



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Motorcrossterrein De Prikkedam, gemeente Ooststellingwerf

Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid
van het milieueffectrapport

7 maart 2019 / projectnummer: 3175



1. Advies in het kort

Aanleiding

De gemeente Ooststellingwerf wil voor het motorcrossterrein De Prikkedam bij Makkinga een nieuw bestemmingsplan vaststellen. In dat plan komen hoofdzakelijk regels over het gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten. De gemeente legt er ook enkele andere gebruiksfuncties in vast, zoals parkeren en mogelijk ook medegebruik voor bijvoorbeeld wandelen of paardrijden. Met het plan wil de gemeente de problemen omtrent de status van het motorcrossterrein oplossen.¹

Ter onderbouwing van een besluit over het plan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Een essentieel onderdeel van dat MER is nu gereed. Daarin heeft de gemeente vooral verkend welke activiteiten op het motorcrossterrein kunnen plaatsvinden binnen de grenzen die de wet aan de geluidbelasting bij woningen stelt.² De maximaal toelaatbare geluidbelasting is immers het meest bepalend voor wat er op het terrein mogelijk is. In een volgende fase zal het overige milieuonderzoek worden uitgevoerd. De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage³ gevraagd om het deelrapport dat nu gereed is, te beoordelen.⁴ Dat deelrapport wordt fase 1 van het MER genoemd.

Wat laat fase 1 van het MER zien?

Fase 1 beschrijft hoe het terrein op dit ogenblik wordt gebruikt, welk deel van dat gebruik in gemeentelijke plannen is vastgelegd en welk deel niet, en wat op grond van de huidige milieuvergunning mag en wat niet.^{5, 6} Vervolgens is onderzocht wat het hanteren van een strenge, ruimere of zeer ruime grens aan de geluidbelasting betekent voor de omvang van de *trainingen*. Verder is onderzocht in hoeverre maatregelen zoals het stiller maken van de motoren of een ander ontwerp van de baan, de gebruiksmogelijkheden beïnvloeden. Het onderzoek laat het volgende zien:

- hanteren van een strenge grens, zoals de richtwaarde van 45 dB(A) van de VNG,⁷ leidt niet tot voldoende trainingsuren, ook niet als de beschikbare maatregelen worden ingezet. Het zou betekenen dat het motorcrossterrein moet worden opgeheven of verplaatst;

¹ Over de status van het motorcrossterrein bestaat al sinds de jaren tachtig onduidelijkheid omdat de rechter steeds weer de planologische regeling of de vergunning (deels) vernietigde.

² Wordt in dit advies gesproken over de geluidbelasting, dan gaat het altijd over de belasting op de gevel van woningen in de directe omgeving van het motorcrossterrein.

³ De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via deze link: [3175](#) of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

⁴ De Commissie heeft daarbij ook een voorontwerp van het bestemmingsplan ontvangen. Hierover geeft de Provincie Fryslân in haar zienswijze aan dat enkele van de regels of de toelichting daarop en de uitgangspunten uit het MER nog met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht.

⁵ Zie hiervoor bijvoorbeeld hoofdstuk 4 en bijlage 3 van het rapport.

⁶ Het nu vergunde gebruik voor trainingen is ingeperkt tot twee maal drie uur per week, namelijk op woensdag- en zondagmiddag, en wordt vertaald in een aantal crossuren. Eén crossuur houdt in dat één motorrijder één uur continu over de baan rijdt.

⁷ De Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft in 2009 de [brochure 'Bedrijven en milieuzonering'](#) uitgegeven met richtafstanden, richtwaarden en grenswaarden. Een daggemiddelde geluidbelasting van 50 dB(A) wordt als bovengrens beschouwd. Hiervoor kiezen moet uitgebreid worden gemotiveerd.

- uitgaan van hogere geluidbelastingen die de VNG op grond van een goede motivatie nog aanvaardbaar acht, zoals een daggemiddelde belasting van 50 dB(A), leidt in combinatie met maatregelen tot voldoende ruimte voor trainingen.

De geluidbelasting op *wedstrijddagen* is afzonderlijk in beeld gebracht.⁸ Daarbij is onderscheid gemaakt tussen KNMV⁹ en clubwedstrijden die van elkaar verschillen qua geluidproductie van de motoren. Het rapport laat zien dat de daggemiddelde geluidbelasting en de piekniveaus op wedstrijddagen significant hoger zijn dan op trainingdagen. Dat komt door het grotere aantal crossers dat dan gelijktijdig op de baan is, de grotere geluidemissie per crossmotor en het grotere aantal crossuren. Op grond van deze resultaten kiest de gemeente er voornamelijk voor om het aantal van drie wedstrijddagen per jaar niet uit te breiden.



Figuur 1: Kaart met het motorcrosssterrein, de woningen in de directe omgeving van het terrein [o] en de woning met de hoogste geluidbelasting [x] (MER fase 1, pagina 14)

In het fase 1-rapport zijn ook mogelijkheden voor een eventuele verplaatsing van het motorcrosssterrein geïnventariseerd. De inventarisatie leidt tot twee kaarten: een kaart met andere crossterreinen in de noordelijke provincies en een kaart met locaties binnen de gemeente die meer dan 700 meter van woningen liggen, geen deel uitmaken van natuurgebied of beekdalen en voldoende groot zijn. Op grond van deze inventarisatie concludeert de gemeente dat overplaatsing binnen dan wel buiten de gemeente onwenselijk is.

⁸ Op grond van de gemeentelijke milieuvergunning uit 2008 zijn er 3 KNMV-wedstrijddagen per jaar vergund.

⁹ De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging.

Hoe beoordeelt de Commissie fase 1 van het MER?

Het rapport beschrijft in detail het maximale¹⁰ en het feitelijke¹¹ gebruik van het motorcross-terrein en de effecten van dat gebruik op de geluidbelasting. Beide situaties en hun effecten zijn nuttige en noodzakelijke informatie om de effecten van de alternatieven die de gemeente beschouwt, in perspectief te plaatsen. De onderzochte alternatieven en varianten geven een goed beeld van de mogelijkheden die de gemeente heeft om de gebruiksintensiteit, en daarmee de hinder voor de omgeving, te sturen.

Desondanks is het voor de omwonenden en voor hen die over het plan moeten besluiten, naar verwachting lastig om zich een goed beeld te vormen van wat mogelijke keuzes betekenen voor de ervaren hinder. Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. Deels is dat het gevolg van het feit dat de samenvatting bij het MER nog moet worden opgesteld. En deels komt dat door het gebruik van verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{ar, LT}$), het gemiddelde niveau tijdens het crossen (dat uiteraard hoger is dan het gemiddelde niveau over de hele dag) en het maximale geluidniveau tijdens het crossen (L_{Amax}). In paragraaf 2.1 doet de Commissie suggesties over hoe de presentatie van en daarmee het inzicht in de informatie kan worden verbeterd.

Mogelijk zijn er, naast de hinderbeperkende maatregelen die nu zijn onderzocht, andere maatregelen denkbaar om de geluidhinder te beïnvloeden. Suggesties op dit punt zijn uitgewerkt in paragraaf 2.2 van dit advies. Eén van de maatregelen die in het rapport zijn beschouwd, betreft het reduceren van de bronsterkte (het 'stiller maken') van de motoren. Hoe effectief die maatregel is, hangt af van de mate van toezicht en handhaving. Ook dat komt in paragraaf 2.2 aan de orde.

De daggemiddelde geluidniveaus die in de huidige vergunning zijn opgenomen, kunnen naar het oordeel van de Commissie op twee manieren worden geïnterpreteerd. De omvang van het vergunde gebruik hangt af van de gekozen interpretatie. Bij de keuze die in het fase 1-rapport is gemaakt, zijn de gebruiksmogelijkheden het grootst. De Commissie kan zich voorstellen dat uitgaan van de interpretatie die leidt tot het kleinste vergunde gebruik, van nut is bij de discussie over de gebruiksmogelijkheden van het terrein. In paragraaf 2.3 wordt dit punt verder uitgewerkt.

Tot slot adviseert de Commissie om in het definitieve MER goed te motiveren waarom verplaatsen geen optie zou zijn en waarom met de uiteindelijk gekozen inrichting van het motorcrosssterrein aan de Prikkedam sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het betekent dat ook duidelijk moet zijn waarom extra maatregelen boven op wat nu is voorgesteld, niet mogelijk, nodig of effectief zijn. Deze aanbeveling is uitgewerkt in par. 2.4.

Samenvattend concludeert de Commissie dat deze fase heeft geresulteerd in een grondige analyse van de geluidbelasting bij verschillende vormen van gebruik van het terrein. Deze analyse vormt een gedegen basis voor de verdere uitwerking en afronding van het MER en voor het voeren van de discussie over de uiteindelijke keuzes.

¹⁰ Dat wat kan op grond van de (deels) vernietigde bestemmingsplannen en milieuvergunningen op het motorcrosssterrein.

¹¹ De activiteiten die hebben plaatsgevonden tijdens de trainingen op 6 september en 1 oktober 2017.

2. Toelichting op de beoordeling

2.1 Presentatie van de (eind)resultaten

Om de gevolgen van (de alternatieven voor) het gebruik van het motorcrossterrein goed te kunnen inschatten is informatie nodig over:

- de verschillende vormen van gebruik (training, wedstrijd) en de omvang van dat gebruik (aantal crossers en crossuren);
- de kenmerken van de alternatieven (geaccepteerd geluidniveau) en varianten (maatregelen);
- de bronsterkte;
- de daggemiddelde geluidbelasting bij de woningen;
- de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen;
- de piekbelasting bij de woningen.

De gegevens staan deels in de tekst en deels in tabellen. Een centrale rol spelen de tabel met uitgangspunten op pagina 17, de matrixtabel voor de trainingssituaties op pagina 23, de tabellen voor het voorlopig door de gemeente gekozen alternatief op pagina 31 en 32 en de informatie over extra wedstrijden op pagina 35. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in de op te stellen samenvatting bij het definitieve MER en daarbij:

- de tabel met uitgangspunten aan te vullen met indicatieve aantallen crossers en bezoekers, de veronderstelde bronsterkte van de motoren en een kolom voor de plusvarianten;
- in de matrixtabel een omschrijving van de alternatieven op te nemen die voor een niet-deskundige lezer goed te begrijpen is.¹² Geef daarbij ook duidelijk aan welke gegevens horen bij de gemeten trainingssituaties.¹³ Dat is immers de situatie waarmee omwonenden het voornemen in de eerste plaats zullen vergelijken. Geef ook duidelijk aan dat (de resultaten van) de trainingen en de wedstrijddagen afzonderlijk worden beoordeeld en vergund en daarom afzonderlijk zijn beschreven;
- de informatie in de samenvatting te beperken tot die voor de meest belaste woning;
- tabellen waar mogelijk samen te voegen.

Neem verder ook een bijlage met definities op en voeg aan het begin van het hoofdstuk geluid een paragraaf toe waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd. De Commissie adviseert om in het definitieve MER ook plaatjes met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten omdat ze beter dan lijsten met getallen inzichtelijk maken waar geluidniveaus wijzigen en hoe die wijzigingen zijn te verklaren.

¹² Dat het nodig is om alternatieven begrijpelijk te beschrijven, blijkt uit het feit dat in een van de zienswijzen de huidige situatie (= de door de omwonende waargenomen situatie) en de referentie (= dat wat maximaal mogelijk is binnen het geldige deel van het bestemmingsplan en de vergunning) met elkaar worden verward.

¹³ Geef later in het MER, bij de gedetailleerde beschrijving van alle beschouwde alternatieven, ook aan hoe de trainingssituaties waarbij metingen zijn uitgevoerd, zich verhouden tot het gemiddelde gebruik. Een van de zienswijzen vraagt hierom en ook om meer inzicht in aantallen gebruikers (leden), gebruiksfrequentie, etc. Een andere zienswijze stelt dat het bij de onderzochte trainingen niet ging om een representatieve trainingssituaties.

2.2 Hinderbeperkende maatregelen

In het rapport is onderzocht in hoeverre de volgende maatregelen de geluidbelasting kunnen reduceren: het verminderen van de bronsterkte van de motoren, het (deels) verleggen van de baan en het verhogen van de geluidwallen. Terwijl de ruimtelijke ingrepen eenvoudig te controleren zijn, is dat voor het verminderen van het motorgeluid niet het geval. Dat er aanleiding is om vermindering van het motorgeluid na te streven, blijkt uit de geluidmetingen en -berekeningen die in een bijlage bij het rapport zijn opgenomen. Daarin wordt gesteld¹⁴: "Uit analyse van metingen ... tijdens de trainingen volgt dat ... een relatief groot aantal deelnemers niet voldeed aan de KNMV-norm¹⁵ van 94 dB(A)." Wordt gekozen voor een alternatief waarvan die maatregel deel uitmaakt, dan is het belangrijk om in het definitieve MER eenduidig aan te geven hoe de motorcrossvereniging en de gemeente het toezicht concreet zullen invullen, zodat duidelijk wordt of er sprake is van een uitvoerbaar en realistisch voornemen.¹⁶ Deze maatregel op zich moet immers al leiden tot een verlaging van de geluidbelasting met 3 dB(A).

Verder adviseert de Commissie om na te gaan of bijvoorbeeld de volgende andere maatregelen uitvoerbaar en effectief kunnen zijn en mogelijk kunnen leiden tot een lagere grens aan de (te vergunnen) geluidbelasting:

- het combineren van alle onderzochte maatregelen, dus zowel verminderen van de bronsterkte van de motoren als het deels verleggen van de baan en het verhogen van de geluidwallen;
- uitsluitend uitvoeren van de fysieke ingrepen: deels verleggen van de baan en verhogen van de geluidwallen;
- het gebruik van schermen op de (verhoogde) geluidwallen of elders op het terrein;
- het wijzigen van de plaats, de hoogte of de inrichting van de startlocatie om de hoge geluidsniveaus bij aanvang van de wedstrijden te reduceren;
- het plaatselijk verlagen van de hoogteligging van de baan in combinatie met het creëren van afscherming door de vrijgekomen grond.

Mogelijk zijn deze of andere maatregelen al onderzocht maar op goede gronden verworpen. De Commissie adviseert om in het definitieve MER aan te geven welke andere maatregelen zijn overwogen en waarom ze zijn afgefallen.¹⁷ Fase 1 van het MER laat immers zien hoe belangrijk maatregelen zijn voor het bereiken van een acceptabele situatie. Zonder effectieve maatregelen zal dat alleen kunnen door sterk inperken van de motorcrossactiviteiten of door verplaatsen of stoppen van de activiteit.

2.3 Vergund gebruik: de referentiesituatie

De alternatieven en varianten voor het mogelijk te vergunnen gebruik zijn onder andere vergeleken met het gebruik dat op grond van de vergunning uit 2001 is toegestaan. In het

¹⁴ Zie hiervoor pagina 16 van het geluidonderzoek.

¹⁵ Zie hiervoor [KNMV motocross Geluidreglement 2018](#).

¹⁶ MSV De Prikkedam geeft in haar zienswijze bij het voorontwerp van het bestemmingsplan aan dat zij zelf geen verlaging van het bronvermogen kan bewerkstelligen en dat dit ook niet van haar kan worden verlangd.

¹⁷ Dat de gemaakte afwegingen moeten worden verduidelijkt, blijkt ook uit een van de zienswijzen waarin wordt gevraagd om een beeld van (maximaal) toepasbare mogelijkheden om het geluid te minimaliseren.

rapport is deze vergunde situatie aangeduid als 'de MER-referentiesituatie'. Het gebruik dat in die situatie mogelijk is, is als volgt berekend: bij de meest belaste woning, aan de Prikkedam nummer 1, is volgens de vergunning een daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) toegestaan.¹⁸ Deze waarde wordt gecorrigeerd omdat, volgens het huidige voorschrift, de beoordeling niet moet worden gebaseerd op het geluidniveau berekend op een hoogte van 5 meter, maar op het geluidniveau berekend op een hoogte van 1,5 meter. Omdat het geluidniveau op die hoogte lager is door de aanwezige geluidschermen, wordt ook het beoordelingsniveau lager, namelijk 57 dB(A).¹⁹ Vervolgens is bepaald met hoeveel crossuren die 'geluidruimte' wordt opgevuld.

In 2001 is bij het vaststellen van de daggemiddelde geluidniveaus ter hoogte van de woningen aangenomen dat bij motorcrossen sprake is van tonaal geluid.¹⁸ In dat geval moet bij het berekende geluidniveau een toeslag van 5 dB(A) worden opgeteld. Die toeslag wordt toegepast omdat tonaal geluid als hinderlijker wordt ervaren dan niet-tonaal geluid. In hoofdstuk 7 van het geluidonderzoek wordt beargumenteerd waarom er bij de motorcrossactiviteiten die nu op het terrein plaatsvinden geen sprake is van tonaal geluid. Dat zou betekenen dat het vergunde daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) niet alleen voor de beoordelingshoogte moet worden gecorrigeerd, maar ook voor de toeslag voor tonaal geluid, omdat die toeslag onterecht is toegekend en dat pas daarna het aantal crossuren moet worden bepaald. Volgen van deze redenering zou betekenen dat het vergunde niveau bij de meest belaste woning niet 57 dB(A) maar 52 dB(A) zou zijn. De Commissie geeft in overweging om te bepalen wat deze 'strikte' interpretatie van het vergunde niveau zou betekenen voor het aantal beschikbare crossuren.

2.4 Onderbouwing van de uiteindelijk gemaakte keuzes

De ligging van (het verzorgingsgebied van) het terrein aan de Prikkedam ten opzichte van (dat van) andere motorcrosssterreinen is voor de gemeente aanleiding om de zoektocht naar alternatieve locaties te beperken tot het grondgebied van de eigen gemeente. In totaal zijn vijf gebieden geïdentificeerd die voldoen aan de eerder genoemde randvoorwaarden. De gemeente kiest voor geen van deze opties omdat in alle gevallen het gebied moet worden verworven en ingericht en omdat naast een vergunning ook telkens een planwijziging nodig is.

De Commissie adviseert om in het definitieve MER aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op de vijf locaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden. Neem daarvoor bijvoorbeeld een kaart op waarop per locatie een indicatieve contour voor de daggemiddelde geluidbelasting is getekend. Motiveer op basis hiervan of de geluidbelasting verplaatsing in de weg staat. Hierdoor geeft het MER straks een compleet beeld, waarmee een besluit over het bereiken van een acceptabele situatie kan worden onderbouwd.

De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' stelt dat kiezen voor een grenswaarde van 50 dB(A) uitgebreid dient te worden gemotiveerd. In de toelichting op het bestemmingsplan is de (voorlopige) keuze onderbouwd. Maak daarbij ook duidelijk waarom extra maatregelen boven op wat nu is voorgesteld, niet mogelijk, nodig of effectief zouden zijn. De Commissie adviseert om in de toelichting bij het nieuwe bestemmingsplan en zo mogelijk in het

¹⁸ Zie hiervoor paragraaf 2.6 op pagina 13 van het geluidonderzoek.

¹⁹ Zie hiervoor paragraaf 3.3 op pagina 17 van het geluidonderzoek.

definitieve MER de uiteindelijke keuze uitgebreid te motiveren op grond van alle relevante effecten en belangen.²⁰

²⁰ Zie hiervoor een van de zienswijzen waarin wordt gevraagd om ook in te gaan op bijvoorbeeld de uitvoerbaarheid en de betaalbaarheid van maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Hans van Leeuwen

dr. Johan Lembrechts (secretaris)

Marja van der Tas (voorzitter)

ir. Paul de Vos

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Vaststellen van een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein De Prikkedam bij Makkinga.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen, met een oppervlakte van 5 hectare of meer". Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf.

Initiatiefnemer besluit

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 27 februari heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Gesprekken met belanghebbenden tijdens adviestraject

De Commissie heeft in het voorjaar van 2017, tijdens een bezoek aan het motorcrossterrein, op verzoek van het bevoegd gezag, gesproken met vertegenwoordigers van de motorsportvereniging en van de omwonenden.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3175](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

