

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam
Milieueffectrapport (MER) fase 2



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Milieueffectrapport (MER) fase 2

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteurs:

H.M. Smit, BSc

ir. H.G. van der Aa

ir. R. Koster

ing. R. Meijs

mr. drs. P.J. Woudstra

EINDCONCEPT

datum:

04-06-2019

opdrachtgever:

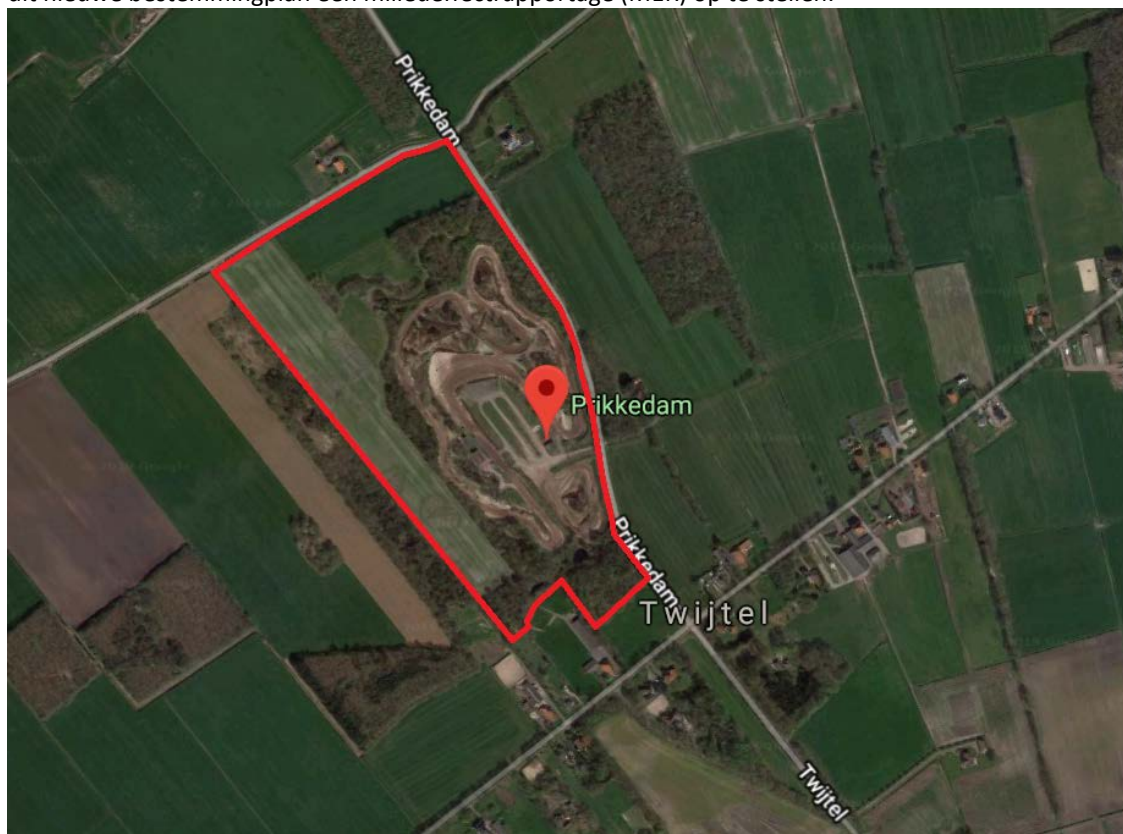
gemeente Ooststellingwerf

Samenvatting

0.1 Aanleiding

Prikkedam is een motorcrossterrein bij Makkinga in de gemeente Ooststellingwerf. Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van de motorcrossbaan kent een lange voorgeschiedenis. Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 29 juni 2015, geldt voor het terrein geen actueel planologische regime.

De gemeente wil een einde maken aan deze situatie door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage (MER) op te stellen.



Figuur 0.1 Ligging plangebied

0.2 Procedure

Als eerste stap in de procedure voor een MER (de m.e.r.-procedure) is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn door de gemeente diverse zienswijzen en adviezen ontvangen. In samenspraak met de omwonenden heeft de MSV een nieuw verzoek ingediend waarbij het alternatief 2 uit de NRD (uitbreiding van trainingsuren per week) is komen te vervallen. De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken.

De eerste fase van het MER, inclusief een akoestisch onderzoek 1^e fase, heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn verschillende zienswijzen en adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. De Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het 1^e fase MER uitgebracht. Dit alles heeft geleid tot het aanscherpen van het akoestisch onderzoek en het opnieuw uitvoeren van de locatiestudie. Vervolgens is het voorliggende 2^e fase MER opgesteld, waarin nu ook de varianten en alternatieven zijn beoordeeld op de overige milieuaspecten.

0.3 locatieonderbouwing

Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt.

De conclusie van het nieuwe locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn, acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

0.4 Opzet onderzoek

In het MER wordt de voorgenomen activiteit waarvoor een bestemmingsplan wordt opgesteld, vergeleken met de referentiesituatie, mogelijke varianten en alternatieven en een toekomstscenario. Hiermee kunnen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de daaruit volgende toekomstige ontwikkelingen worden beoordeeld, en kan worden bepaald welke keuzes er mogelijk zijn en welke mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn.

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op. Voor andere aspecten is het studiegebied groter dan het plangebied.

Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een aantal percelen, waarvan 2 percelen de inrichting motorcrossterrein vormen en de overige percelen ten noorden en westen van de inrichtingsgrens bestemd zijn voor agrarisch gebruik.

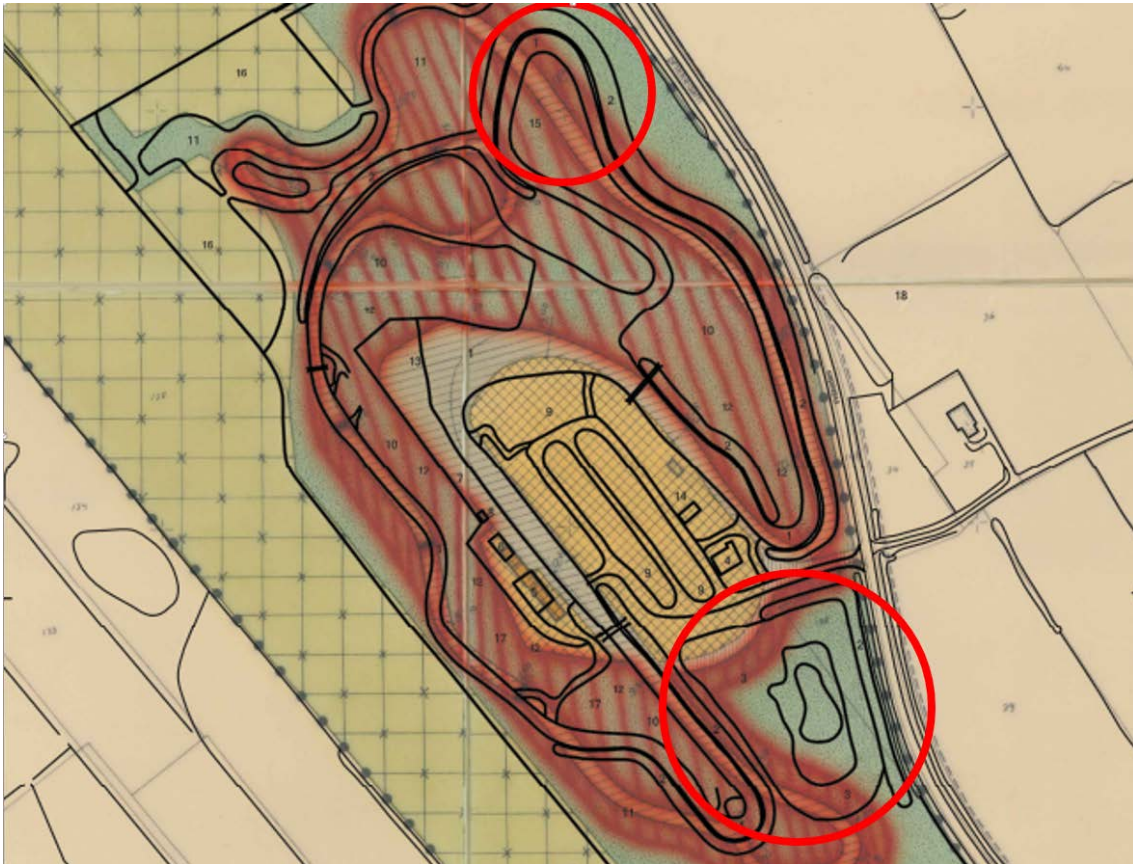
Binnen de inrichting is onder andere een hoofdcrossbaan, beginnersbaan en een trail- en enduroparcours aanwezig. De baan wordt gedeeltelijk omsloten door geluidwallen. In het centrum van de inrichting is het rennerskwartier gelegen met een clubgebouw, loods en jurygebouw. Het parkeren vindt plaats op het rennerskwartier en de weilanden ten noorden binnen de inrichtingsgrens. De paden binnen de inrichting in het bosrijke deel ten noorden worden regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiter en mountainbikers.

In de huidige situatie wordt het terrein binnen openstellingsuren (maximaal 6 uur per week) gebruikt voor trainingen en wedstrijden. Er zijn maximaal 3 wedstrijddagen per jaar. Voor de aanvang van wedstrijden is op het rennerskwartier de mogelijkheid tot overnachten.

Referentiesituatie

Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Daarnaast geldt voor een aantal activiteiten een milieuvergunning. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Op grond van wat in paragraaf 4.3 is beschreven, komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De extra lus in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund;
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 0.2) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

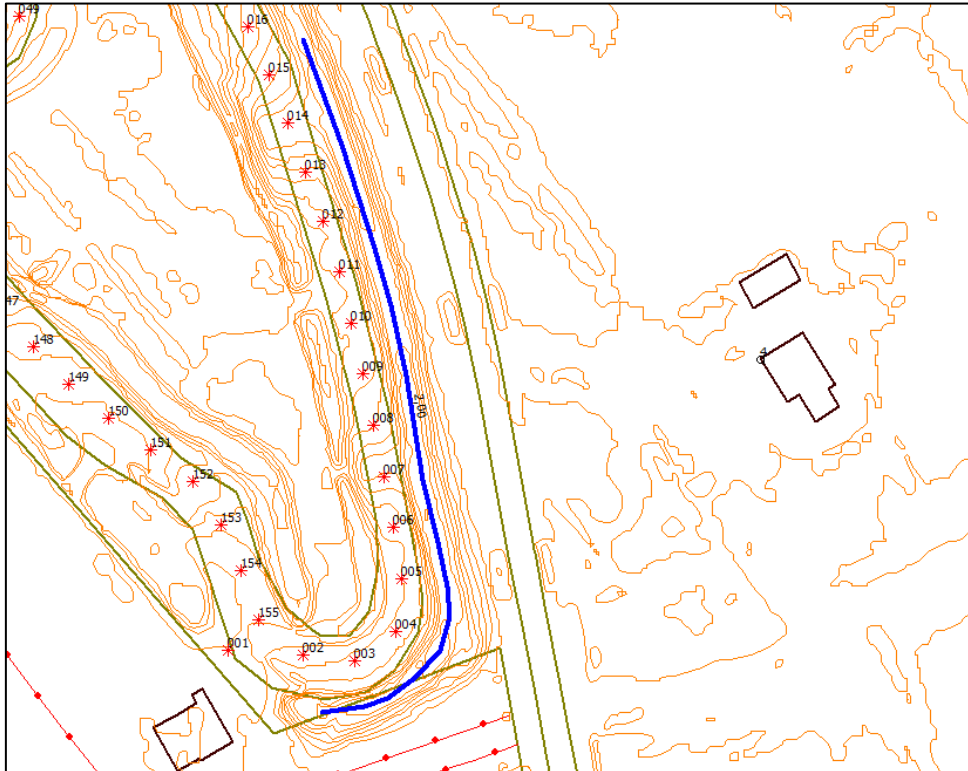


Figuur 02: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is om het bestaande gebruik van het motorcrossterrein planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode)
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1), zie figuur 03 voor de locatie van de afscherming.



Figuur 03 extra afscherming op bestaande wal (blauwe lijn)

Verder ziet het voornemen er als volgt uit:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

Het MSV ziet graag een uitbreiding van de activiteiten binnen de inrichtingsgrens. In dit MER wordt onderzocht of en in hoeverre de gewenste activiteiten inpasbaar zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een Plusvariant wedstrijden en een Plusvariant veldsporten.

Plusvariant wedstrijden:

Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijddagen uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren. Tevens worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht.

Plusvariant veldsporten

In deze plusvariant veldsporten wordt de mogelijkheid onderzocht het gebied te gebruiken voor geluid-arm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-veldloop, mud-/survival-run, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar wordt onderzocht.

Alternatief Beginnersbaan

Er is reeds in 1^e fase een beperkt alternatieven onderzoek uitgevoerd. Ook is geconstateerd dat onderzoek naar aanlegfase niet zinvol is. Om deze reden is in dit MER alleen een alternatief beginnersbaan onderzocht, aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie het gebruik van de beginnersbaan is. In dit alternatief is onderzocht of er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het midden-terrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu, worden meegenomen in de afwegingen.

0.5 Milieueffecten

De verschillende milieuaspecten zijn voor zowel de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken alternatieven bepaald en beoordeeld. In tabel 0.1 is de samenvatting van deze beoordeling opgenomen, waarmee de vergelijking kan worden gemaakt tussen de milieueffecten die autonoom reeds optreden en die het gevolg zijn van de voorgenomen activiteit en de mogelijke uitbreiding daarvan in de toekomst.

Onder de tabel 0.1 zal dit per milieuaspect kort worden toelicht. In paragraaf 0.5 zullen de benodigde en mogelijke mitigerende maatregelen op een rij worden gezet.

Tabel 0.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings-criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0
LCA	Landschapelijke kwaliteit	Beïnvloeding kenmerken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-historische waarden	Beïnvloeding kenmerken	0	0	0	0	0
	Archeologische waarden	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0

	Water	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
		Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaat-adaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

Geluid

Geluid is veruit het belangrijkste milieuaspect. In het MER en het bijbehorende geluidrapport is uitgebreid ingegaan op het toetsingskader voor geluid. Ook is onderbouwd dat er bij De Prikkedam geen sprake is van tonaal geluid.

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 meter (stap 1 uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. Deze eerste verkenning is al uitgevoerd in Fase 1, het voldoen aan deze richtwaarde is niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde activiteiten in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Gezien het lage referentieniveau van het omgevingsgeluid en gezien de vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

Ten aanzien van maximale geluidniveaus is onderbouwd dat de waarde van 70 dB(A) aansluit bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of ondukbare hinder, hierbij wordt uitgegaan van een momentaan geluidniveau Li van maximaal 70 dB(A).

Milieueffecten referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt er twee maal per week getraind. Hierbij wordt geen verkeershinder verwacht. Ook de invloed op beschermde natuur en soorten is beperkt, onder andere omdat het reeds lang bestaand gebruik betreft. Beoordeeld is dat luchtkwaliteit, stof- en geurhinder voldoen aan de geldende eisen en richtwaarden. Ook effecten op bodem en water zijn beperkt, reeds vergund en acceptabel. Het belangrijkste milieueffect is de geluidbelasting bij omwonenden. In de referentiesituatie worden en lang-tijdgemiddelde geluidniveaus van maximaal 52 dB(A) berekend bij woningen op 1,5 meter hoogte. Er zijn 6 woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarde van 45 dB(A), de maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden.

In de referentiesituatie zijn er ook 3 grote wedstrijden per jaar toegestaan. Bij deze wedstrijden is verkeersoverlast mogelijk, maar dit wordt zoveel mogelijk voorkomen door het inzetten van verkeersregelaar. Parkeren kan geheel op eigen terrein plaatsvinden. De geluidsbelasting vanwege dit verkeer en vanwege de wedstrijden is hoog, resp. 55 dB(A) en 67 dB(A), maar voldoet net aan de daaraan gestelde eisen in de milieuvergunning.

Milieueffecten Voornemen

Het voornaamste verschil tussen de referentiesituatie en het voornemen bestaat uit het gebruik van de beginnersbaan, het trial- en enduroparcours en het toepassen van de handhavingsmaatregel aan het bronniveau en het ophogen van de geluidsafscherming richting Prikkedam 1. De effecten hiervan zijn dat de maximale geluidbelasting tijdens trainingen bij woningen afneemt naar 50 dB(A). Er zijn nog steeds 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Ook de geluidbelasting tijdens wedstrijden neemt iets af tot 62 dB(A) door de afschermende maatregel. Ook wordt hiermee voor alle pieken net voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A). De effecten van de overige geluidbronnen zijn ook inzichtelijk gemaakt, maar deze wijzigen niet ten opzichte van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant wedstrijden

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crosuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien. Doordat er meer wedstrijden zijn, is er toename van CO₂-uitstoot. Voor de andere milieueffecten is er niet echt sprake van significante verschillen met die van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, berekend. Hieruit blijkt dat

de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking). Zolang er geen sprake is van activiteiten in de avondperiode waarbij verlichting nodig is, is er geen sprake van significante lichteffecten. Door het intensievere gebruik is er wel meer kans op stofhinder een/of meer behoefte aan water in drogere periodes wat een licht negatief effect oplevert.

Tijdens de 4 geluidarme evenementen valt de geluidbelasting vanwege de evenementen zelf mee, maar de verkeersaantrekkende werking is aanzienlijk. De geluidbelasting vanwege dit verkeer bedraagt 55 dB(), net als bij A-wedstrijden. Daarnaast is er ook hier sprake van extra kans op stofhinder.

Milieueffecten Alternatief beginnersbaan

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. Dit zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen opleveren van maximaal 1 dB aan de zuidzijde, maar daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek vermeld naar de akoestische effecten.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

0.6 Mitigerende maatregelen

In het MER is voor enkele onderzochte aspecten sprake van noodzakelijke mitigerende maatregelen of worden mogelijke maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn in deze paragraaf samengevat.

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende mitigerende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharderen bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijker te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

0.7 Conclusies

Algemene conclusie

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, die weer gemitigeerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Monitoring

Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.

- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Inhoud

Samenvatting	1
1. Inleiding	5
1.1. Inleiding	5
1.2. Waarom een milieueffectrapportage	7
1.3. Doel en procedure	7
1.4. Inspraak en overleg	8
1.5. Vervolgbesluiten	10
1.6. Leeswijzer	11
2. Voorgeschiedenis en kaders	13
2.1. Geschiedenis	13
2.2. Algemeen beleidskader	16
2.3. Toetsingskader voor geluid	17
2.4. Beoordelingskader MER	19
3. Onderbouwing nut en noodzaak	23
3.1. Inleiding	23
3.2. Behoeft	23
3.3. Locatieonderbouwing	23
3.4. Conclusie	24
4. Onderzoeksopzet	25
4.1. Plangebied en studiegebied	25
4.2. Huidige situatie	26
4.3. Referentiesituatie	29
4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's	32
4.5. Alternatieven	34
5. Verkeer en mobiliteit	37
5.1. Toetsingskader	37
5.2. Onderzoeksmethode en criteria	37
5.3. Referentie	38
5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	45
5.5. Alternatief en Toekomstscenario	46
5.6. Effectbeoordeling en maatregelen	47
6. Geluid	49
6.1. Toetsingskader	49
6.2. Onderzoeksmethode en criteria	49
6.3. Referentie	51
6.4. Voorgenomen activiteit	54
6.4.1. Uitgangspunten	54
6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen	54
6.5. Plusvarianten	57
6.5.1. Plusvariant wedstrijden	57
6.5.2. Plusvariant veldsporten	58
6.6. Alternatief beginnersbaan	59
6.7. Toekomstscenario	60

6.8.	Effectbeoordeling en maatregelen	60
7.	Luchtkwaliteit	63
7.1.	Toetsingskader	63
7.1.1.	Luchtkwaliteit	63
7.1.2.	Geur	63
7.2.	Onderzoeksmethode en criteria	64
7.3.	Referentiesituatie	64
7.3.1.	Luchtkwaliteit	64
7.3.2.	Geur	65
7.3.3.	Stofhinder	65
7.4.	Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	66
7.4.1.	Luchtkwaliteit	66
7.4.2.	Geur	67
7.4.3.	Stofhinder	67
7.5.	Effectbeoordeling en maatregelen	68
8.	Natuur	69
8.1.	Toetsingskader	69
8.1.1.	Wet natuurbescherming	69
8.1.2.	Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân	70
8.2.	Onderzoeksmethode en criteria	70
8.3.	Referentie	71
8.3.1.	Natura 2000	71
8.3.2.	Natuurnetwerk Nederland	72
8.3.3.	Beschermde soorten	73
8.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	76
8.4.1.	Natura 2000	76
8.4.2.	Natuurnetwerk Nederland	77
8.4.3.	Beschermde soorten	78
8.5.	Alternatief beginnersbaan	79
8.5.1.	Natura 2000	79
8.5.2.	Natuurnetwerk Nederland	79
8.5.3.	Beschermde soorten	79
8.6.	Toekomstscenario	79
8.6.1.	Natura 2000	79
8.6.2.	Natuurnetwerk Nederland	79
8.6.3.	Beschermde soorten	80
8.7.	Effectbeoordeling en maatregelen	80
9.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	81
9.1.	Toetsingskader	81
9.2.	Onderzoeksmethode en criteria	82
9.3.	Referentie	82
9.3.1.	Landschap	82
9.3.2.	Cultuurhistorie	84
9.3.3.	Archeologie	85
9.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	87
9.4.1.	Landschap	87
9.4.2.	Cultuurhistorie	88
9.4.3.	Archeologie	88
9.5.	Alternatief beginnersbaan	89
9.5.1.	Landschap	89
9.5.2.	Cultuurhistorie	89

9.5.3. Archeologie	89
9.6. Toekomstscenario	90
9.7. Effectbeoordeling en maatregelen	90
10. Bodem en water	91
10.1. Toetsingskader	91
10.1.1. Bodem	91
10.1.2. Water	91
10.2. Onderzoeksmethode en criteria	92
10.3. Referentie	92
10.3.1. Bodem	92
10.3.2. Water	94
10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	95
10.4.1. Bodem	95
10.4.2. Water	95
10.5. Alternatief beginnersbaan	96
10.5.1. Bodem	96
10.5.2. Water	96
10.6. Toekomstscenario	97
10.6.1. Bodem	97
10.6.2. Water	97
10.7. Effectbeoordeling en maatregelen	98
11. Externe veiligheid	99
11.1. Toetsingskader	99
11.2. Onderzoeksmethode en criteria	99
11.3. Referentie	100
11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	100
11.5. Effectbeoordeling en maatregelen	101
12. Klimaatadaptatie en energietransitie	103
12.1. Toetsingskader	103
12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria	104
12.3. Referentie	104
12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.	104
12.4.1. Klimaatadaptatie	104
12.4.2. Energie	104
12.5. Effectbeoordeling	105
13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring	107
13.1. Conclusie	107
13.2. Leemten in kennis	110
13.3. Monitoring en evaluatie	110

Bijlagen:

1. Bronnenlijst en gehanteerde begrippen en afkortingen (under construction).
2. Locatiestudie 2019
3. Schets van de inrichting
4. Akoestisch onderzoek
5. Rapport luchtkwaliteit
6. Natuurtoets ecologie
7. Voortoets ecologie

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Aanleiding

Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) is een motorcrossvereniging, in de gemeente Ooststellingwerf. De vereniging heeft ongeveer 130 tot 150 leden. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga, op het perceel Prikkedam 1A, kadastraal bekend als Oldeberkoop, sectie D, nummers 137 en 138. Deze percelen zijn in eigendom bij de MSV en hebben een gezamenlijke oppervlakte van 11,4 hectare. De overige gronden binnen het bestemmingsplangebied zijn niet in eigendom van de MSV, worden nu of in de toekomst niet gebruikt door de MSV en zullen niet van functie wisselen. Deze gronden maken wel onderdeel uit van het bestemmingsplan omdat deze in eerdere plannen ook zijn meegenomen en ook hiervoor een planologische regime nodig is.

Op dit moment is het planologisch regime voor het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening van het motorcrossterrein onvoldoende actueel. Het geldende bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein "Prikkedam". Dit plan is op 10 juni 1980 door de raad van de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld en op 2 februari 1981 door gedeputeerde staten van de provincie Fryslân goedgekeurd. Op 23 maart 1987 heeft de Kroon het besluit van gedeputeerde staten gedeeltelijk vernietigd en alsnog goedkeuring ophouden aan een deel van het bestemmingsplan. Dit betreft in hoofdlijnen de gronden ter plaatse van de hoofdmotorcrossbaan op dat moment en een zone om deze baan. Deze vernietiging betekent op dit moment samengevat dat er voor deze gronden geen regels ruimtelijke ordening gelden.

De gemeente wil hier een einde aan maken aan door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke effecten hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingsplan een milieueffectrapportage uit te voeren

Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook nog verschillende vergunningen nodig (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu, wijziging of revisie). Voor deze vergunning(en) kan ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. De gemeente heeft de keuze gemaakt om voornamelijk alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een milieueffectrapportage op te stellen. De gemeente is de initiatiefnemer voor het bestemmingsplan en de MSV is initiatiefnemer voor een mogelijk aan te vragen vergunning. Het is wenselijk geacht om deze rollen en de daarbij horende verantwoordelijkheden gescheiden te houden. Vanzelfsprekend kan in de vergunningsprocedures wel gebruik gemaakt worden van dit planMER en de onderzoeken die in het kader van dit planMER zijn uitgevoerd.

Ligging bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt

(samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen.



Figuur 1.1 Globale ligging bestemmingsplangebied (bron: Google Maps)



Figuur 1.2 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.2. Waarom een milieueffectrapportage

In de Wm en het Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (*planm.e.r.*) is aan de orde:
 - indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.;
 - indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is.
- een m.e.r.-plicht voor projecten (*projectm.e.r.*) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) *m.e.r.-beoordelingsplicht* voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een plan-m.e.r. plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planm.e.r.-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, moet dan ook een planm.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1.3. Doel en procedure

Doel

Het instrument milieueffectrapportage is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wm. Doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen bij de voorbereiding van plannen en besluiten, in dit geval een bestemmingsplan. Zo wordt ervoor gezorgd dat de milieuaspecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming worden betrokken. De m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein de Prikkedam is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het MER inzicht geeft in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen beschrijft waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De initiatiefnemer voor het bestemmingsplan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf. De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het betreffende plan of besluit, de zogenoemde 'moederprocedure'. Voor een MER is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan;
2. raadpleging bestuursorganen en inspraak over reikwijdte en detailniveau van het MER bijvoorbeeld middels Notitie reikwijdte en detailniveau;
3. uitvoeren onderzoeken en opstellen MER;

4. tervisielegging MER (met het ontwerpbestemmingsplan);
5. toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie voor de m.e.r.');
6. besluitvorming over het bestemmingsplan waarbij de reacties, adviezen en het MER worden meegewogen;
7. mogelijkheid tot beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan (en bijbehorende MER);
8. evalueren van de daadwerkelijke milieueffecten.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het MER is vrijwillig, het toetsingsadvies bij het MER is wettelijk verplicht.

Stap 1 t/m 3 zijn nu uitgevoerd. Er is, op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie de toelichting op de Notitie reikwijdte en detailniveau (hierna: NRD in paragraaf 1.4), eerst een eerste fase MER opgesteld om de akoestische aspecten nader te onderzoeken. Deze eerste versie van het MER heeft tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Voor deze eerste fase hebben stap 4 en 5 ook plaatsgevonden.

Nu ligt de tweede fase van het definitieve MER voor, waarin ook de resultaten en reacties op het MER 1^e fase zijn verwerkt. In de volgende paragrafen zijn de reacties op de NRD en het eerste fase MER beschreven en is aangegeven hoe deze in dit voorliggend MER zijn verwerkt.

1.4. Inspraak en overleg

Notitie reikwijdte en detailniveau

In een Notitie reikwijdte en detailniveau¹ is beschreven op welke wijze in het MER de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. De NRD is verzonden naar de overlegpartners (bestuursorganen) en heeft ter visie gelegen. Hiermee heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om te reageren op de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. is in deze voorfase betrokken.

Inspraak- en overlegreacties

De NRD is opgesteld en is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn diverse zienswijzen en adviezen door de gemeente ontvangen. In de 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017) heeft de gemeente op deze zienswijzen en adviezen gereageerd. Naar aanleiding hiervan is de NRD aangepast.

In de Nota adviezen en zienswijzen is onder andere vermeld dat op 17 april 2017 (dus na de ter visie legging van de NRD) een nieuw verzoek van de MSV is ontvangen als toelichting op het bestaande en gewenste gebruik van het motorcrossterrein ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. De MSV heeft het verzoek aangepast naar aanleiding van een overleg met inwoners van de omgeving van het terrein op 20 maart 2017. In het aangepaste verzoek van de MSV is niet langer een uitbreiding van het aantal trainingsuren per week opgenomen, wat als alternatief 2 in de NRD is opgenomen. In het verzoek van 17 april 2017 is nog wel de uitbreiding van aantal wedstrijddagen tot in totaal 9 dagen per jaar opgenomen.

De Commissie m.e.r. stelt in haar advies van 20 april 2017² dat zij de volgende onderwerpen als essentiële informatie in het MER beschouwd:

- Beschrijving van de milieueffecten van zowel het huidige, feitelijke gebruik als van het legale gebruik voor het geval dat die van elkaar verschillen.
- Een beschrijving van de milieueffecten die optreden als het plan meer of minder gebruik toestaat dan wat nu mogelijk is (Citaat "nu: trainingen gedurende 6 uur/week en 3 wedstrijddagen per jaar. De omvang van de trainingen mag niet groter worden dan 8 uur/week omdat dan andere wettelijke regels aan de orde zijn.").

¹ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>

² https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf

- Een beschrijving van mogelijke maatregelen waarmee de milieueffecten van het motorcrossterrein kunnen worden verminderd of voorkomen.

Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken. De gemeente geeft hier gehoor aan en het MER eerste fase is samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Ook heeft de Commissie geadviseerd (dus niet als essentiële informatie gevraagd) te onderbouwen "...in welke (regionale) behoeften op het gebied van motorcross het terrein voorziet en waarom dit terrein de aangewezen locatie is...".

De reacties hebben geleid tot onderstaande aanpassing van de reikwijdte of het detailniveau van het planMER:

- Alternatief 2 uit de NRD vervalt, omdat de MSV aangeeft de extra openingstijden niet nodig te hebben. Het uitgangspunt bij het bestemmingsplan is niet meer toe te staan dan nodig is. Om deze reden is ook geen maximumvariant nodig, in het bestemmingsplan zal worden vastgelegd hoeveel uur per week het motorcrossterrein mag worden opengesteld en welke afwijking hiervan mogelijk is.
- Het huidige gebruik en de inrichting van het terrein wijken af van de planologische legale situatie. Daardoor wordt in dit MER het verschil tussen beide situaties nader onderzocht (huidig gebruik en planologisch legale gebruik).
- Daarnaast wordt nog een variant opgenomen waarbij de beginnersbaan wordt verplaatst.

MER 1^e fase

De eerste fase van het MER³ heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019. Daarbij is op 18 januari 2019 ook een verzoek om advies over het eerste fase MER naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd en zijn de stukken voor advies verstuurd aan het Wetterskip Fryslân, de provincie Friesland en omliggende gemeenten.

Adviesreacties

Er zijn verschillende adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. Met name het Wetterskip en de provincie hebben enkele inhoudelijke punten aangedragen, maar deze hebben niet geleid tot aanpassing in de aanpak van het MER 2^e fase.

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het ontwerpplanMER uitgebracht⁴. De commissie is van mening dat het planMER een goed beeld geeft van de mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebruik van het terrein, en daarmee de hinder voor de omgeving, te sturen. De commissie doet de volgende aanbevelingen:

- de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{A,T}$), 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_{Op}) te verbeteren.
- een samenvatting op te nemen, een bijlage met definities en een toelichting waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd;
- in het definitieve MER figuren met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten;
- indien wordt gekozen voor een alternatief waarvan de maatregel voor het verminderen van de bronsterkte van de motoren onderdeel 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;
- 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:

³ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>

⁴ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf

- aan te geven wat het effect kan zijn van de verschillende mogelijke interpretaties van de vergunde geluidruimte;
- aan te geven hoe de actuele geluidsniveaus op de vijf alternatieve onderzoekslocaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden. Hierbij adviseert de commissie te motiveren of de geluidbelasting verplaatsing van het motorcrossterrein in de weg staat.

De inspraak en opmerkingen van de Commissie m.e.r. zijn zo goed mogelijk verwerkt in dit MER 2^e fase. Belangrijk punt hierbij is dat de locatiestudie opnieuw is uitgevoerd. De eerste studie ging uit van een benodigde afstand van 700 meter tot woningen. Naar aanleiding van de discussie over daadwerkelijke geluidsniveaus, is dit aangepast naar 700 meter vanaf woonkernen. Hierdoor zijn in theorie meer potentiële locaties geschikt en vergelijkbaar met de huidige locatie. Daarnaast is een update gedaan op de aanwezige beschermde gebieden met de juiste afstanden. Ten slotte is, zoals de Commissie heeft gevraagd, de potentiële geluidbelasting meegenomen in de beoordeling van alternatieve locaties.

De overige punten die de Commissie heeft opgemerkt zijn nader uitgewerkt in het aanvullend akoestisch onderzoek en samengevat in het MER. Omdat dit MER een volwaardig MER is, zijn alle mitigerende maatregelen, leemten in kennis, benodigde monitoring en een samenvatting opgenomen.

Inspraakreacties

Daarnaast zijn twee inspraakreacties binnengekomen, een van omwonenden en een van MSV. De reacties zijn beschreven en beantwoord in de Nota inspraak en overleg.

De inspraak van omwonenden heeft vooral betrekking op de procedure/NRD, de al dan niet vergunde en onderzochte activiteiten, nut en noodzaak van deze activiteit op deze locatie, de onderzochte situaties en de inzichtelijkheid daarvan en de aanpak van het geluidonderzoek met de daaraan ten grondslag liggende geluidbronnen en uitgangspunten.

In het MER 2^e fase en bijbehorend geluidrapport is hieraan tegemoet gekomen door zo zorgvuldig mogelijk het verschil tussen het huidige gebruik, het wettelijk toegestaan gebruik (referentiesituatie) en het gewenste gebruik (voorgenomen activiteiten en plusvarianten) te beschrijven. Ook is nu een extra te onderzoeken alternatief opgenomen, namelijk het verplaatsen van de beginnerscrossbaan. In het akoestisch onderzoek is nader in gegaan op de door de inspreker genoemde onderbouwingen, geluidbronnen en cumulatie van verschillende geluidsbronnen.

De reactie van MSV heeft betrekking op omschrijvingen en terminologie. De terminologie die is gerelateerd aan de m.e.r.-wetgeving (zoals voorgenomen activiteit) is niet aangepast, waar relevant zijn beschrijvingen over de MSV wel aangepast. Tevens wordt ingegaan op de uitgangspunten van het geluidsonderzoek (bijvoorbeeld bronvermogens en tonaliteit). Hierop wordt in het nieuwe akoestisch onderzoek uitgebreid ingegaan. Verder wordt in het MER 2^e fase de planologische status van de beginnerscrossbaan verduidelijkt en wordt aangegeven dat de variant veldsporten alleen op het eigenlijke motorsportterrein aan de orde is, niet binnen de bestemming natuur.

1.5. Vervolgbesluiten

Het doel van de huidige procedure is het vaststellen van een bestemmingsplan om een goede planologische regeling voor de locatie van het motorcrossterrein te realiseren. Afhankelijk van de bepalingen in het bestemmingsplan, zijn vervolgens nog aanvullende besluiten of procedures nodig.

Omgevingsvergunning milieu

De MSV beschikt over een provinciale milieuvergunning voor trainingen (2001) en een gemeentelijke vergunning voor wedstrijdsituaties (2008). Nadat het nieuwe bestemmingsplan voor het motorcrossterrein is vastgesteld, zijn (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig. Op grond van het Besluit omgevingsrecht is het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf hiervoor het bevoegd gezag.

Uitvoeringsbesluiten

Voor de uitvoering van het voorkeursalternatief uit dit MER zijn mogelijk nog meldingen, toestemmingen en/of vergunningen nodig. Een voorbeeld van een activiteit waarvoor dit kan gelden, is het vellen van bomen of houtopstanden om wallen op te hogen.

Besluiten op grond van het nieuwe bestemmingsplan

In het voorontwerpbestemmingsplan kunnen bepaalde activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk gemaakt worden na een separaat besluit (binnenplanse afwijking) door het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de voorgeschiedenis, evenals het wettelijk- en beleidskader en het beoordelingskader. Hoofdstuk 3 gaat in op de behoefteonderbouwing en de aanvullende locatiestudie. In hoofdstuk 4 is de voorgenomen activiteit beschreven en is de aanpak van het planMER opgenomen, waarbij wordt ingegaan op de onderzoeksmethodiek (de onderzochte situaties).

In hoofdstuk 5 tot en met 12 komen achtereenvolgens de volgende thema's aan de orde:

- Verkeer;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Natuur;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Externe veiligheid;
- Klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Per milieuaspect is een beschrijving gegeven van de referentiesituatie en wordt vervolgens in gegaan op de mogelijke gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Hoofdstuk 13 geeft een overzicht van de conclusies, ook ten aanzien van het overkoepelende thema gezondheid, de leemten in kennis en de benodigde monitoring.

De verschillende deelonderzoeken zijn als bijlagen bij dit MER opgenomen.

2. Voorgeschiedenis en kaders

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende algemene beleidskaders van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf. Ook wordt het toetsingskader voor geluid beschreven en wordt het beoordelingskader voor alle te onderzoeken aspecten opgenomen. De toetsings- en beleidskaders voor de overige (milieu)thema's zijn in de betreffende hoofdstukken of onderliggende onderzoeken beschreven.

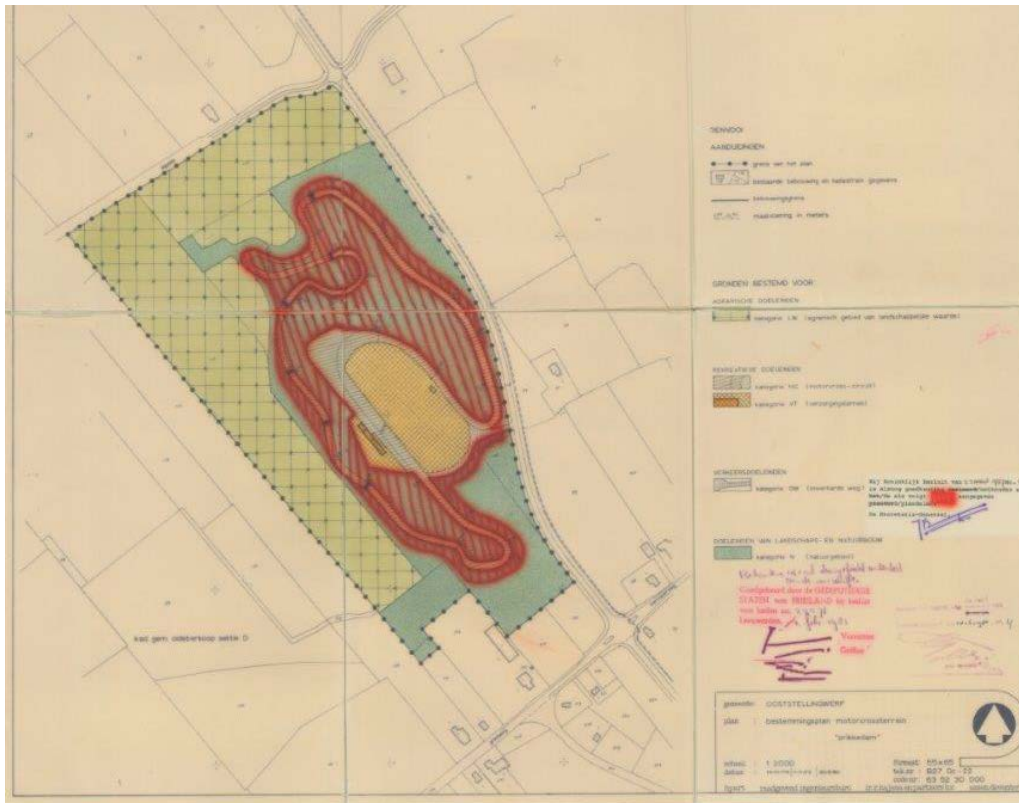
2.1. Geschiedenis

In deze paragraaf wordt de voorgeschiedenis ten aanzien van de planologische regeling en milieuvergunning chronologisch weergegeven.

In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.

Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980

Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld en is op 2 februari 1981 goedgekeurd. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich meebrachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 2.1 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.



Figuur 2.1 Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980 met onthouding van goedkeuring

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997

Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 verkreeg de motorclub een milieuvergunning. Het bestemmingsplan werd echter drie jaar na vaststelling vernietigd, wegens vernietiging van de milieuvergunning. De geluidwallen die aangelegd dienden te worden om de milieuvergunning te verkrijgen, waren inmiddels al wel aangelegd.

Milieuvergunningen

Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden kunnen plaats vinden.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013

In 2011 werd een ontwerp bestemmingsplan gemaakt, dat op 26 februari 2013 werd vastgesteld. Er leek daarmee een duidelijke planologische regeling te zijn voor het plangebied, maar de Afdeling heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 vernietigd. Dit, in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende zijn onderzocht.

Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014

Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. De gemeente heeft besloten om de bestaande situatie vast te leggen in een beheersverordening. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime. Op het deel van het terrein waaraan goedkeuring is onthouden geldt geen planologisch regime.

Tijdelijke omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening 2016

Om het parkeren bij wedstrijden op agrarische gronden aan de noord/noordwestzijde van de percelen van de MSV (nummers 16 op figuren 4.2 en 4.3, binnen perceel D137) mogelijk te maken, is op 21 mei 2016 een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend voor maximaal 10 jaar voor het parkeren van 50 tot 300 auto's gedurende 3 wedstrijden per jaar.

Conclusie

Het feitelijk, bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981- in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidige gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidvoorschriften zijn verbonden.

2.2. Algemeen beleidskader

In onderstaande tabel zijn de meest relevante plannen en beleidsdocumenten voor Prikkedam opgenomen, zowel op nationaal (NL) als op provinciaal (P) en gemeentelijk (G) niveau. Daar waar is aangegeven dat een beleidsdocument relevant is voor de locatie Prikkedam, wordt in dit MER en het bestemmingsplan rekening gehouden met de daar aangegeven uitgangspunten.

Tabel 2.1 Beleidskaders

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Prikkedam
NL	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012)	In de SVIR worden de nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteengezet en welke instrumenten daarvoor worden ingezet.	Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
NL	Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking.	Prikkedam betreft een bestaand motorcrossterrein. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking.
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008)	Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.	Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO2 en NOx. Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.
P	Streekplan Fryslân 2007	In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid. In het streekplan staat de relatie tussen steden en platteland centraal.	In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.
P	Grutsk op 'e Romte	Deze thematische structuurvisie (2014) vormt de uitwerking van het provinciaal Streekplan en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting aan ten aanzien van de in het Streekplan geformuleerde kernkwaliteiten.	Het plangebied ligt in deelgebied "Zuidelijke Wouden". Binnen dit deelgebied is één van de genoemde provinciale belangen relevant, namelijk: de vrij robuuste structuur van houtwallen, boombeplanting etc. Uitgangspunt is de aanwezige boomstructuur niet aan te tasten.

P	Verordening Romte Fryslân 2014	De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid.	In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip “dagrecreatie”. Ten aanzien van ‘dagrecreatieve inrichtingen’ is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.
G	Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030	In deze visie geeft het gemeentebestuur op hoofdlijnen en op structuurniveau richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Ooststellingwerf. Er wordt gekeken naar een vitale, leefbare en aantrekkelijke toekomst.	In deze visie wordt het motorcrossterrein niet expliciet genoemd. De uitgangspunten in de visie staan het voorgenomen plan niet in de weg.
G	Gemeentelijk milieubeleidsplan 2010-2016	De visie van dit milieubeleidsplan is een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Er wordt ingezet op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.	Het Milieubeleidsplan 2010 – 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/ 2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.
G	Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030	De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt.	Relevante thema’s zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO2 uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan.

2.3. Toetsingskader voor geluid

Beoordeling ruimtelijke afweging en milieuafweging

Voor motorcrossterrein De Prikkedam is geluid een cruciaal milieuaspect. In het akoestisch onderzoek, opgenomen als bijlage 4 bij dit MER, is het toetsingskader voor de beoordeling van geluid vanwege motorcrossterreinen uitgebreid weergegeven.

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie is wordt dit ook meer en meer geaccepteerd. Om deze reden wordt in het akoestisch onderzoek ook het toetsingskader geschetst zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing. De verschillende toetsingskaders zijn vastgelegd in:

- VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009).
- Handleiding industrielaawaai en vergunningverlening (VROM, 1998).
- vigerende milieuvergunningen (inclusief voorschriften).

- Activiteitenbesluit.
- Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996).
- Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996).
- Wet geluidhinder (hier niet van toepassing).

Ieder beoordelingskader is in het akoestisch onderzoek in bijlage 4 verder uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kaders kort samengevat.

VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009)

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In de eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) kan op voorhand worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook, voor wat betreft trainingen, worden nagegaan of er kan worden aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Voor wat betreft maximale geluidniveaus wordt aangesloten bij de algemeen geldende (zowel vanuit ruimtelijk als milieuspoor) grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode.

Handleiding industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998)

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een "Landelijke omgeving" met een richtwaarden van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de "Handleiding industrielawaai en vergunningverlening" maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan uitsluitend worden afgeweken indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

Vigerende milieuvergunningen

Op basis van de huidige milieuvergunningen is een equivalent geluidniveau van maximaal 61 dB(A) vergund (Prikkedam 1) tijdens trainingen, invallend op de gevels van omliggende woningen en op een waarnemhoogte van $h_o = + 5,0$ meter. In de voorschriften is uitgegaan van 5 dB toeslag voor tonaal geluid; zonder deze toeslag is een equivalente geluidniveau van maximaal 56 dB(A) vergund (Prikkedam 1). Onder voorwaarden kan het geluid vanwege motorcrossen als niet-tonaal worden beoordeeld. In het akoestisch onderzoek en MER wordt dit als uitgangspunt genomen.

Naast "vergunde geluidniveaus" kan ook worden uitgegaan van "vergunde activiteiten", waarbij op grond van een akoestisch onderzoek door NAA uit 1996 (sanering en vergunningaanvraag) uitgegaan wordt van maximaal 900 crossminuten per trainingsdag. In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 is aangetoond dat de situatie op basis van "vergunde activiteiten" en "vergunde geluidniveaus" globaal overeenkomen.

Wedstrijden zijn momenteel toegestaan op grond van de milieuvergunning van 2008. Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) is een vergelijking van situaties als bij wedstrijden niet geheel correct. Daarom is voor wedstrijden de referentiesituatie bepaald op basis van de "vergunde activiteit" tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A).

Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996)

In het kader van landelijke of regionale wedstrijden zal worden aangesloten bij de publicatie Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding

bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat het van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielervedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur). Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

2.4. Beoordelingskader MER

In het MER worden de effecten van het bestemmingsplan Motorcrossterrein 2019 beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten maar ook om de positieve effecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij zal circa 10 jaar vooruit worden gekeken (2028 of 2030 afhankelijk van de beschikbare gegevens). De effectbeoordeling zal plaatsvinden op het schaalniveau dat past bij het schaalniveau van het m.e.r.-plichtige plan, ofwel het bestemmingsplan.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In tabel 2.2 is het beoordelingskader weergegeven.

Tabel 2.2 Milieuthema's en -aspecten, criteria en werkwijze

Milieuaspect	Subaspect	Toetsingscriterium	Werkwijze
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitings-structuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief
Geluid	Geluidniveaus trainingen en wedstrijden	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Piekgeluiden en tijdelijke verhogingen	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Indirecte hinder	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
	Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
	Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief
Natuur	Beschermd gebied	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
		Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk	kwalitatief/kwantitatief
	Beschermd	Beïnvloeding van beschermde natuur- en diersoorten	kwalitatief/kwantitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie (LCA)	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding van de openheid en schaal van het landschap	kwalitatief
	Cultuurhistorische waarden	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen	kwalitatief
	Archeologische waarden	Verlies of aantasting van archeologische waarden	kwalitatief
Bodem, Water	Grondverzet en bodemopbouw	Invloed op grondverzet en bodemopbouw	kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Beïnvloeding bodemkwaliteit	kwalitatief
	Grondwater	Beïnvloeding grondwaterstanden en -kwaliteit	kwalitatief
	Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewater en -kwaliteit	kwalitatief
	Waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	kwalitatief
Externe veiligheid	Inrichtingen en transport	Beïnvloeding plaatsgebonden- en groepsrisico	kwalitatief
Klimaatadaptatie, energietransitie	klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	kwalitatief
		Voorkomen hittestress en verdroging	kwalitatief
	klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot	kwalitatief
		Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief

De effectanalyse is voor bepaalde aspecten kwantitatief uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, is de effectanalyse kwalitatief of op basis van een deskundigenoordeel uitgevoerd. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn. In de volgende hoofdstukken wordt per milieuthema ingegaan op de criteria en onderzoeksmethodiek, waarbij zal worden aangegeven hoe de effecten worden beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal:

Score	Beoordeling van het effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen of nauwelijks effect
0/-	beperkt negatief effect
-	negatief effect

3. Onderbouwing nut en noodzaak

3.1. Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. adviseert in haar NRD-advies om bij de doelstelling de (regionale) behoefte aan motorcross te specificeren en aan te geven waarom dit terrein de aangewezen locatie is. Zij adviseert daarbij aan te geven in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn, gebruikmakend van de VNG-richtafstand. In haar tussentijds toetsingsadvies accepteert de Commissie dat het zoekgebied binnen de gemeentegrenzen ligt, maar geeft zij aan voor de alternatieve locaties aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op die locaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden.

In paragraaf 3.2 wordt de behoefte nader onderbouwd. In paragraaf 3.3 is de locatieonderbouwing opgenomen.

3.2. Behoefte

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV de Prikkedam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en verplaatsing van het motorcrossterrein naar een locatie buiten de gemeentegrenzen op voorhand financieel onuitvoerbaar is en daarmee een niet-realistisch alternatief, is een nader regionaal behoefte- of locatieonderzoek niet verricht.

De vereniging heeft een ledenbestand van circa 130 à 150 betalende leden. Daarnaast komen motorsporters uit andere provincies en soms uit andere landen naar het Motorcrossterrein de Prikkedam voor trainingen op een zandbaan. Daarom is het ook mogelijk om als niet lid een dagpas in plaats van een lidmaatschap aan te schaffen. MSV de Prikkedam is al 70 jaar financieel zelfstandig, mede door, naast de inkomsten van leden en betaalde dagpassen, andere financiële bronnen zoals de inkomsten uit de kantine, donateurs en sponsoren in geld, arbeid en/of materieel.

3.3. Locatieonderbouwing

Opzet

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. is in het MER 1^e fase al een globale locatiestudie uitgevoerd. Naar aanleiding van inspraak en nieuwe inzichten, is deze locatiestudie voor dit MER aangevuld en opgenomen in bijlage 2. In dit hoofdstuk wordt een beknopte samenvatting opgenomen.

In de locatiestudie is, net als in paragraaf 3.2, onderbouwd dat het zoekgebied zich beperkt tot binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingwerf. Ook is aangetoond dat een andere locatie binnen de gemeente alleen meerwaarde heeft, als dit vanuit milieuhygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Een vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar is én voldoende omvang en breedte heeft (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Globaal minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning in de huidige situatie).

Resultaten

Uit de locatiestudie blijkt dat er in potentie zeven locaties zijn die aan bovenstaande criteria voldoen. Vervolgens zijn deze locaties in detail beoordeeld op geluid, ontsluiting, landschappelijke inpassing en andere lokale kansen of belemmeringen.

Hieruit blijkt dat voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locatie moet worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap, is de landschappelijke inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding.

Er zijn geen locaties die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locaties 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit vanuit de milieuwetgeving sowieso niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidafschermende voorzieningen nodig zullen zijn.

Ten slotte is een financiële beoordeling van een verhuizing/nieuwe inrichting op deze alternatieve locaties uitgevoerd. Hieruit blijkt dat verplaatsing niet zondermeer financieel haalbaar is. Nu niet is aangetoond dat verplaatsing tot grote milieuhygiënische voordelen leidt, is verplaatsing geen reëel alternatief.

3.4. Conclusie

Uit dit hoofdstuk blijkt dat er met name een lokale behoefte is aan het motocrossterrein. Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvordelen leidt, ook in relatie tot de verplaatsingskosten.

De conclusie van het locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in het MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

4. Onderzoekopzet

4.1. Plangebied en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied.

Plangebied

Het plangebied is het rood omlijnde gebied zoals in figuur 4.1 is weergegeven. Het motorcrossterrein de Prikkedam wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt samen met de weg Egypte de noord- en oostelijke grens van het plangebied. De westelijke grens wordt bepaald door het NNN-gebied en de zuidelijke grens wordt gedeeld met de perceelgrens van de woningen aan de Grindweg.

Het plangebied bestaat uit diverse percelen waarvan perceel D137 en D138 behoren tot de inrichting en in eigendom zijn van MSV. De percelen D135, D136 en D369 (gedeeltelijk) behoren niet tot de inrichting maar worden wel meegenomen in het plangebied als bestemming 'Agrarisch met waarden –natuur- en landschapswaarden'.



Figuur 4.1 Plangebied en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

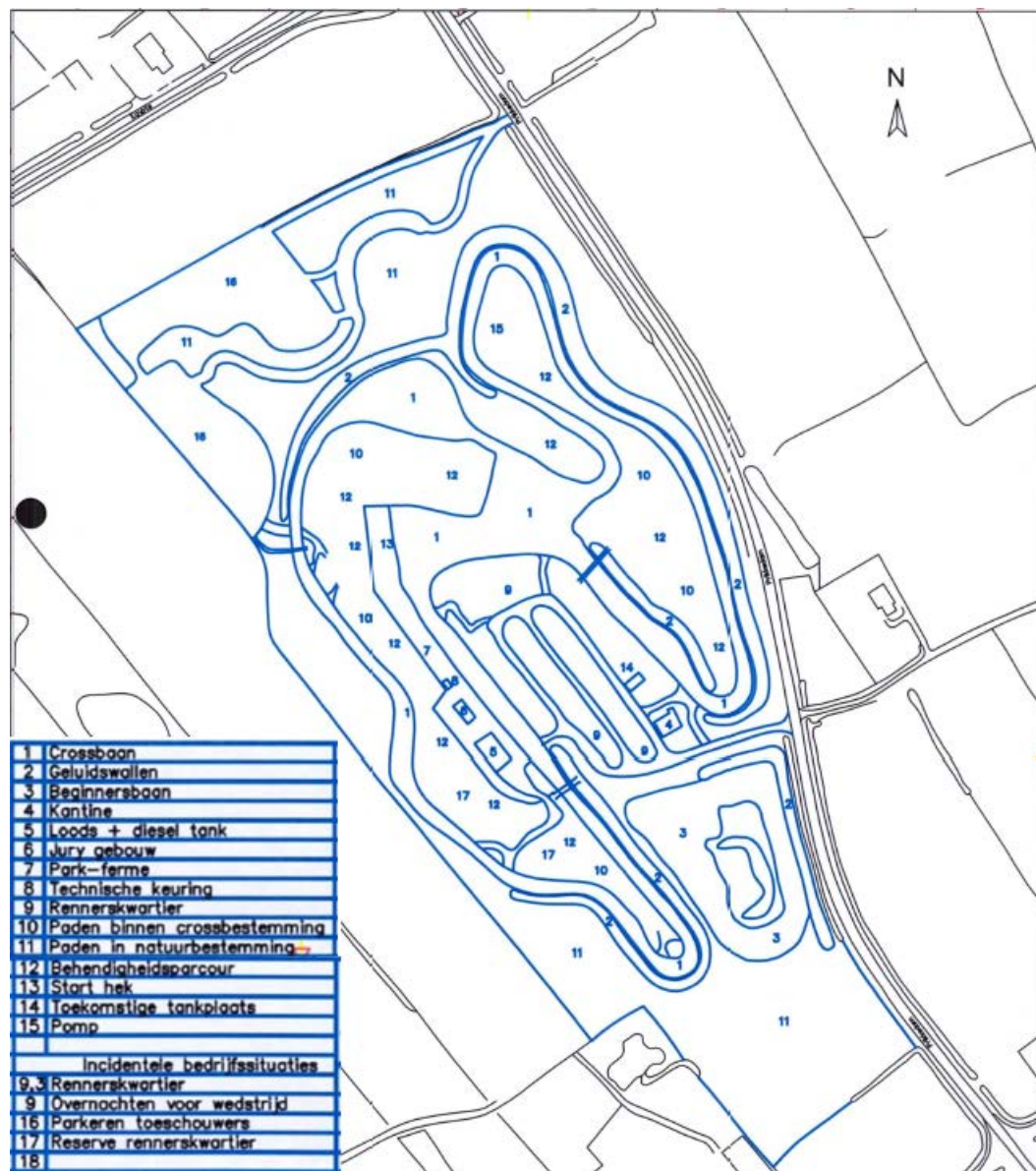
Studiegebied

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in en in de omgeving van het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op, het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied. Voor milieuaspecten zoals natuur, verkeer en geluid kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden. In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied. In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

4.2. Huidige situatie

Beschrijving inrichting Prikkedam (ruimtelijk)

In de onderstaande figuur 4.2 is het motorcrossterrein de Prikkedam weergegeven, in bijlage 3 is een grotere versie van deze figuur opgenomen. In deze paragraaf worden de verschillende onderdelen van het terrein beschreven.



Figuur 4.2 Overzichtskartaal Prikkedam (bron: MSV de Prikkedam, 24 sep 2016)

Crossbanen

- De hoofdcrossbaan (nr. 1) is circa 1.530 meter lang en kent meerdere lussen. In de baan zijn enkele springbulten aangebracht. Rondom deze crossbaan liggen geluidswallen (nr. 2) De lengte- en hoogte-informatie is opgenomen in akoestisch onderzoek (zie bijlage 4).
- Aan de zuidkant van het terrein ligt een beginnersbaan (3).
- Bij trial en enduro is behendigheid en techniek belangrijker dan snelheid. Het trial- en enduro-parcours (nr. 12) bestaat uit hindernissen (bijv. boomstammen, rioolbuizen) en smalle paadjes met bochtjes op het binnenterrein binnen de inrichting, zodat de trial en enduro behalve op de hoofdcrossbaan ook op dit parcours kunnen trainen. Een enkele rijder gebruikt dit parcours met een quad.

De hoofdcrossbaan voldoet aan de minimale eisen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Deze eisen hangen af van het type wedstrijd. De minimale eisen van de KNMV zijn 6 meter breedte met aan elke kant 1 meter vrije zone, op het motorcrossterrein de Prikkedam is dit 8 tot 10 meter breedte. Voor wedstrijden is de vereiste minimum lengte van de baan 1.500 meter.

Clubgebouwen

Op het terrein staan de volgende gebouwen: de kantine (4), loods en dieseltank (5) en het jurygebouw (6).

Rennerskwartier

Het rennerskwartier (9) in het midden van het terrein wordt gebruikt voor het parkeren en wachten bij trainingen en wedstrijden. Het rennerskwartier wordt ook gebruikt voor het plaatsen van kampeermiddelen voor overnachtingen voorafgaand aan een wedstrijddag.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). Het binnenterrein is bereikbaar via de hoofdingang tegenover Prikkedam 1. Er kunnen maximaal 250 auto's op het binnenterrein parkeren. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. Dit deel van het terrein is bereikbaar via de noordelijk gelegen ingang. Hier is ook plaats voor 250 auto's. Het parkeren van bezoekers wordt in uitzonderlijke gevallen ook toegestaan ter plaatse van de beginnersbaan (onderdeel 3).

Recreatief medegebruik

Het motorcrossterrein en de gebouwen zijn, zoals in de milieuvergunning 2001 is aangegeven, afgesloten en door het hekwerk bij de hoofdingang is het terrein buiten openstellingstijden niet toegankelijk voor gemotoriseerde activiteiten. Via de paden aan de noordzijde van het gebied, is het gebied vanaf de openbare weg toegankelijk. Het terrein wordt regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiters en mountainbikers. Dit wordt gezien als recreatief medegebruik en wordt door de vereniging als eigenaar toegestaan. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11.

Huidige gebruik

Trainingen

Het terrein wordt als volgt gebruikt voor trainingen:

- woensdag 14.00-17.00 uur (periode 1 november t/m 31 maart);
- woensdag 16.00-19.00 uur (periode 1 april t/m 31 oktober)⁵;
- zondag 09.30-12.30 uur (hele jaar).

⁵ In de voorschriften van de vergunning 2001 staan geen tijden genoemd, maar zijn wel voorschriften voor de avondperiode opgenomen. In de aanvraag zijn voor de zomerperiode trainingstijden van 17:00 tot 20:00 uur opgenomen (voor de zondag en winterwoensdagen is 3 uur trainen in de dagperiode aangevraagd). In de uitspraak van de Raad van State zijn deze geluidvoorschriften voor de avondperiode vernietigd, waarmee de woensdagtraining in de periode 1 april t/m 31 oktober impliciet van 17:00 tot 19:00 zou zijn. De MSV heeft de uitspraak van de RvS geïnterpreteerd als noodzaak de drie trainingsuren te verschuiven naar de dagperiode, dus van 16:00 tot 19:00 uur op zomerwoensdagen.

Gemiddeld zijn er ongeveer 70 rijders aanwezig bij een training, maar dit aantal is zeer wisselend afhankelijk van of het de woensdagmiddag of de zondagochtend betreft, of er wedstrijden elders zijn en van het seizoen. Ter illustratie: de eerste mooie dag van het jaar, wanneer de andere banen nog dicht zijn omdat ze seizoensgebonden zijn, kunnen soms meer dan 100 rijders aanwezig zijn. Op een winterdag met vorst komt het ook voor dat er maar 10 rijders aanwezig zijn. Over het algemeen zijn er evenveel begeleiders als rijders aanwezig.

Tijdens een training wordt er gereden in twee groepen op de hoofdbaan. Beginners en gevorderden trainen apart om niet te grote snelheidsverschillen te hebben tussen de rijders in het kader van veiligheid. Daarbij wordt er om het half uur gewisseld. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo'n groep gemiddeld 15-20 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden). Een snelle rijder rijdt gemiddeld 1 minuut en 45 seconden de (hoofd)baan rond, een ongeofende boven 2 minuten.

Beginnersbaan

De beginnersbaan wordt alleen gebruikt voor training, hoofdzakelijk 1 x per week. De baan wordt gebruikt door beginnende rijders. Op de binnenbaan rijden kinderen of diegene die voor het eerst op een motor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder. Uitgangspunt is dat hier 4 motoren gelijktijdig op de baan zijn en dat er maximaal 100 crossminuten per dag wordt getraind op deze baan. In de vergunning van 2001 is aangegeven dat alleen mini's (motoren met maximale cilinderinhoud van 60 cc) op deze baan zijn toegestaan, ondanks dat in de aanvraag ook incidenteel 80 cc motoren werden aangegeven.

Trial, enduro en quads

Tijdens trainingsopeningstijden worden de paden in onderdeel 12 gebruikt voor trial, enduro en quads. Een enkele rijder (circa 10 per dag) traint/rijdt op een quad binnen reguliere trainingstijden.

Wedstrijden

Het gebruik van de crossbaan (nr. 1) voor wedstrijden is vergund in de gemeentelijke milieuvergunning van 28 april 2008. Conform deze vergunning zijn er per jaar op het motorcrossterrein De Prikkedam 3 landelijke of regionale wedstrijddagen. Op een wedstrijddag kan er van 9:00 uur tot 18:00 uur gecrost worden. Per wedstrijdmanche is het toegestaan om maximaal 50 rijders tegelijkertijd op de baan te hebben. Per wedstrijddag zou de MSV 300 rijders in diverse cc-classes kunnen faciliteren. Op een wedstrijddag bezoeken maximaal 1300 personen het terrein, bestaande uit rijders, begeleiders, vrijwilligers en bezoekers.

Geluid

De KNMV en de MON (Motorsport Organisatie Nederland) stelt als huidige norm van 94 dB(A) op 7.5 meter afstand voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor (O)NK-wedstrijden (Open Nederlandse Kampioenschap) geldt een geluidsnorm van 100 dB(A). Deze norm hanteert MSV ook. MSV geeft aan dat zij hierop visueel controleert. Bij twijfel wordt er gemeten: bij meting boven 96 dB(A) krijgt de betreffende crosser een waarschuwing en boven 100 dB(A) wordt de crosser uit de baan gehaald. Crossers met een wedstrijdruitlaat krijgen bij trainingen geen toegang tot de baan.

Overnachten en parkeren

Het middenterrein (nr. 9) wordt gebruikt voor parkeren en voor overnachten bij wedstrijden, er zijn dan gemiddeld 30 kampeermiddelen aanwezig, meestal caravan, bus of camper. Aanvullend wordt op wedstrijddagen het parkeerterrein aan de noordzijde (nr. 16) gebruikt voor het parkeren van circa 250 auto's.

Recreatief medegebruik

Er zijn geen vastgelegde activiteiten voor het medegebruik. Wel wordt er over het terrein gewandeld, rijdt men er zo nu en dan met paarden of mountainbikes en worden er ook honden uitgelaten, spelen er kinderen die in de bomen klimmen. Ook een kindersurvival heeft eenmalig plaats gevonden.

Onderhoud en overige voorzieningen

Na iedere training wordt de baan met een tractor vlak gereden. De werkzaamheden beslaan maximaal 2 uur in de week, circa 1 uur na een training of wedstrijd. Daarnaast wordt het nodige onderhoud uitgevoerd, zoals maaien van de parkeerplaats. Er wordt een shovel gebruikt bij reparatie van de baan.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten met behulp van een met water gevulde giertank. Het water is afkomstig van de ten noorden gelegen watergangen de Tsjonger of de Kuunder. Bij wedstrijden is deze tank continu aanwezig.

Ook is een afsputplaats aanwezig. Het afvoerwater van deze afsputplaats wordt via een put in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar de gemeente wordt vervoerd voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afsputplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van ca 2 m³ en bevat een vloeistofdichte coating. Hiervoor is vergunning verleend door het Wetterskip op 1 februari 1996.

Daarnaast vindt beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Voor afgewerkte olie is er een opslagcapaciteit van 2 x 200 liter aanwezig, er wordt circa 30 liter op jaarbasis afgevoerd. De opslag van dieselolie vindt plaats nabij de loods en bestaat uit een bovengrondse tank met een inhoud van 720 liter. Het gebruik op jaarbasis betreft ca. 1.400 liter.

4.3. Referentiesituatie

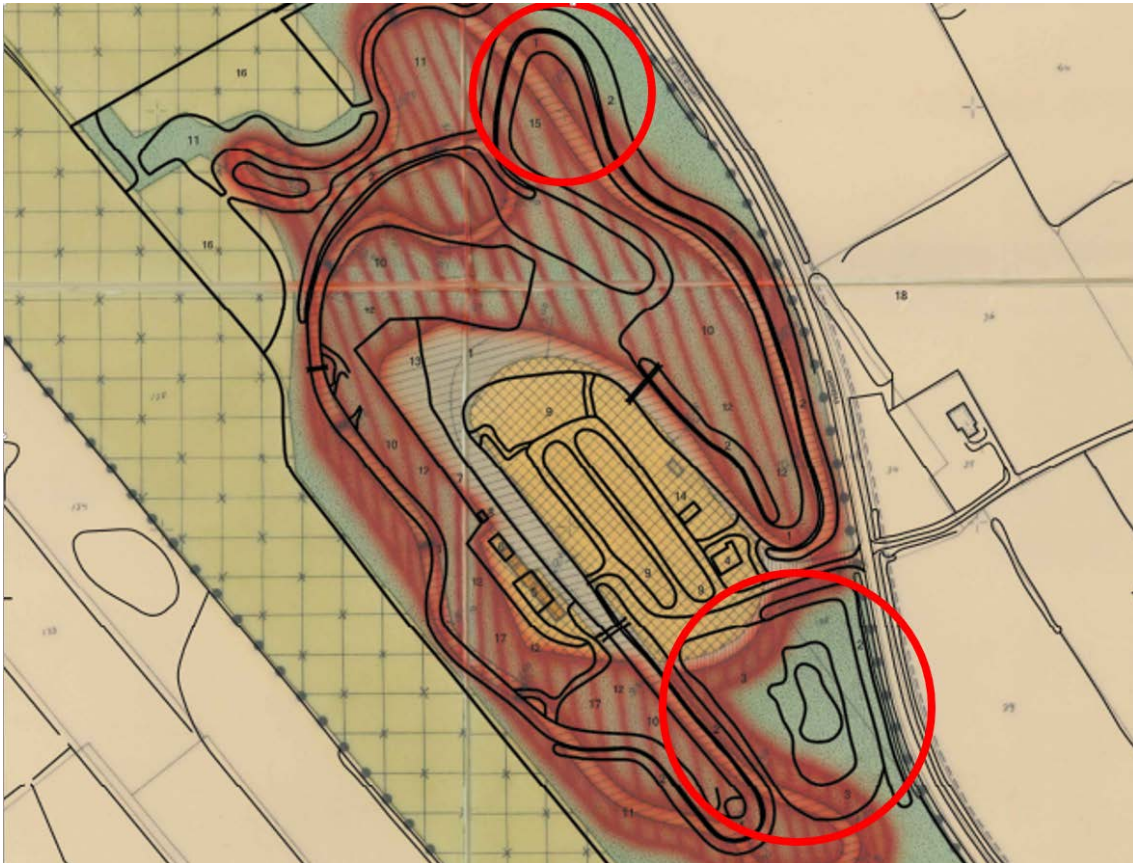
In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige (feitelijke bestaande), legale situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen in en nabij het plangebied, die zich ook voordoen als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Ook worden hieronder de gevolgen van vastgesteld beleid en projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, begrepen.

Feitelijk bestaande en planologisch legale situatie

Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Deze situaties worden in deze paragraaf nader geanalyseerd.

Motorcrossactiviteiten

Op de gronden binnen het deel van het bestemmingsplangebied van het plan "Motorcrossterrein Prikke-dam" waaraan op 23 maart 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden zijn geen ruimtelijke regels van toepassing. Een gebruik van deze gronden kan dan ook niet in strijd zijn met dergelijke regels. Voor de bestaande situatie wordt uitgegaan dat de motorcrossactiviteiten op de betreffende gronden plaats mogen vinden. De onderdelen 1, 10 en 12 van het motorcrossterrein (zie figuur 4.2 of bijlage 3) liggen binnen dit gebied. Opgemerkt wordt dat de noordelijke lus binnen onderdeel 1 niet volledig bestemd is. Hierdoor is sprake van een onderbreking in de baan waardoor het gebruik van de baan als geheel niet meer mogelijk is. Dat maakt dat de voor de activiteiten op dit deel van de baan, sprake is van niet 'vergunde activiteiten' zoals hiervoor bedoeld bij de omschrijving van de bestaande situatie. Voor het bepalen van de effecten van de referentiesituatie, zou de baan fictief verlegd moeten worden naar het gebied binnen de toegelaten bestemming (bocht verwijderen). In het geluidmodel (zie akoestisch onderzoek in bijlage 4), is echter aangetoond dat de bijdrage van deze lus aan de totale geluidniveaus ondergeschikt is zodat de berekende geluidniveaus in een model met verlegde lus niet anders zullen zijn dan in een model met het huidige baanontwerp. Daarnaast is de lus in de milieuvergunning wel vergund. Daarom is ervoor gekozen de huidige lus ook als uitgangspunt te nemen voor de referentiesituatie.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Trial, enduro en quads

Het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. De activiteiten waren in eerste instantie wel aangevraagd, maar met de aanvulling op de aanvraag van 8 november 2000 zijn de gedeelten “enduro” en “motortrial, autotrial, 4x4 auto’s, autosport” uit de aanvraag komen te vervallen. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.

Beginnersbaan versus natuur

De gronden ter plaatse van het oostelijke deel van onderdeel 3 (de beginnersbaan) van het motorcross-terrein zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “doeleinden van landschaps- en natuurbouw, categorie N (natuurgebied)”. Deze gronden zijn bestemd voor “de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende, danwel aan de gronden eigen landschappelijke en natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met de daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en andere werken”. Het huidige gebruik van deze gronden voor motorcrossactiviteiten is in strijd met de bestemming en in strijd met het gebruiksverbod voor race of crossen in dit gedeelte. Dit gebruik is geïntensiveerd ten opzichte van het gebruik zoals dat bestond voor en in 1981. Op basis hiervan maken de motorcrossactiviteiten en het parkeren op onderdeel 3 geen deel uit van de referentiesituatie.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). De gronden ter plaatse van onderdeel 9 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “recreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcrosssport’. Hieruit wordt geconcludeerd dat het parkeren een (ondergeschikte) activiteit is dat bij de motorcrosstrainingen en -wedstrijden past. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. De gronden ter plaatse van onderdeel 16 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “agrarische doeleinden, categorie LW (agrarisch gebied van landschappelijke waarde)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een grondgebonden agrarisch bedrijf, alsmede voor de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende danwel aan de grond eigen landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en werken’. Daarbij is bepaald dat “het is verboden de in lid 1 omschreven gronden te gebruiken of te doen gebruiken voor: sport-, wedstrijd- of speelterrein, parkeerterrein, kampeer- of caravanterrein”. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is daarmee in strijd met de bestemming. Om het parkeren op deze gronden mogelijk te maken is hiervoor op 21 mei 2016 voor een periode van 10 jaar een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels. Op basis hiervan worden in het onderzoek voor de planMER de parkeeractiviteiten op onderdeel 16 als activiteiten in de bestaande situatie opgenomen. De beginnersbaan op onderdeel 3 wordt bij grote drukte gebruikt als parkeerterrein. Zoals eerder beschreven zijn de activiteiten op de beginnersbaan geen onderdeel van de referentie, dus ook het parkeren niet.

Overnachten

Tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kan onderdeel 9 van het terrein ook gebruikt worden om te overnachten in mobiele kampeermiddelen. Zoals bij parkeren beschreven zijn de gronden ter plaatse van onderdeel 9 bestemd als “recreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)” en bestemd zijn voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Daarbij is in de gebruiksregels bepaald dat ‘het verboden is de gronden te gebruiken voor:

- staan- en ligplaatsen voor onderkomens behoudens indien zulks geschiedt in verband met sportevenementen;
- kampeer- of caravanterrein of dagcamping, behoudens indien zulks tijdelijk geschiedt in verband met sportevenementen.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het overnachten tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag in verband met de wedstrijd niet in strijd is met de bestemming. Het overnachten past binnen de ruimtelijke regels.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten maar horen niet bij de motorcrossactiviteiten. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Deze activiteiten zijn in de (overgebleven) bestemming natuur niet expliciet uitgesloten. Eenvoudige recreatieve voorzieningen zoals een bank, picknickset of afvalbak zijn toegestaan. Op onderschikte activiteiten zoals het wandelen, fietsen en paardrijden zijn geen milieuregels van toepassing. Een gebruik van de gronden voor deze activiteiten is dan ook niet in strijd met dergelijke regels.

De paardrijdactiviteiten van de Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (SGW) bestaan in hoofdlijn uit een cross- en marathonwedstrijd. Deze wedstrijden vonden plaats op (een deel van) het motorcross-terrein en in de omgeving hiervan. Gezien deze activiteit slechts een aantal keer is voorgekomen, worden de paardrijdactiviteiten van de SGW niet als een bestaande activiteit gezien en daardoor maakt deze activiteit geen onderdeel uit van de referentiesituatie.

Autonome ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn er geen autonome ontwikkelingen voorzien waarover reeds een besluit is genomen. In de directe omgeving van het plangebied zijn ook geen relevante ontwikkelingen voorzien: met name verkeersbesluiten, nieuwe woningen of andere ontwikkelingen op aangrenzende percelen zijn hierbij beschouwd.

Conclusie referentiesituatie in het MER

Op grond van bovenstaande komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De extra lus in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund.
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.
- Het gebruik van onderdeel 12 door trial, enduro en quads niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar.
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's

Algemeen

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basisalternatief uit het 1^e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is het de intentie de bestaande situatie plus de activiteiten uit het verzoek van MSV van 17 april 2017, zoals ingebracht na ter inzage legging van de NRD, te onderzoeken. De extra activiteiten ten opzichte van het huidige gebruik, zijn opgenomen in twee 'plusvarianten'. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van aanvullende (niet-gemotoriseerde) sportactiviteiten.

Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecroost.

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

In de onderstaande tabel zijn de activiteiten in de huidige situatie, de referentiesituatie en in het basaal-alternatief/voorgenomen activiteit samengevat weergegeven. In de tabel en de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

Tabel 4.1 Verschillende huidige-, referentie- en voorgenomen situatie

Wat (activiteit)	Waar (fig. 4.2)	Huidig	Referentie	Voorgenomen activiteit
Motorcross (met verbrandingsmotor)	1	MET LUS in de baan 6 uur/week (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	MET LUS in de baan 6 uur/week (2 of 3 uren op woe en 3 uren op zo)	MET LUS in de baan 6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
		3 A- wedstrijddagen /jaar	3 A-wedstrijddagen /jaar	3 A- wedstrijddagen /jaar
		5 B- wedstrijden	Geen B-wedstrijden	Geen B- wedstrijden
Beginnersbaan motorcross (met verbrandingsmotor)	3	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	Geen	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
Enduro, trial en quads (alle met verbrandingsmotor)	10, 12	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen	Geen	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen
Overnachten	9	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3 x per jaar)	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3x per jaar)	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3 x per jaar)
Parkeren	9, 16	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
	3	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Geen	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
Medegebruik	9, 16	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, Paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A- wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A-wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor ander recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- Run-bike-run.

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein, bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu worden meegenomen in de afwegingen.

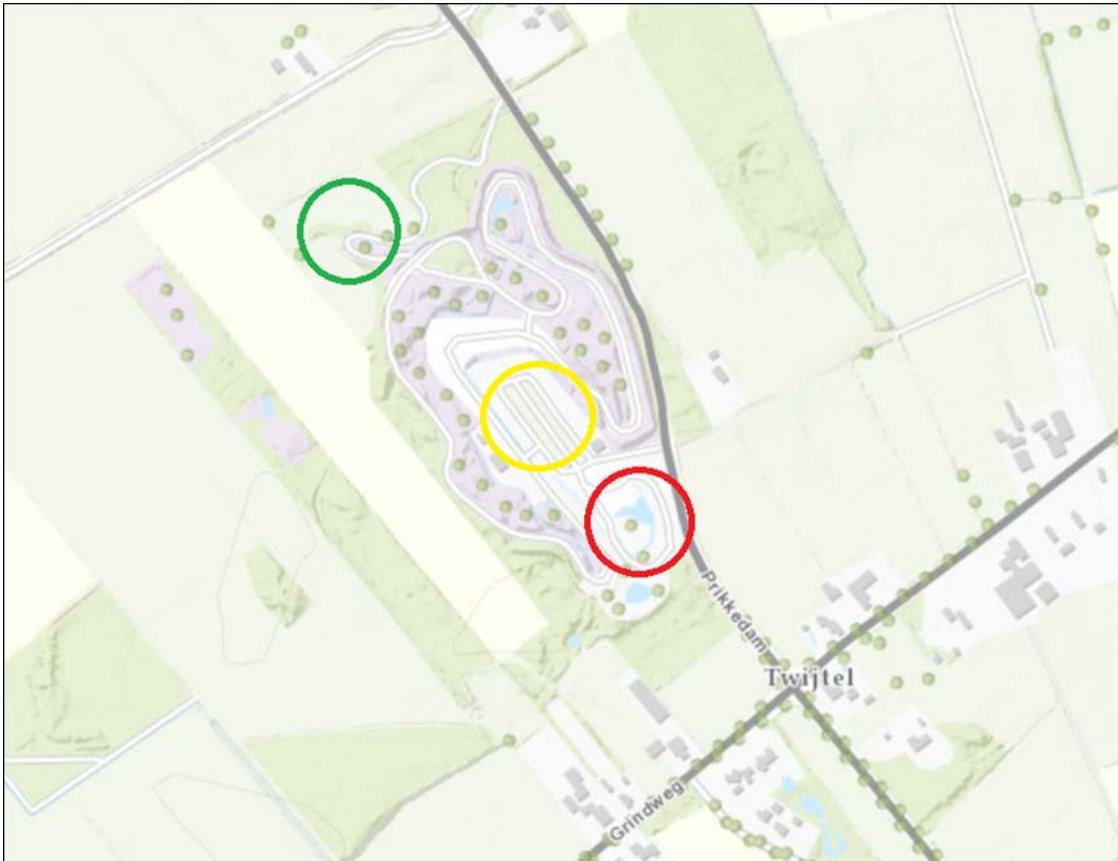
4.5. Alternatieven

Aanlegfase

Het motorcrossterrein is reeds aanwezig. Eventueel benodigde werkzaamheden, bijvoorbeeld voor geluidwallen en –schermen, zijn relatief beperkt, zodat er geen apart alternatief voor de aanlegfase wordt uitgewerkt.

Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie het gebruik van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt om te onderzoeken wat de optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, die nu binnen de groene cirkel is gelegen, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan. Ook in dit geval zal de beginnersbaan (maar nu op de nieuwe locatie) fungeren als derde extra parkeerplaats voor hele drukke wedstrijden.



Figuur 4.4 Alternatieven, Verplaatsing beginnersbaan

Overige

In het fase 1 MER zijn reeds andere akoestisch relevante alternatieven onderzocht, aangezien de opdracht van de Commissie m.e.r. hierbij was om te onderzoeken onder welke voorwaarden legalisering van de motorcrossbaan op deze locatie mogelijk was. Zo is het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied reeds in fase 1 onderzocht. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in deze tweede fase niet nader onderzocht. In de eerste fase is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). Uiteindelijk is de 1^e fase een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. De afschermingsvariant wordt binnen de voorgenoemde activiteit meegenomen als maatregelvariant.

Conclusie

In dit MER worden, gezien het bovenstaande, in principe twee 4 alternatieven onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie, zijnde het voornemen bestaande uit het basisalternatief, de 2 plusvarianten en het verplaatsen van de beginnersbaan. Daarnaast zal het toekomstscenario worden beschreven waarbij er meer elektrisch wordt gecroost.

5. Verkeer en mobiliteit

5.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingwerf

In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting.
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd.
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

5.2. Onderzoeksmethode en criteria

De effecten van de verkeerstoename op de omliggende wegenstructuur worden in beeld gebracht en beoordeeld. Voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de directheid van routes. Verkeersveiligheid wordt getoetst aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Parkeren wordt bij gebrek aan parkeernormen van onderhavige activiteit(en), getoetst aan het maximum aantal gebruikers van de activiteiten.

Ten zuiden van het plangebied liggen bushaltes aan de Bercoperweg – Grindweg, bij het kruispunt. Hier halteren op werkdagen om de 2 uur een bus, per richting. Deze bussen doen dienst tussen Appelscha en Oldeberkoop. In het weekend halteren geen bussen. Het plangebied is matig bereikbaar met het openbaar vervoer, maar gezien de aard van de inrichting is dit geen knelpunt. Dit is geen maatgevend onderdeel en zal in dit MER niet verder worden beoordeeld.

Tabel 5.1 Beoordelingskader verkeer

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Bereikbaarheid	functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief

De in de bovenstaande tabel 5.1 benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- sterke verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- /0 verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, doorstroming en verkeersveiligheid verslechtert;
- 0 er treden geen veranderingen op;
- 0/+ verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, verbetering doorstroming en verkeersveiligheid;
- + sterke verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verbetering doorstroming.

5.3. Referentie

Huidige situatie

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Verkeer bereikt het motorcrossterrein via de Prikkedam, een erftoegangsweg (type II) met een maximum snelheid van 60 km/u. De weg heeft een ontsluitende functie voor (landelijk) bestemmingsverkeer. De Prikkedam sluit in het zuiden via de Twijtel en Abbendijk (beide ook erftoegangswegen, type II) aan op de N351 en in het noorden op de N380. Beide N-wegen zijn provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/u.

Via de N351 wordt in oostelijke richting ontsloten naar Oosterwolde en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting wordt ontsloten naar Wolvega en vindt aansluiting plaats met de A32. De N380 ontsluit in oostelijke richting naar Donkerbroek en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting ontsluit de N380 richting Heerenveen en vindt aansluiting plaats met de A32. Doordat het plangebied vooral lokaal verkeer aantrekt, heeft het met de snelle aansluitingen op de N-wegen een goede bereikbaarheid.

Op de omliggende wegen zijn verkeerstellingen uitgevoerd van eind februari tot eind maart 2019. Tellingen hebben plaatsgevonden op de Prikkedam, Grindweg, Bercoperweg, Twijtel, N351 en N380. De huidige intensiteiten zijn opgenomen in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Intensiteiten omliggend wegennet

Weg	Wegvak	Woensdag	Gemiddelde werkdag	Zaterdag	Zondag	Gemiddelde weekenddag
1. Schoterlands-weg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	2.335	2.304	1.805	1.382	2.101
2. Schoterlands-weg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	2.563	2.490	1.876	1.482	2.258
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	1.009	958	768	684	892
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	984	949	777	695	888
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	1.209	1.139	890	816	1.057
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-plaats MSV	1.192	1.130	905	835	1.056
7. Inrit parkeerterrein MSV*	Parkeerplaats - Prikkedam	-	-	-	-	-
8. Inrit terrein MSV**	MSV terrein - Prikkedam	34	17	25	148	45
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	1.245	1.176	923	843	1.092
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	480	471	441	394	337
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	609	598	510	451	564
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	1.039	1.003	807	693	930
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbendijk	5.488	5.358	3.841	3.169	4.828
14. Bovenweg (N351)	Abben-dijk - Tronderweg	5.505	5.502	3.870	3.137	4.931

* niet in gebruik geweest gedurende februari / maart 2019

** tellingen van april / mei 2019

Uit de intensiteiten valt op te merken dat op de woensdagen maar een beperkt hogere intensiteit is gemeten dan de gemiddelde werkdagen (het verschil is minder dan 100 mvt/etmaal). De zondagen zijn daarnaast rustiger dan de zaterdag. Alleen van en naar het terrein (telpunt 8) is op zondag een hogere intensiteit gemeten. Met een gemiddelde van 148 mvt/etmaal is het in deze periode nog relatief rustig geweest. Daarnaast is op de woensdag ook een lage intensiteit gemeten. De intensiteiten uit bovenstaande tabel 5.2 zijn gemiddelden, in tabel 5.3 zijn intensiteiten weergegeven met daarin de intensiteiten tijdens een clubwedstrijd. Deze clubwedstrijd vond plaats op zondag 5 mei 2019.

Tabel 5.3 Intensiteiten clubwedstrijd 5 mei 2019 en verschil met gemiddelden (in motorvoertuigen per etmaal)

Weg	Wegvak	Aanvullende tellingen clubwedstrijd			Verskil ten opzichte van gemiddelden		
		Zaterdag 04-05-19	Zondag 05-05-19	Maandag 06-05-19	Zaterdag	Zondag	Maandag / werkdag
1. Schoterlandsweg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	1.771	1.425	2.195	-34	+43	-109
2. Schoterlandsweg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	1.902	1.639	2.483	+26	+157	-7
3. Prikkedam	Schoterlandsweg - Miedwei	797	964	1.051	+29	+280	+55
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	816	949	1.013	+39	+254	+64
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	982	1.110	1.223	+92	+294	+84
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-terrein MSV	948	1.154	1.167	+43	+319	+37
7. Inrit parkeerterrein MSV	Parkeerterrein - Prikkedam	-	138	-	-	+138	-
8. Inrit terrein MSV	MSV terrein - Prikkedam	44	358	-	+19	+210	-
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	938	1.135	1.165	+15	+292	-11
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	384	365	425	-57	-29	-46
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	521	496	569	+11	+45	-29
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	879	913	1.073	+72	+220	+70
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbendijk	4.111	3.448	5.725	+270	+279	+367
14. Bovenweg (N351)	Abbenidijk - Tronderweg	3.752	3.199	5.270	-118	+62	-232

Tijdens de clubwedstrijd op 5 mei 2019 heeft het terrein 496 motorvoertuigen gegenereerd (138+358). Het gaat om 248 aankomsten en 248 vertrekken. De 248 geparkeerde voertuigen zijn verdeeld over de hoofdentree (179 voertuigen) en over het overloopterrein ten noordwesten in het plangebied (69 voertuigen).

De gemiddelde intensiteiten uit tabel 5.2 en de intensiteiten tijdens de dagen rondom de clubwedstrijd uit tabel 5.3 zijn vergeleken. Hieruit blijkt dat de intensiteiten op zaterdag en maandag nauwelijks verschillen van elkaar (tot 100 mvt/etmaal meer of minder). Alleen op de N-wegen is een grotere toename op te merken, deze is niet te linken aan het plangebied. Op de zondag, tijdens de clubwedstrijd, zijn de verschillen wel waar te nemen. Met name op de Prikkedam is de verkeersname merkbaar, met circa 300 mvt/etmaal extra in noordelijke richting (telpunt 6) en circa 300 mvt/etmaal extra in zuidelijke richting (telpunt 9). Het verkeer is dan ook 50/50 afkomstig vanuit deze richtingen. Vanuit zuidelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af via de Twijtel naar de Bovenweg (N351) in zuidwestelijke richting. Op de Bercoperweg richting Makkinga en in noordoostelijke richting van de Bovenweg zijn slechts kleine verkeersnamen op te merken. Op de Grindweg is een afname af te lezen, waardoor hier nauwelijks verkeer wordt afgewikkeld van het plangebied. In noordelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af naar de Schoterlandsweg (N380). Hier wikkelt circa 3/4 van het verkeer in noordoostelijke richting af en het overige in zuidwestelijke richting.

Capaciteit van wegen

Afhankelijk van het type weg (categorie) en inrichting (vooral wegbreedte) kan een weg een hoeveelheid verkeer verwerken. Daarnaast zijn vaak de kruispunten tussen de verschillende wegen maatgevend voor beoordeling van de verkeersafwikkeling.

De Prikkedam en aanliggende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Er zijn geen wegmarkeringen aanwezig. De capaciteit hangt samen met de verkeersveiligheid, waarbij ook fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan op de erftoegangswegen. Tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal zijn volgens het CROW (publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer) geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Deze intensiteiten worden volgens tabel 5.2 en 5.3 niet behaald op deze wegen.

De provinciale N-wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en deels stroomwegen. De maximum snelheid buiten de bebouwde kom varieert dan ook van 80 km/u tot 100 km/u. De N-wegen doorkruisen ook dorpen en gehuchten, waar de maximum snelheid is gereduceerd tot 50 km/u of 70 km/u. De intensiteit op deze wegen bedraagt volgens tabel 5.2 minder dan 6.000 mvt/etmaal. De capaciteit van deze wegen ligt fors hoger.

Uitwijken berm

De intensiteiten zijn relatief beperkt, waardoor in reguliere situaties geen knelpunten in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Alleen bij piekmomenten, direct voor en na de trainingen en wedstrijden, kan sprake zijn van congestie. De Prikkedam heeft in de huidige situatie een wegbreedte van circa 5 meter. In de reguliere situatie is deze breedte voldoende om het verkeer goed en veilig af te wikkelen. Tijdens piekmomenten is er meer sprake van passerend verkeer (in tegengestelde richting) en kan het voorkomen dat wordt uitgeweken naar de berm. Het verkeer van en naar het plangebied rijdt veelal in dezelfde richting en door de lage intensiteit zal er weinig passerend verkeer zijn. In de huidige situatie zal hierdoor incidenteel worden uitgeweken naar de berm.

Een eventuele maatregel is het verbreden van de weg. De verharding mag echter niet de indruk wekken van twee rijstroken, waarbij de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Met een bermverharding (zoals grasbetontegels) wordt de weg niet verbreed, maar kan wel op een veilige manier worden uitgeweken voor toekomstend, passerend verkeer.

Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling

De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst.

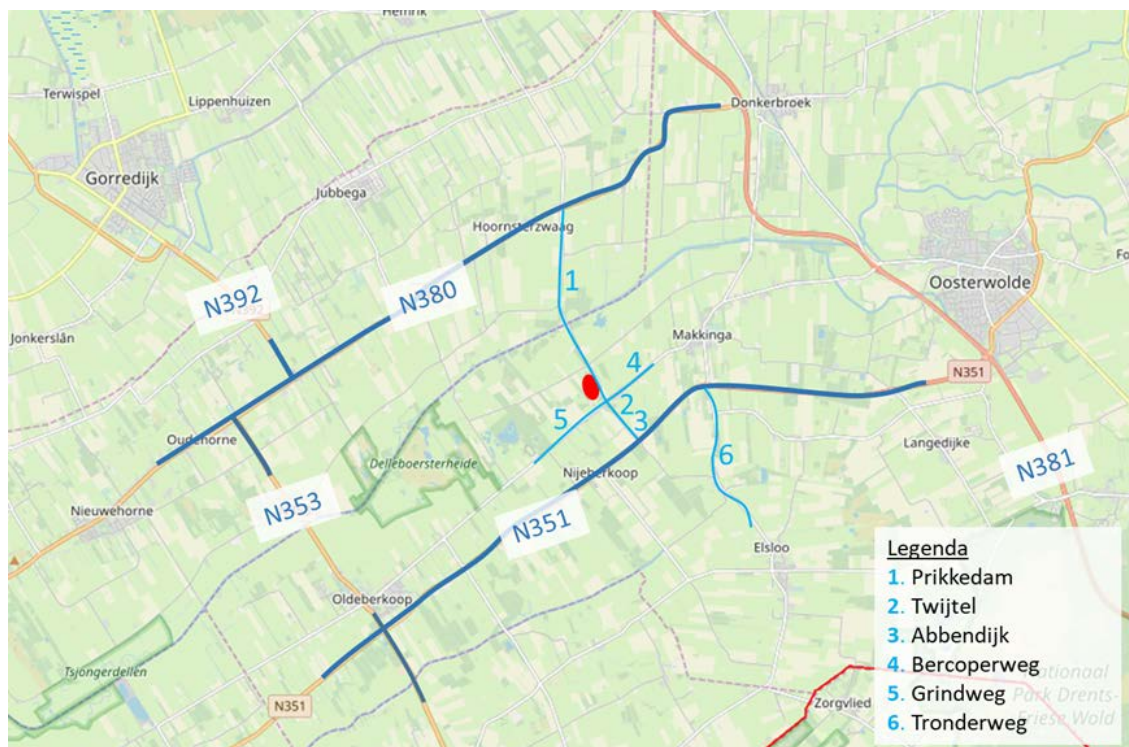
Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Van de intensiteiten van Prikkedam uit tabel 5.2 zijn circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van het plangebied. Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarnaast blijkt uit tabel 5.3 dat het plangebied circa 500 mvt/etmaal genereert bij een clubwedstrijd. Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Wanneer wordt uitgegaan van de maximale verkeersaantrekkende werking gaat het om maximaal 750 geparkeerde voertuigen binnen het plangebied (verdeeld over de 3 terreinen). Doordat deze voornamelijk gelijktijdig aanwezig zijn, gaat het in één etmaal om 750 voertuigen naar de Prikkedam. Dit resulteert in circa $(750 \times 2 =)$ 1.500 motorvoertuigbewegingen. Dit betekent dat op wedstriiddagen de intensiteit op de Prikkedam ongeveer wordt verdubbeld, waarbij de intensiteit kan oplopen tot circa 2.500 mvt/etmaal. Dit is de huidige

intensiteit (reguliere verkeer) met daarbij de verkeersgeneratie van het motorcrossterrein. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied. Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarbij komt dat de meeste verkeershinder wordt ervaren door de bezoekers van het plangebied. Deze moeten namelijk voorrang verlenen bij het verlaten van het terrein en zullen ook voorrang moeten verlenen om te ontsluiten op de N-wegen. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer maar beperkt hinder ondervinden. Daarnaast geldt voor fietsers dat op erftoegangswegen geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal. Ook tijdens grote wedstrijden wordt hier aan voldaan.

Verdeling

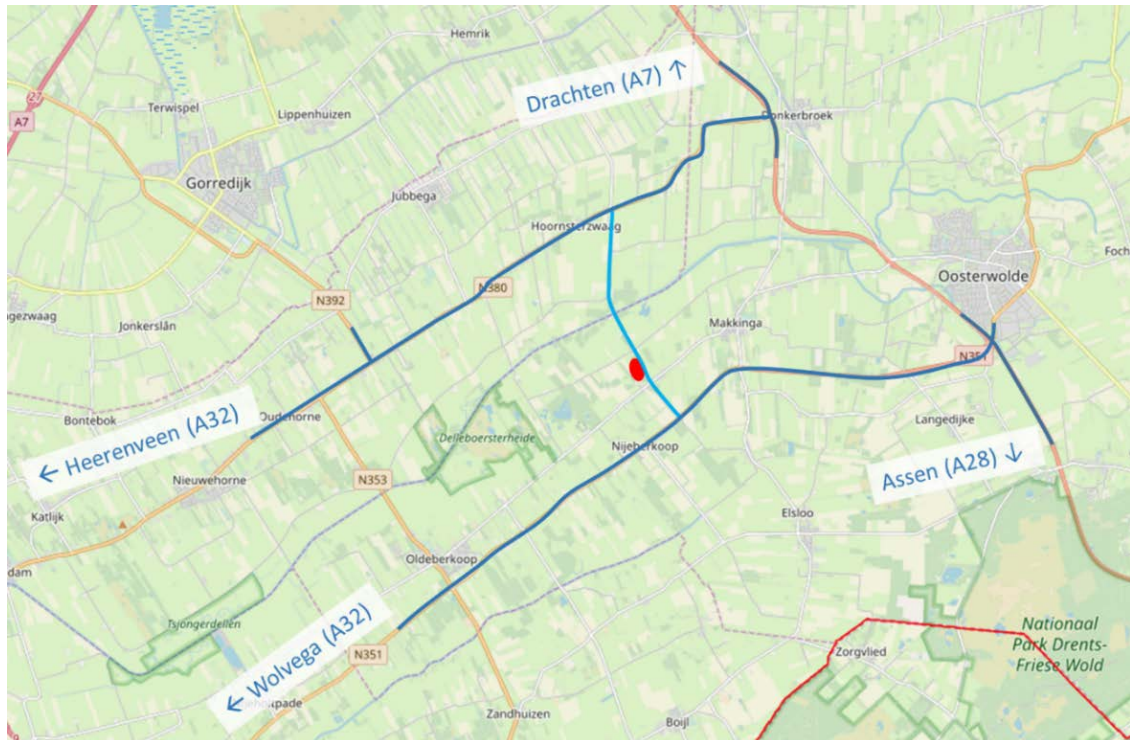
De meeste bezoekers (rijders en toeschouwers) komen vanuit de omliggende dorpen, die vanaf de provinciale N-wegen zijn te bereiken. In onderstaande figuur is het verzorgingsgebied en de bereikbaarheid van het regionale netwerk weergegeven.



Figuur 5.1 Lokale bereikbaarheid, reguliere bezoekers (rijders en toeschouwers bij trainingen)

Vanaf de Prikkedam wordt in noordelijke richting naar de N380 ontsloten en in zuidelijke richting naar de N351. Naar verwachting zal het verkeer redelijk evenredig in deze richtingen ontsluiten. Dit betekent op trainingsdagen in beide richtingen 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Op wedstrijddagen gaat het om 1.500 mvt/etmaal, verdeeld in 750 mvt/etmaal per richting (circa 375 aankomsten en 375 vertrekken per richting).

In 2019 zijn 3 wedstrijddagen mogelijk. Tijdens deze dagen is de verkeersaantrekkende werking groter en zullen de bezoekers ook van verder komen. Via de N-wegen kan op het Rijkswegennet (de snelwegen) worden ontsloten. Via de snelwegen zijn binnen 20 à 30 minuten reistijd de steden in de omgeving te bereiken. In figuur 5.2 is de bereikbaarheid op het hoger gelegen netwerk weergegeven.



Figuur 5.2 Regionale bereikbaarheid, wedstrijdbezoekers (rijders en toeschouwers)

Bereikbaarheid fietsverkeer

De Grindweg en Bercoperweg, ten zuiden van het plangebied, behoren tot het bovenlokaal fietsnetwerk. De Twijtel en Abbendijk, ontsluiting vanaf het plangebied met de N351, behoren tot het gemeentelijk fietsnetwerk. Ten noorden van het plangebied ligt de watergang De Tsjonger of Kuunder, met parallel gelegen een fietspad wat behoort tot de recreatieve hoofdstructuur. Op de overige erfdoegangswegen zoals de Prikkedam maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. De N-wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Op de N351 deels in combinatie als parallelweg voor bestemmings- en landbouwverkeer. De N381 is een stroomweg en heeft voor een groot deel geen voorzieningen voor fietsers.

Verkeersveiligheid

Het aspect verkeersveiligheid heeft met name betrekking op een duurzaam veilige inrichting van de wegen. Het principe Duurzaam Veilig is gebaseerd op een 5-tal principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning van een weginrichting. In het GVVP behoort ook een shared space inrichting tot de mogelijkheid. In het GVVP vallen onder het aspect verkeersveiligheid ook educatie en handhaving en een integrale benadering van de openbare ruimte met een duurzame inrichting.

De Prikkedam en omliggende erfdoegangswegen zijn ingericht als erfdoegangswegen type II. De wegen ontsluiten voornamelijk aangelegde erven, bestemmingsverkeer, en zijn conform duurzaam veilig ingericht. In noordelijke richting wordt ontsloten op de N380. De N380 heeft in oostelijke richting een verouderde inrichting van een gebiedsontsluitingsweg en is in westelijke richting ingericht als erfdoegangsweg type I. Beide wegvakken zijn niet conform duurzaam veilig ingericht. De N351 heeft als gebiedsontsluitingsweg een herkenbare inrichting volgens de principes van duurzaam veilig. De overige aspecten uit het GVVP zoals shared space en handhaving en educatie hebben niet direct betrekking op trainingdagen. Bij een grote verkeersaantrekkende werking, zoals op wedstrijddagen, worden deze onderwerpen wel meegenomen in de afweging.

De verkeersveiligheid op de Prikkedam, waar het verkeer samenkomt, dient te worden geborgd. Omdat bij wedstrijddagen veel gemotoriseerd verkeer het terrein op rijdt, is een veilige doorstroming op het

terrein ook van belang, om terugslag op de openbare weg te voorkomen. De ruimte binnen de parkeervoorzieningen dient ook goed te worden benut, zodat niet wordt foutgeparkeerd buiten het plangebied op of naast de openbare weg. Tijdens clubwedstrijden en overige wedstrijden in het jaar wordt het parkeerterrein in het noordwesten van het plangebied gebruikt naast het bestaande rennerskwartier. Dit aanvullende parkeerterrein heeft een aparte ontsluiting op de Prikkedam. Verkeer van en naar de parkeerterreinen wordt hierdoor goed verdeeld waardoor nauwelijks sprake is van een terugslag op de Prikkedam (hooguit enkele voertuigen tijdens de piek van aankomst). Doordat de Prikkedam voornamelijk bestaat uit bestemmingsverkeer, zal dit verkeer hier nauwelijks hinder van ondervinden. De parkeerterreinen zijn daarnaast ook binnen het terrein goed en overzichtelijk te bereiken. In de huidige situatie zijn hierdoor geen knelpunten.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein (ten noordwesten). Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op onderdeel 9 (binnenterrein/rennerskwartier) parkeren maar alleen op onderdeel 16. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook onderdeel 3 (de beginnersbaan) toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden niet tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte. De parkeer- of overnachtruimte is groter dan de reguliere parkeerbehoefte. Doordat dit alleen op onderdeel 9 plaatsvindt en voor maar een deel van de bezoekers, vormt dit in de huidige situatie geen knelpunten.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten met een kleinere verkeersaantrekkende werking. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Ook de parkeerbehoefte is beperkt in vergelijking met de motorcrossactiviteiten en kan zonder problemen worden opgevangen op het terrein.

Referentiesituatie

Verkeersontsluiting, -generatie en -afwikkeling

In de huidige vergunde situatie mogen enkele gronden niet/minder intensief worden gebruikt, wat leidt tot een beperking van de huidige situatie. Op het gebied van verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling heeft de (vergunde) referentiesituatie dan ook een kleiner effect dan de huidige werkelijke situatie. Doordat er geen sprake is van autonome ontwikkelingen, verandert er weinig in de verkeerssituatie rondom het plangebied. Ook autonome verkeersgroei op de omliggende wegen zal beperkt zijn. De technologie binnen de mobiliteitswereld maakt daarnaast dat auto's steeds veiliger worden. Veronderstelt wordt daarom dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt dat de grond op onderdeel 9 niet in strijd is met het bestemmingsplan. Onderdeel 16 is wel in strijd met het bestemmingsplan, maar hiervoor is op 21 mei 2016 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels waarmee de situatie op deze onderdelen niet afwijkt van de huidige situatie. Op trainingsdagen en tijdens clubwedstrijden is hierdoor voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Tijdens een clubwedstrijd gaat het volgens tabel 5.3 om 250 voertuigen, wat op de twee terreinen goed kan worden opgevangen. Onderdeel 3 wordt

bij hoge uitzondering (enkele keren per jaar bij de grote wedstrijden) gebruikt als overloopterrein voor parkeren. Deze grond is echter niet bestemd onder de huidige activiteiten, waardoor deze vervalt in de referentiesituatie. Bij hoge pieken van bezoekersaantallen kan op onderdeel 3 geen parkeerbehoefte worden opgevangen. In de referentiesituatie kan dit enkele jaren tot knelpunten leiden in de parkeercapaciteit.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden tot een langer verblijf van de reeds aanwezige verkeersaantrekkende werking. Effecten met betrekking tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte is dan ook niet aan de orde. De parkeer- of overnachtruimte op onderdeel 9 is daarbij niet in strijd met het bestemmingsplan.

Recreatief medegebruik

De gronden op onderdeel 10 en 11 waar activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden plaatsvinden zijn niet in strijd met het bestemmingsplan en leiden niet tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. De functies zijn ondergeschikt aan de motorcrossactiviteiten.

5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

Voorgenomen activiteit

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat legaliseren en eenduidig vastleggen van de huidige activiteiten. De effecten op verkeer en mobiliteit komen overeen met de referentiesituatie. De effecten van deze ontwikkeling zijn hierdoor neutraal ten opzichte van de autonome situatie en worden dan ook neutraal beoordeeld (0).

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt en 2 'losse' wedstrijden. Dit leidt niet tot een hogere verkeersgeneratie in het algemeen, maar wel tot meer piekdagen in het jaar in vergelijking met de huidige situatie.

Daarbij kunnen 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijddag vervallen.

Bij uitbreiding van het aantal wedstrijddagen zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker worden gebruikt om te parkeren. Op het gebied van parkeren verandert hierdoor niets. De verkeersafwikkeling zal op deze piekmomenten (bij aankomsten en vertrekken) tot langere wachttijden leiden bij kruispunten. Bij veel verkeer in korte tijd moet ook aandacht worden bestaan aan de verkeersveiligheid, met name op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt en op het eigen terrein, waar het verkeer naar een parkeerplaats moet worden geleid.

Het organiseren van meer wedstrijden in het jaar leidt maar beperkt tot extra knelpunten. Het gaat namelijk om circa 500 mvt/etmaal bij een B-wedstrijd. Deze toename is ten opzichte van een A-wedstrijd met 1.300 mvt/etmaal relatief laag. Er zullen enkele dagen extra in het jaar zijn waarbij vertraging ontstaat in de verkeersafwikkeling. Dit heeft vooral effect voor de bezoekers van en naar het motorcrossterrein, tijdens de piek van aankomsten en vertrekken. De situatie wordt hierdoor beperkt negatief beoordeeld op het gebied van bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer verslechtert ook op deze momenten, in beperkte mate door het beperkte aantal dagen per jaar. Tijdens de wedstrijddagen moet aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid, wat met dit beperkte aantal extra wedstrijddagen ook beperkt negatief wordt beoordeeld (-/0).

De verkeersveiligheid dient met name te worden geborgd op het terrein, van en naar de parkeerplaats, en op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt. Maatregelen hiervoor zijn in de volgende paragraaf opgenomen.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud-/ survivalrun, mountain-bike(wedstrijd), crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboog-schieten. Er wordt uitgegaan van maximaal 50 personen per dag. Wanneer dit aantal met een eigen auto naar het plangebied reist, leidt dit tot 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Dit aantal is ondergeschikt aan de huidige activiteiten, waardoor geen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan, dit geldt zowel voor de dag- als avondperiode. Op het terrein is ook voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Deze verkeersaantrekkende werking is dusdanig beperkt dat het geen negatieve gevolgen heeft (0).

Evenementen (maximaal 4 keer per jaar) leiden tot vergelijkbare verkeerseffecten als een A-wedstrijd, om deze reden wordt dit als licht negatief beoordeeld (-/0)

5.5. Alternatief en Toekomstscenario

Alternatief beginnersbaan

De beginnersbaan (onderdeel 3) doet in de huidige situatie dienst als overloopterrein voor extra parkeer-capaciteit. Dit wordt alleen bij uitzonderlijke situaties gebruikt, zoals drukke wedstrijddagen. Ook het terrein waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst (onderdeel 16 of het rennerskwartier) doet dienst als parkeerterrein. Dit betekent dat de bestaande parkeerlocaties ook in deze situatie beschikbaar blijven. Verder leidt dit niet tot andere beoordeling dan het voornemen. Dit leidt tot een neutrale beoordeling (0).

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrische crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Deze ontwikkelingen zijn op korte termijn niet te verwachten. Daarnaast zal het ook niet tot veranderingen leiden op het gebied van verkeer en parkeren. Het toekomstscenario voorziet in technologieën die geen noemenswaardige effecten hebben op het gebied van verkeer en mobiliteit en worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

5.6. Effectbeoordeling en maatregelen

Beoordeling

De voorgaande effectbeschrijving leidt tot de beoordeling in tabel 5.4.

Tabel 5.4 Effectbeoordeling verkeer ten opzichte van de referentiesituatie

Thema	Beoordelingscrite- ria/beschrijving ef- fecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toekomst- scenario
Bereikbaarheid	Toename verkeers- intensiteit, kans op stagnatie	0	-/0	-/0	0	0
Verkeersveiligheid	Voldoen aan Duur- zaam Veilig, kans op knelpunten	0	-/0	-/0	0	0
Parkeren	De parkeerbehoefte wordt wel/niet op eigen terrein opge- vangen	0	0	0	0	0

Maatregelen

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden geen grote knelpunten verwacht. De 'plusvariant wedstrijden' leidt tot enkele piekdagen (wedstrijddagen) extra per jaar. Wedstrijddagen komen ook in de huidige situatie en autonome situatie voor, waardoor de effecten maar beperkt extra doorwegen. Met name de piekmomenten bij aankomst en vertrek van bezoekers kunnen op deze dagen leiden tot een hogere kans op verkeersonveilige situaties op het terrein en op de Prikkedam (openbare weg).

Geadviseerd wordt om op wedstrijddagen (waarbij meerdere onderdelen/terreinen worden ingeschakeld als parkeerterrein), verkeersregelaars bij aankomst- en vertrekmomenten in te zetten. Dit is overeenkomstig met de huidige situatie. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats. Op deze manier ontstaat op de openbare weg een veilige situatie en wordt de parkeercapaciteit goed benut, waarbij een minimale terugslag ontstaat op de openbare weg. Hiervan ondervindt voornamelijk het verkeer van en naar het plangebied hinder. Het beperkte reguliere verkeer zal maar beperkt hinder ondervinden. Door inzet van de verkeersregelaars wordt bovendien toegezien op de ontsluiting van het fietsverkeer in relatie tot het gemotoriseerd verkeer, wat hierdoor ook op een verkeersveilige manier is geborgd.

Dezelfde beoordeling en maatregelen ten aanzien van verkeersregelaars zijn van toepassing indien de maximaal 4 evenementen uit de Plusvariant veldsporten worden toegestaan.

6. Geluid

6.1. Toetsingskader

Aangezien geluid het maatgevende milieuaspect is en reeds in eerste aanleg is uitgewerkt in het MER 1^e fase, is het toetsingskader geluid al uitgebreid beschreven in zowel hoofdstuk 2 van dit MER als in het nieuwe akoestisch onderzoek bij dit MER 2^e fase, dat is bijgevoegd als bijlage 4.

6.2. Onderzoeksmethode en criteria

Inleiding-akoestische termen

De bepaling van het equivalente geluidsniveau moet plaatsvinden volgens één van de methoden uit de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” (HMRI, publicatie VROM, uitgave Samsom), onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. In de HMRI wordt als beoordelingsgrootte het langtijd-gemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeq,i,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeq,i,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin:

L_i	is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b	is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m	is de meteocorrectieterm;
C_g	is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeq,i,LT} + K_x$$

waarin:

$L_{Aeq,i,LT}$	is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x	is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impuls geluid ($K_2 = 5$ dB) of muziek geluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} . Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

Algemene akoestische uitgangspunten voor dit onderzoek

In het akoestisch rapport zijn de uitgangspunten voor berekeningen nader bekeken. In het voorontwerp en fase I onderzoek van Peutz is de bronsterkte gebaseerd op immissiemetingen in 2017 en modelberekeningen. In bijlage 4 is aangegeven dat dit met andere modelparameters, met name de absorptiegraad van de bodem (bodemfactor) andere resultaten geeft voor wat betreft de gemeten/berekende bronsterkte. Omdat met name de bodemfactor van de crossbaan $B_f = 1,0$ (maar ook de niet verharde omgeving) moet zijn in plaats van $B_f = 0,5$, is dit aangepast in de modelvorming en uitgangspunten. Dit geeft uiteindelijk een bronsterkte per crossmotor van $L_W = 122$ dB(A) op basis van de metingen van 2017. Het strikter naleven van de "94 dB(A)-eis" van de KNMV geeft naar verwachting een reductie van 4 dB.

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid. Het al dan niet tonaal zijn, heeft vooral consequenties voor de interpretatie van de nu geldende voorschriften.

Beoordelingscriteria geluid

Bovenstaande grootheden, $L_{A,LT}$, L_i , L_{Amax} zijn voor alle beschouwde situaties onderzocht in het akoestisch onderzoek 2^e fase, zoals opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. Een samenvatting van deze toetsingsgrootheden is gegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Toetsingsgrootheden geluid

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Geluid	- hoogst berekende $L_{A,LT}$ en de toe- of afname hiervan - hoogst berekende L_{Amax} , L_i en de toe- of afname hiervan - geluidniveaus indirecte hinder (verkeer)	kwantitatief kwantitatief kwantitatief

Voor de beoordeling van geluid is naast het wel/niet kunnen voldoen aan richt- en grenswaarden ook gekeken naar de toe- of afname van geluidniveaus woningen t.o.v. de referentiesituatie. De effecten voor het aspect geluid worden volgens de volgende criteria gescoord:

- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 55 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 75 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met meer dan 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 50%;
- 0/- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 25%;
- 0 de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is nergens hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is lager dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen niet toe of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt niet toe;
- + /0 de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is niet hoger dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 65 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt af;
- + de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is lager dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 60 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met meer dan 2 dB of er zijn geen geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) meer.

6.3. Referentie

Referentiesituatie trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten, is het van belang geluidsniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie voor geluid tijdens trainingen. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke lus niet mee moeten worden genomen. Uit een analyse van de rekenresultaten voor de huidige situatie, blijkt dat de bijdrage van de noordelijke lus, afhankelijk van het waarneempunt, 8 à 17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan ligt. Hiermee voldoet de lus feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit paragraaf 5.4.2 van de HMRI, wat betekent dat het verleggen van de baan naar een locatie binnen de legale 'vlek' niet tot andere resultaten zal leiden. Om deze reden is dit niet apart berekend, zie ook de onderbouwing hiervan in het akoestisch onderzoek.

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar.

De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 6.2 en gebaseerd op een NAA onderzoek uit 1996 dat bij de vergunningaanvraag was gevoegd. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte $L_W = 124$ dB(A) van een crossmotor.

Tabel 6.2 Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein de Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

- 1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.
- 2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).
- 3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

In het MER 1^e fase is door Peutz uitgegaan van de volgende referentiesituatie: bronsterkte van $L_W = 118,3$ dB(A), omrekening van de vergunde waarde op $h_o = +5,0$ m naar een waarde op $h_o = +1,5$ m, maatgevende beoordelingslocatie Prikkedam 1. Door de Commissie voor de m.e.r. is aangegeven dat, indien het geluid niet als tonaal wordt aangemerkt, hier in het bepalen van de referentiesituatie rekening mee moet worden gehouden.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van $L_W = 122$ dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal cross-

minuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat. Op basis van de geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentiesituatie tijdens trainingen op basis van vergunde waarden of vergunde activiteiten globaal overeenkomen, zoals blijkt uit tabel 6.3. De verschillende interpretaties t.a.v. tonaal geluid maakt dit niet anders. Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m als gegeven in tabel 6.3 als referentiesituatie worden gezien.

Uit tabel 6.3 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet alleen Prikkendam 1 is (absoluut hoogste waarde), maar ook Prikkendam 2 (minste ruimte ten opzichte van de grenswaarde). Het geluidniveau bij Prikkendam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkendam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT} = 38$ à 52 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkendam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) op $1,5$ meter hoogte overschreden.

Tabel 6.3 $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, zowel op $1,5$ als $5,0$ m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus $h_o = +1,5$ m	berekend $h_o = +5,0$ m	vergund ¹ $h_o = +5,0$ m
1	Grindweg 4	45,2	45,2	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkendam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkendam 2	47,5	47,4	50,4	50
6	Prikkendam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,8	43,2	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Wedstrijden

In wedstrijd situaties is de geluidbelasting hoger omdat langer en met meer motoren tegelijk wordt gereden. Ook het competitie-element zorgt voor meer geluidemissie. In de huidige en referentiesituatie is voor een A-wedstrijddag een geluidbelasting van 66 à 67 dB(A) berekend voor de woning aan de Prikkendam 1. De geluidbelastingen voor andere woningen zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.4 $L_{A,T,LT}$ tijdens wedstrijden voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, op 1,5 m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus ¹ $h_o = +1,5$ m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte $h_o = 5,0$ m.

L_i en L_{Amax}

In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 in is paragraaf 7.6 aangetoond dat het verschil tussen het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i tijdens een training maximaal 14 dB bedraagt bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij Prikkedam 1 dus tijdelijk oplopen tot rond 65 dB(A) bij woning Prikkedam 1. In de contourenplot in het akoestisch rapport is te zien dat de 65 dB(A)- L_i -contour (figuur 7.5 in het rapport) voor deze woning langs loopt.

Het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende circa $L_i = 71$ dB(A) bedraagt.

De piekniveau zijn in de referentiesituatie niet goed te bepalen omdat de rekenmethode aanzienlijk is gewijzigd. Om die reden wordt uitgegaan van de in de milieuvergunningen opgenomen grenswaarden voor de pieken, zoals opgenomen in tabel 6.2. Deze bedragen maximaal $L_{Amax} = 75$ dB(A) respectievelijk $L_{Amax} = 81$ dB(A) bij Prikkendam 1 bij trainingen ($h_o = +5,0$ m hoogte) respectievelijk wedstrijden ($h_o = +1,5$ m hoogte). Omgerekend naar de huidige methode is dit $L_{Amax} = 71$ respectievelijk $L_{Amax} = 76$ dB(A).

Indirecte hinder

De berekende geluidbelasting op wedstrijddagen (1.300 bezoekers) bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens trainingen bedragen deze niveaus maximaal 46 dB(A) en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

6.4. Voorgenomen activiteit

6.4.1. Uitgangspunten

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige baan, inclusief de noordoostelijke lus.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen.

6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen

Langtijdgemiddeld geluidniveau Trainingen

In het basialternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV de Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzichte van de in 2017 gemeten bronsterkte. Dit is aan te merken als een BBT maatregel. In hoofdstuk 13 wordt beschreven hoe dit structureel wordt toegepast.

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basialternatief bedragen bij de omliggende woningen 38 tot 52 dB(A) en zijn opgenomen in tabel 6.5. Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{A,r,LT} = 51,8$ dB(A), dit is een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. Bij deze berekeningen zijn het baangebruik van de beginnersbaan en het parcours voor trial en enduro meegenomen (in die zin dat trial en enduro minder geluid produceren dan crossen en akoestisch binnen dit gebruik vallen). Het gebruik van de hoofdbaan voor 4x4 auto's is ook mogelijk binnen het basialternatief: gezien het grote verschil in bronsterkte met crossmotoren, is dit akoestisch niet relevant omdat op het moment dat de hoofdbaan gebruikt wordt voor 4x4 auto's er niet gecroost kan worden. Het bronvermogen van 4x4 auto's ligt namelijk ten minste 15 dB lager dan dat van een crossmotor.

Maatregelen

In het MER fase 1 is al een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen, in feite het aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming al meegenomen in het basialternatief, aangezien het 1^e fase rapport de noodzaak hiervoor al heeft aangegeven.

Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen dan Prikkedam 1 kan dan nog steeds niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Gezien de resultaten wordt het aanbrengen van ca. 150 m geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van +2,0 m als voorkeursvariant aangemerkt. Dit in combinatie met het naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor de woning Prikkedam 1 geeft dit een verbetering van 2 dB t.o.v. de referentiesituatie, zie tabel 6.5.

Tabel 6.5: $L_{A,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{A,LT}$ in dB(A) ¹				
		referentie tabel 5.2	basialternatief		maatregelvariant A ²	
			<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	45,2	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	38,5	0,7	38,4	0,6

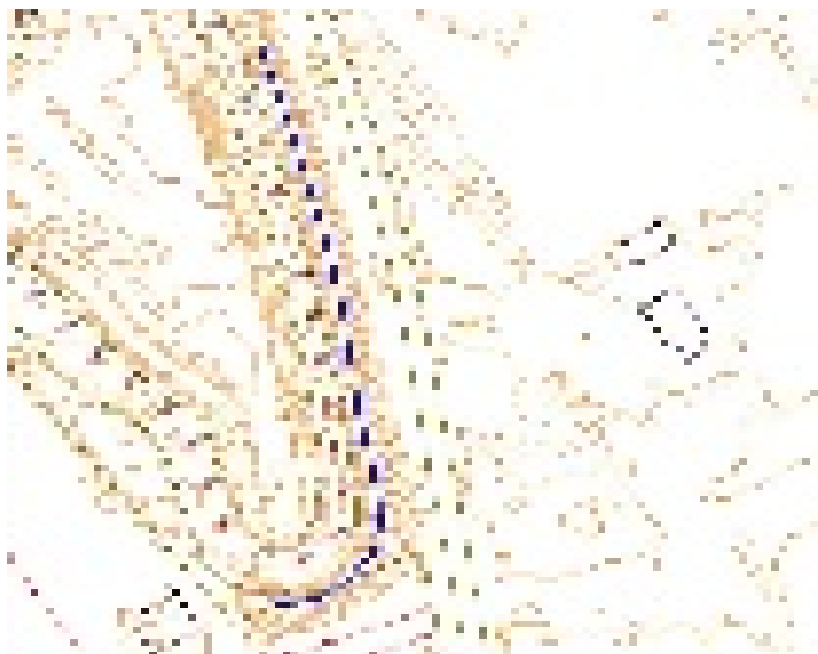
1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Uit tabel 6.5 blijkt dat er zowel met als zonder afschermende werking in totaal 6 woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Op basis van deze resultaten en het fase 1-onderzoek met de daaraan gekoppelde inzichten, worden de voorgestelde geluidreducerende maatregelen verder als vast onderdeel van de voorgenomen activiteit beschouwd. Dit betreft:

- een geluidscherm van ca. 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 6.1)
- het actief handhaven door MSV van de "94 dB(A)-eis", door de motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank.



Figuur 6.1 locatie maatregel geluidscherm

Langtijdgemiddeld geluidniveau wedstrijden

Uit het akoestisch onderzoek bij het MER blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de wedstrijden met deze maatregelen ook een afname laten zien ten opzichte van de vastgestelde referentiesituatie voor wedstrijden. De maximale waarde treedt op bij Prikkedam 1 en bedraagt 61,6 dB(A).

Tabel 6.6 $L_{A,r,LT}$ tijdens A-wedstrijddagen inclusief maatregelen, incl. vergelijking met de referentiesituatie

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,r,LT}$ in dB(A) ¹		
		referentie A-wedstrijden	A-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o = +1,5$ m volgens tabel 5.3.

Bovenstaande leidt per saldo tot een neutraal oordeel ten opzichte van de referentiesituatie:

- het $L_{A,r,LT}$ geluidniveau bij alle woningen is kleiner of gelijk aan 50 dB(A) (0),
- er is sprake van een toename van het $L_{A,r,LT}$ tijdens trainingen van maximaal 0,8 en een afname bij 1 woning van maximaal 1,6 dB (-/0 en 0/+).
- Het aantal geluidbelaste dagen (> 50 dB(A)) blijft gelijk, namelijk 3 wedstrijddagen (0)

L_i en $L_{A,max}$

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerde immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Net als bij de referentie is het verschil bij trainingen maximaal 14 dB, wat leidt tot een maximaal L_i -waarde van circa 64 dB(A). Tijdens de A-wedstrijden is dit verschil maximaal 9 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteorocorrectieterm en de verschillen tussen de manches. Hieruit volgt dat de geluidniveaus ter plaatse van de maatgevende woning maximaal 70 à 71 dB(A) bedragen tijdens de wedstrijddagen (3 per jaar). Dit voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg. De L_i -waarden zijn 1,2 dB en circa 3,8 dB lager bij resp. trainingen en wedstrijden dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een licht positief oordeel.

Uit de berekeningen voor het piekniveau $L_{A,max}$ blijkt dat op een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m en met toepassing van de meteorocorrectie C_m conform de huidige regelgeving, bij alle woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode. Dit is ook lager dan in de referentiesituatie.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de maximale grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie (0).

Stemgeluid/baanonderhoud

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid en baanonderhoud, blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en daarmee niet significant bijdragen aan het totale geluidniveau vanwege het motorcrosssterrein.

6.5. Plusvarianten

6.5.1. Plusvariant wedstrijden

Langtijdgemiddeld geluidniveau

MSV de Prikkedam wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen. Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uur, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag vervallen.

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De geluidniveaus tijdens B-wedstrijden zijn apart berekend, zie tabel 6.7.

Tabel 6.7: $L_{A,T}$ tijdens B-wedstrijddagen incl. maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,T}$ in dB(A) ¹		
		referentie tabel 5.3 A-wedstrijden	B-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	52,2	-7,1
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien (-).

L_i en L_{Amax}

Naast de daggemiddelde geluidniveaus is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus L_i die gemeten kunnen worden in de omgeving. Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen. Dit voldoet nog net aan de advieswaarde uit de Nota Limburg.

De piekwaarden voor B-wedstrijden zijn gelijk aan die voor A-wedstrijden (en grotendeels trainingen) omdat het rijden op de baan maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

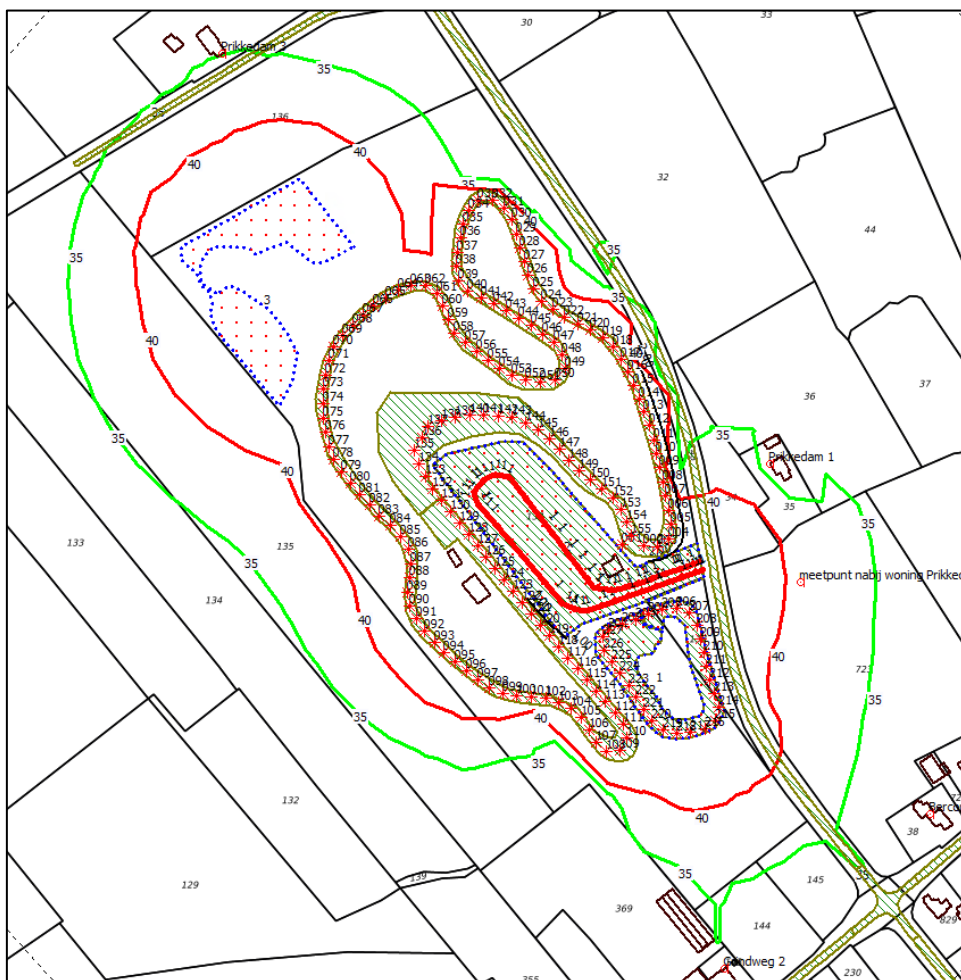
Indirecte hinder

De indirecte hinder bij trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, met dien verstande dat de overschrijding van de richtwaarde van 50 dB(A) 1 dag per jaar extra kan optreden. Bij B-wedstrijden is een geluidbelasting van 50 dB(A) bij woningen berekend: dit voldoet precies aan de grenswaarde. Dit onderdeel wordt daarom neutraal beoordeeld.

6.5.2. Plusvariant veldsporten**Langtijdgemiddeld geluidniveau**

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrosssterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. Dat geldt ook voor de 4 mogelijke, geluidarme evenementen.

In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, ook berekend, zie figuur 6.2. Hieruit blijkt dat de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking).



Figuur 6.2 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)

L_i en L_{Amax}

Er worden geen pieken of tijdelijk verhoogde waarden verwacht. Dit leidt dus niet tot extra negatieve effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit, waarmee het oordeel op deze onderdelen gelijk blijft.

Indirecte hinder

De effecten van verkeersaantrekkende werking zijn vergelijkbaar met die van een training (maximaal 47 dB(A)). Alleen tijdens de 4 evenementen kunnen geluidniveaus optreden als bij een A-wedstrijd, waarbij de richtwaarde van 50 dB(A) met 5 dB wordt overschreden. Dit is een licht negatief effect.

6.6. Alternatief beginnersbaan

Tevens is onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit geluidsonderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen met maatregelen (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 6.8.

Tabel 6.8 deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal

1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

Uit tabel 6.8 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT} = 38,5$ dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofdbaan $L_{Aeqi,LT} = 46,0$ dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten. De effecten van de beginnersbaan zijn voor alle aspecten neutraal.

6.7. Toekomstscenario

Als in de toekomst wordt uitgegaan van elektrisch crossen, dan zouden hiermee de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Er zijn zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet meteen volkomen stil, maar de geluidbelasting zal zeker afnemen. Dit heeft een licht positief effect op zowel het $L_{Ar,LT}$ als op het L_i en L_{Amax} . Op de verkeersaantrekkende werking heeft dit vooralsnog geen effect.

6.8. Effectbeoordeling en maatregelen

Samenvattende beoordelingstabel

Tabel 6.9 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 6.9 Effectbeoordeling geluid ten opzichte van referentie

thema	beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	toekomstscenario
Industrielawaai	$L_{Ar,LT}$ t.o.v. grenswaarde en toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	L_{Amax} t.o.v. grenswaarde en toe- of afname, toe of afname L_i	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder (wegverkeer)	0	0	-/0	0	0

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit, inclusief de beschreven maatregelen, vanuit geluidaspecten heel licht positief scoort ten opzichte van de referentie. Bij het oordeel is ook de vergunbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid meegewogen, door dat bij de in paragraaf 6.2 beschreven beoordelingscriteriën.

teria ook de toetsing aan normen en richtwaarden is meegewogen. Indien er meer wedstrijddagen worden toegestaan dan de huidige 3 per jaar, neemt het aantal dagen met geluidhinder aanzienlijk toe van 3 naar 9. Het recreatief medegebruik is, behoudens de geluidarme evenementen, vanuit akoestisch oogpunt goed inpasbaar. Bij de geluidarme evenementen is vooral de geluidhinder van het af- en aanrijdend verkeer een potentiële hinderbron. Of dit acceptabel is, is afhankelijk van het aantal toegestane wedstrijddagen, de daadwerkelijke omvang van de evenementen en de spreiding in het jaar hiervan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert akoestisch geen meerwaarde op. De toekomst, waarin mogelijk meer of volledig elektrisch wordt gecroost, kan leiden tot aanzienlijk minder geluid in de directe omgeving.

Maatregelen

Voor het oordeel zoals weergegeven in de tabel zijn de volgende maatregelen noodzakelijk

- MSV de Prikkedam gaat de "94 dB(A)-eis" naleven door structurele meting (zie monitoring);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

7. Luchtkwaliteit

7.1. Toetsingskader

7.1.1. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 7.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer/jaar meer dan 200 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer/jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Projecten en plannen kunnen worden uitgevoerd indien zij niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht of wordt genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

Besluit niet in betekenende mate (Besluit NIBM)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden (bijvoorbeeld woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg).

7.1.2. Geur

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter.

Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar

de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau. De aspecten die bij het vaststellen van het aanvaardbaar hinderniveau worden meegewogen zijn opgenomen in artikel 2.7a, derde lid, van het Activiteitenbesluit. Indien blijkt dat de geurhinder een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt, kunnen op grond van artikel 2.7a, vierde lid, van het Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften ten aanzien van geuremissies worden opgelegd.

Wat een aanvaardbaar hinderniveau is, is niet eenduidig vastgelegd. De gemeente Ooststellingwerf heeft geen eigen geurbeleid. Ook de provincie Friesland heeft nog geen eigen geurbeleid, al zijn de “Beleidsregels geur Bedrijven Fryslân 2019” en de bijhorende toelichting in de maak (het concept is in april 2019 gepubliceerd).

7.2. Onderzoeksmethode en criteria

Voor luchtkwaliteit is een onderzoek uitgevoerd naar emissies vanwege de motorcrossactiviteiten, opgenomen in bijlage 5.

In tabel 7.2 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor luchtkwaliteit worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 7.2 Beoordelingskader luchtkwaliteit

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief

Voor luchtkwaliteit is zowel het voldoen aan grenswaarden van belang als de toename van de emissies NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Voor geur is de toetsing aan het (lokale) beleid van belang. Op grond van een 5-puntsschaal wordt de ontwikkeling van de lokale luchtkwaliteit als volgt beoordeeld:

- er wordt niet aan de grenswaarden Wm voldaan, er wordt niet voldaan aan de ruimste richtafstand voor geur (extra stap);
- /0 concentraties nemen toe met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (dus IBM) zonder dat de grenswaarden worden overschreden, er wordt niet voldaan aan de richtafstand voor geur;
- 0 geen significante toe- of afname van de concentraties (NIBM, toe of afname kleiner dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde), er wordt voldaan aan de richtwaarde voor geur;
- 0/+ afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde, er is geen sprake van extra geurbelasting;
- + afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde en er wordt voldaan aan de WHO-adviesnormen.

7.3. Referentiesituatie

7.3.1. Luchtkwaliteit

Voor de concentraties fijn stof PM₁₀ (PM_{2,5}) en stikstofdioxide NO₂ in de huidige situatie (peildatum 15 maart 2019) is gebruikgemaakt van de meest recente door het ministerie van I&M vrijgegeven achtergrondconcentraties. Deze concentraties zijn ingevoerd/opgenomen in het programma Geomilieu rekenmodel (zie ook tabel 7.3). Uit tabel 7.3 blijkt dat de achtergrondconcentraties in de nabije omgeving van het plangebied niet meer bedragen dan 8,9 µg/m³ voor NO₂ als jaargemiddelde concentratie en 13,2 µg/m³ voor PM₁₀ als jaargemiddelde (9,0 µg/m³ voor PM_{2,5}). In de referentiesituatie wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

7.3.2. Geur

Op basis van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geldt voor een motorcrossterrein (minder dan 8 uur per week in gebruik) een richtafstand van 700 meter. Geluid is daarbij de maatgevend (grootste afstand). Voor het aspect geur geldt een richtafstand van 100 meter. Slechts ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 geldt dat niet aan deze richtwaarde wordt voldaan.

Voor de motorcross activiteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Omdat het motorcrossterrein geen IPPC-installaties is, is daarmee artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit rechtsreeks werkend. Omdat er geen gemeentelijke beleid is en (nog) geen provinciaal beleid, ontbreekt een concrete, rechtstreeks geldende geurnorm.

Met name 2-takt motoren kunnen verantwoordelijk voor de typische “brommergeur” omdat er brandstofmengsel kan weglekken via de uitlaat en omdat ze olie verstoken in het mengsel. Vanwege milieueisen komen daarom 2-taktmotoren op motorfietsen steeds minder voor en worden vervangen door 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud (het vermogen van een 2-takt motor is hoger dan een 4-takt motor bij gelijke cilinderinhoud).

In het bestemmingplan zou een limiet kunnen worden gesteld aan het percentage 2-takt motoren dat op de baan mag rijden van het totale aantal rijdende motoren, maar omdat de trend is naar meer 4-takt t.o.v. 2-takt is dat niet noodzakelijk. Verder geldt ook dat 2-takt motoren een optimum hebben bij één bepaald toerental, wat mogelijk verantwoordelijk is voor tonaliteit (onderdeel geluid).

Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein een potentieel geurhinderlijke inrichting is. Een kwantitatief geuronderzoek heeft daarmee geen toegevoegde waarde.

Verder geldt dat de systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken.

7.3.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001, mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag aangegeven maatregel (besproeien vanuit een mobiele tank) zo vaak als nodig te worden uitgevoerd zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt.

Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt.

In het Activiteitenbesluit is voor een type C het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet geregeld op basis van de algemene zorgplicht van Afdeling 2.1.

In een nieuw vergunningstraject in het kader van de Wabo zal dit onderdeel worden geregeld in de voorschriften voor trainingen en wedstrijden.

7.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

7.4.1. Luchtkwaliteit

Met de voorgenomen activiteit vinden geen wijzigingen plaats ten opzichte van de referentiesituatie die invloed hebben op de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case verspreidingsberekening uitgevoerd (bijlage 5). Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening.

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van een op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ gebaseerd rekenmodel. Op basis van worst-case uitgangspunten is in tabel 7.3 een overzicht gegeven van de berekende concentraties voor fijn stof en NO_x.

Tabel 7.3 resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO _x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM ₁₀			
	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

*1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

*2 Achtergrondconcentratie.

Op basis van de worst-case berekening van de effecten van motorcrossterrein de Prikkedam blijkt dat (zie tabel 7.3) de effecten op de luchtkwaliteit gering zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

De algehele conclusie is dat in de beoordeling van alternatieven en varianten het aspect luchtkwaliteit geen rol speelt. De effecten zijn te gering en voldoen tevens aan het NIBM-criterium. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld met neutraal (0).

Indien in de toekomst (meer) elektrisch wordt gecroost, nemen de emissies vanwege het crossen wel af, maar de emissies vanwege de verkeersaantrekkende werking niet. Gezien de kleine bijdrage zonder de elektrische motoren, leidt dit niet tot een andere beoordeling.

7.4.2. Geur

Zoals bij de referentie al is aangegeven geldt dat alleen ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 niet aan de richtafstand voor geur wordt voldaan. Er zijn geen aanvullende geurnormen.

Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de typische “brommergeur”. Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, neemt het gebruik van 2-takt motoren niet toe met het voornemen.

De systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat echter uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrosssterrein geurhinder zal veroorzaken. Dit geldt zowel voor de referentiesituatie als de overige varianten. Het aspect geur is daarmee niet relevant voor de variantenbeoordeling en daarmee neutraal (0).

Bij een toename van het elektrisch crossen zullen er minder potentiële geurbronnen aanwezig zijn, dit heeft een licht positief effect.

7.4.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001 mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag de in de aanvraag aangegeven maatregel zo vaak als nodig te worden uitgevoerd. Het MSV berekent de baan regelmatig om stofhinder te voorkomen. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan.

Indien meer wedstrijden worden toegestaan, zeker in de zomerperiode, is de kans op stofhinder wel groter, maar gezien de verplichte maatregel wordt geen extra stofhinder buiten de inrichting verwacht.

Bij Plusvariant veldsporten kan door een intensiever gebruik van de baan voor veldsporten, de kans op stofhinder toenemen, omdat de tank met water wellicht niet altijd beschikbaar is, dit leidt tot een licht negatief oordeel.

Het verplaatsen van de beginnersbaan of toename van elektrische motoren ter vervanging van de huidige motoren hebben geen invloed op de stofhinder.

7.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 7.4 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 7.4 Effectbeoordeling woon- en leefklimaat

Thema	Beoordelingscriteriën/beschrijving effecten	Plan-voornemen	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomst-scenario
Luchtkwaliteit	project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO ₂ en PM10	0	0	0	0	0
Geurhinder	Geurhinder neemt niet toe: er wordt voldaan aan streefwaarden en cumulatiebepaling	0	0	0	0	0/+
Stofhinder	Kans op stofhinder neemt niet toe	0	0	-/0	0	0

Maatregelen

Aangezien er overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan zijn mitigerende maatregelen niet nodig.

8. Natuur

8.1. Toetsingskader

8.1.1. Wet natuurbescherming

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) op 1 januari 2017 zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb regelt de bescherming van Natura-2000 gebieden, Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in samenhang met de provinciale ruimtelijke verordening regelt de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. De Verordening Romte Fryslân 2014 geeft aan; *een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de ecologische hoofdstructuur kan nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur.*

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten (niet zijnde vogels) die Europeesrechtelijk worden beschermd, waaronder in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden om o.a. in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

8.1.2. Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân

In de provincie Fryslân wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingericht of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, of bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage I bij deze verordening. Per soort worden de handelingen, middelen en methoden genoemd die mogen worden toegepast, slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

8.2. Onderzoeksmethode en criteria

Mogelijke effecten op beschermde soorten zijn bepaald aan de hand van een natuurtoets inclusief veldbezoek, uitgevoerd door Faunax (zie bijlage 6).

Het effect op beschermde Natura-2000 gebieden is onderzocht in een voortoets, opgenomen in bijlage 7. Hierin is het effect verzuring/vermesting door toename van de stikstofdepositie bepaald op basis van de meest recente versie van het rekenprogramma AERIUS Calculator. Het effect verstoring door geluid is berekend in het akoestisch onderzoek en betrokken in de voortoets.

In de volgende tabel zijn de criteria opgenomen waarop het aspect natuur wordt beoordeeld.

Tabel 8.1 Beoordelingscriteria Natuur

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
beschermde gebieden	effecten op Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde gebieden	effecten op NNN-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde soorten	effecten op beschermde soorten	kwalitatief/kwantitatief

De in de bovenstaande tabel benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden negatief beïnvloed;
- /0 beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht negatief beïnvloed;
- 0 geen effecten op beschermde gebieden of beschermde en/of rode lijstsoorten
- 0/+ beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht positief beïnvloed;
- + beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden positief beïnvloed.

8.3. Referentie

8.3.1. Natura 2000

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold en Leggelderveld bedraagt circa 4 kilometer, dit gebied is gevoelig voor stikstofdepositie (zie figuur 8.1).



Figuur 8.1 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

8.3.2. Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Fryslân. Het dichtstbijzijnde NNN -gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van de crossbaan tot het Natuurnetwerk is circa 170 meter zie figuur 8.2.

Bij de verordening Romte van de provincie Fryslân (2014) behoort een kaart van de Ecologische hoofdstructuur (EHS), thans Natuurnetwerk Nederland (NNN). In figuur 8.2 is een uitsnede opgenomen van de natuur rondom het plangebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van het plangebied tot het NNN-gebied is circa 240 meter, de afstand vanaf de motorcrossbaan zelf bedraagt ruim 300 meter. Het gebruik van de agrarische gronden naast de motorcrossbaan wijzigt niet. In de verordening Romte is opgenomen dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de EHS nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk kan maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

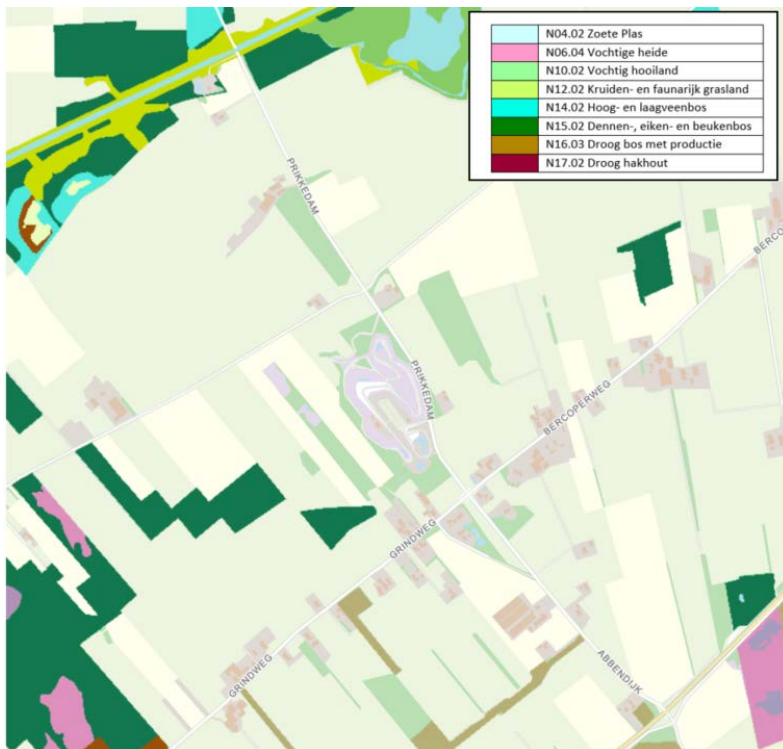
De dichtstbijzijnde natuur betreft beheergebieden en natuur buiten het NNN. Aan de westzijde grenst het plangebied aan bosschage die als natuurgebied buiten EHS is aangewezen, de motorcrossbaan zelf ligt op een afstand van circa 65 meter. In de verordening Romte worden regels gesteld ten aanzien van ruimtelijke plannen waarin een dergelijk natuurgebied is opgenomen, voor dit plan geldt echter dat het natuurgebied buiten de plangrens is gelegen.



Figuur 8.2 Natuur rondom Prikkedam (bron: Planologische EHS kaart Fryslân)

In het Natuurbeheerplan Fryslân 2019 is een nadere specificatie opgenomen van de verschillende natuurgebieden die de provincie Friesland rijk is. In dit plan zijn de Natura2000-gebieden, EHS-gebieden (NNN) en de weidevogelkerngebieden buiten de EHS opgenomen. In figuur 8.3 is een uitsnede weergegeven van de betreffende natuurgebieden rondom het plangebied.

Het meest voorkomende natuurbeheertype rondom het crossterrein is *N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos* en daarnaast een kleiner aandeel *N16.03 Droog bos met productie*. Karakteristieke broedvogels van beide bostypen zijn appelvink, boomklever, boomleeuwerik, fluiter, geelgors, groene specht, keep, kleine bonte specht, middelste bonte specht, raaf, sijs, vuurgoudhaan, wespandief, wielewaal en zwarte specht (bron: www.bij12.nl). Onbekend is of deze soorten ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Gezien de geringe omvang en de geïsoleerde ligging van de nabijgelegen bosclementen aan de westzijde en de geringe ouderdom van deze bosclementen (aangeplant in 1982, bron: www.topotijdreis.nl) is het zeer onwaarschijnlijk dat de genoemde soorten aanwezig zijn. De invloed van de omliggende landbouw (inwaaien van meststoffen en bestrijdingsmiddelen) zal in deze kleine bospercelen met relatief veel randlengte bovendien aanzienlijk zijn.



Figuur 8.3 Uitsnede kaart Natuurbeheerplan Fryslân 2019

8.3.3. Beschermde soorten

Op 10 april 2019 is door Faunax een Natuurtoets uitgevoerd (bijlage 6). Tijdens het veldwerk zijn weinig (potentieel) beschermde natuurwaarden aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten. Voor wat betreft de fauna in het plangebied zijn vooral de in deze paragraaf beschreven soorten van belang.

Vogels

Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd, maar zijn geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht.

Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Zoogdieren

Vleermuizen

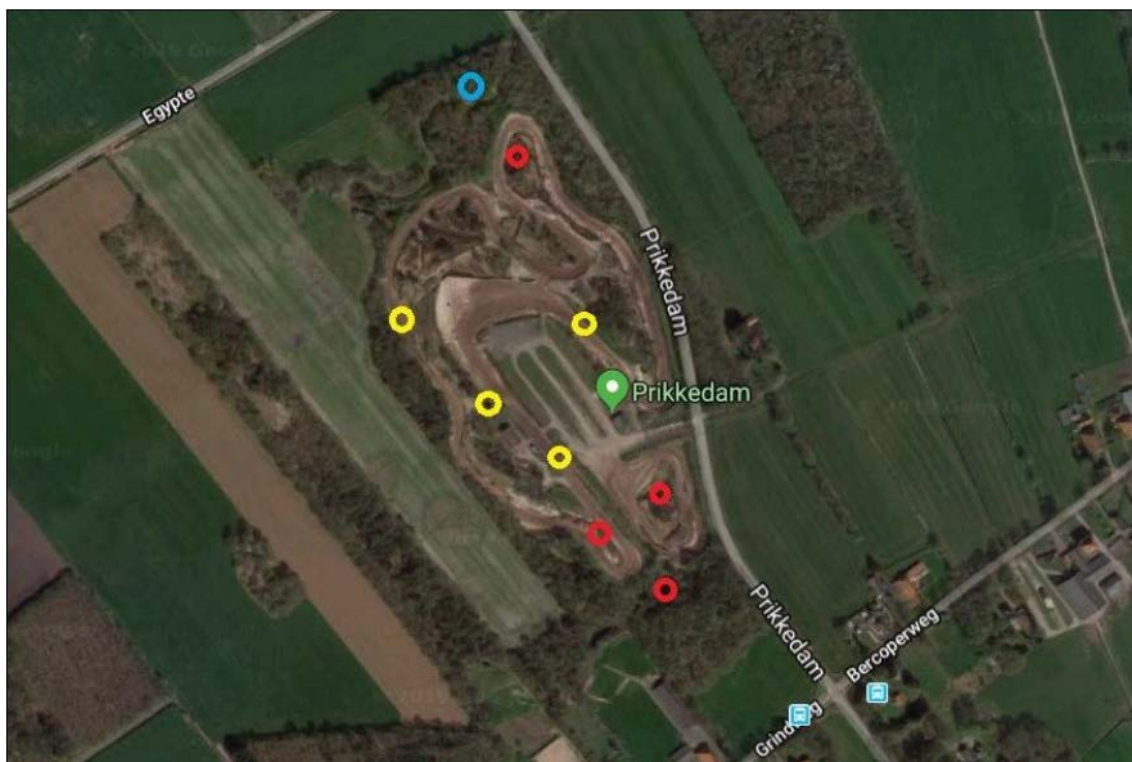
Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven, kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is immers een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen.

Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen. Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben, als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat, omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

Overige zoogdieren

Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Het plangebied wordt door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen. Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen buiten het plangebied een burcht bevindt. In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht.



Figuur 8.4 (potentiële) beschermde natuurwaarden in het plangebied. geel geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

8.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

8.4.1. Natura 2000

Effecten vermessing en verzuring

De crossbaan ligt op circa 4.200 meter afstand van het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Vanwege deze grote afstand zijn effecten als versnippering, verdroging etc. op voorhand uitgesloten. Effecten als vermessing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn op dergelijke afstanden niet op voorhand uit te sluiten. Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer. De uitgangspunten uit hoofdstuk 4 zijn gehanteerd in de voortoets. De emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat er geen vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Effecten van verstoring

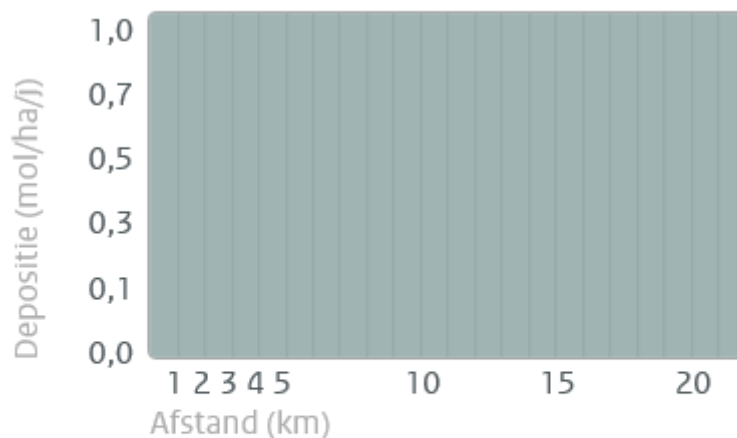
Het gebruik van het motorcrossterrein is, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 26 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidsterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcrossterrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten. Er treden geen negatieve effecten op de nabij gelegen natura 2000-gebieden. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case scenario stikstofberekening uitgevoerd. Bij het worst-case scenario blijft het aantal trainingen gelijk met de voorgenomen activiteit. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 9 wedstrijden per jaar in plaats van 3 wedstrijden per jaar. Binnen deze worst-case scenario zijn 3 wedstrijddagen meer gerekend dan voor de overige aspecten wordt onderzocht.

Uit de AERIUS berekening blijkt dat er ook in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. In figuur 8.5 blijkt dat ook 0,0 mol/ha/j niet wordt gehaald. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt daarom beoordeeld met neutraal (0).



In bovenstaande grafiek is de hoogste depositie (NO_x+NH₃) ten gevolge van de emissie van de ingevoerde bronnen (mol/ha/j) te zien ten opzichte van de afstand tot de berekende bron(nen).

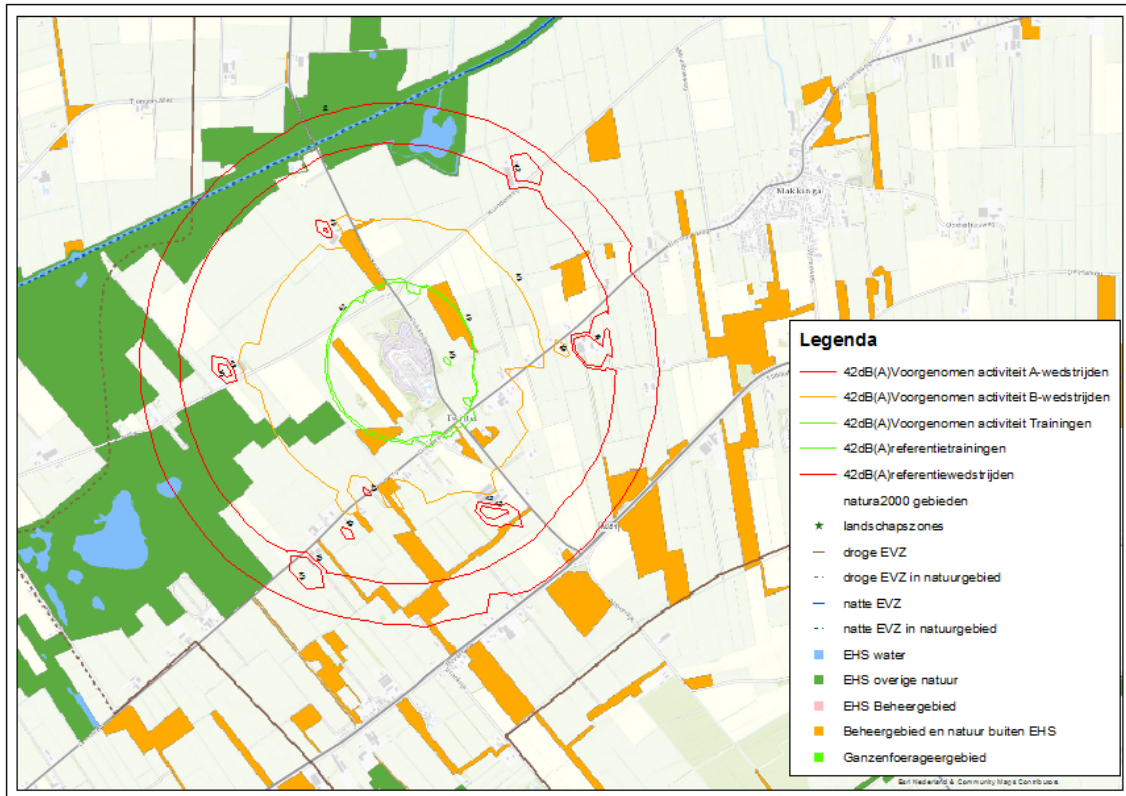
Figuur 8.5 Grafiek hoogste stikstofdepositie.

8.4.2. Natuurnetwerk Nederland

De kortste afstand van de motorcrossbaan tot het EHS-gebied (NNN) is ruim 300 meter. Effecten als areaalverlies, versnippering en verontreiniging zijn op deze afstand niet aan de orde. Verstoring door geluid is wel relevant in deze situatie. Alleen vogels zijn voor zover bekend gevoelig voor verkeerslawaaï. Voor bosvogels geldt een verstoringdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Boven deze drempel neemt de dichtheid aan broedvogels sterk af. Onderstaande figuur laat de 24-uurs equivalent 42 dB(A) contour voor trainingen zien. Binnen het 42 dB(A) contour voor trainingen, zijn geen EHS gebieden gelegen. Wel is er sprake van natuurgebieden buiten de EHS. Ten opzicht van de referentiesituatie blijft het contour voor de voorgenomen activiteit (training) vergelijkbaar. Aangezien de trainingen twee keer week plaatsvinden, kan worden gesteld dat deze verstoring jaarrond is. Omdat het echter een absoluut en relatief gezien zeer gering bosareaal is en het bosperceel reeds om andere reden niet geschikt is voor bosvogels wordt dit effect op het Natuurnetwerk als niet significant beoordeeld (0).

Op wedstrijddagen is de geluidsproductie groter en ligt de 42 dB(A)-contour op grotere afstand, zoals onderstaande figuur laat zien. Met de voorgenomen activiteit worden geluidreducerende maatregelen geplaatst. Hierdoor neemt het areaal af waar in de huidige situatie verstoring plaats vindt (0/+). In afbeelding 8.6 is de vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit weergegeven met een dikke en dunne rode lijn. Ongeveer 15 hectare NNN-bosgebied valt binnen de verstoringcontour. In deze zone is het bosgebied dus blijvend minder geschikt voor karakteristieke bosvogels van dit bostype. Ook hier betreft het zonder uitzondering kleine, geïsoleerde boselementen met veel negatieve agrarische randinvloeden. Ook deze boselementen zijn weinig tot niet geschikt voor de door bij 12 genoemde karakteristieke bosvogels, ondanks de grotere ouderdom dan de bossen nabij het crossterrein.

Deze ruime contour heeft betrekking op wedstrijddagen waarvan er slechts 3 per jaar zijn. De oranje contour is een weergave van de B- wedstrijden die circa 5 keer per jaar voorkomen. De mate van hinder op het EHS neemt ten opzicht van de referentiesituatie af. Mede gezien de geringe geschiktheid van deze boselementen voor bosvogels en het feit dat het slechts enkele dagen per jaar betreft, wordt dit verstoringseffect op het Natuurnetwerk als gering en niet significant beoordeeld (-/0). Dit effect kan verder worden geminimaliseerd door de wedstrijddagen te plannen buiten het broedseizoen, de voor vogels meest verstoringgevoelige periode (tussen 1 maart en 1 augustus).



Figuur 8.6 42 dB(A)-contour Voorgenomen activiteit.

8.4.3. Beschermde soorten

Voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein weinig ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Het aanpassen van de geluidwallen zoals voorgesteld in het akoestisch onderzoek, kan plaatsvinden door ophoging met grond of het plaatsen van geluidschermen op de aanwezig wallen.

Indien de geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een aantal aanwezig bomen en houtopstanden moeten worden verwijderd. Er is dan sprake van een ruimtelijke ingreep dat effect heeft op de mogelijk aanwezige soorten, met name broedvogels en het foerageergebied van vleermuizen. Indien deze ingreep plaatsvindt, zal hiervoor naderonderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met licht negatief (-/0).

Het plaatsen van geluidschermen op de aanwezige grondwallen heeft minder effect op de mogelijk aanwezige soorten. De geluidschermen worden middels draadeinden/ankers op de geluidwallen geplaatst. Hiervoor is het niet noodzakelijk om de aanwezige bomen en houtopstanden te verwijderen. De schermen worden niet geheel rondom het terrein geplaatst waardoor het gebied toegankelijk blijft als foerageergebied voor de genoemde overige zoogdieren. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Voor deze varianten geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de voorgenomen activiteit. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Na zonsondergang vinden binnen het plangebied geen (cross)activiteiten plaats. De soorten die na zonsondergang actief worden zoals de

das en vleermuizen worden niet verstoord. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt door de geringe toename van verstoring beoordeeld met licht negatief (-/0).

8.5. Alternatief beginnersbaan

8.5.1. Natura 2000

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000 gebieden in de omgeving (0).

8.5.2. Natuurnetwerk Nederland

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de NNN-gebieden in de omgeving (0).

8.5.3. Beschermde soorten

De verplaatsing van de beginnersbaan naar het noorden van het plangebied zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Indien grond wordt verzet, is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient, het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst, aangezien zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen. (-)

8.6. Toekomstscenario

8.6.1. Natura 2000

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie. Door het gebruik van elektrische motoren zal de stikstofemissie van het gebruik van de baan aanzienlijk verminderen. De emissie door de verkeersaantrekkende werking zal vrijwel gelijk blijven omdat er niet wordt verwacht dat al het verkeer van en naar het motorcrossterrein de overstap maakt naar elektrische rijden. Dit aspect wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

De geluidproductie van elektrische motoren ligt aanzienlijk lager dan het gebruik van verbrandingsmotoren. Omdat de geluidbelasting op het Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld in de huidige situatie al onder de drempelwaarde van 42 dB(A) ligt, wordt ook dit aspect beoordeeld met licht positief 0/+.

8.6.2. Natuurnetwerk Nederland

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie.

Door het gebruik van elektrische motoren zal de geluidproductie aanzienlijk afnemen. Verstoring op de aanwezige NNN-gebieden in de omgeving zal dermate afnemen dat er een positief effect ontstaat (+).

8.6.3. Beschermde soorten

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats waarop effecten kunnen ontstaan voor de aanwezige soorten in het gebied. Het aspect wordt beoordeeld met neutraal (0)

8.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 8.2 is de beoordeling van effecten van natuur per aspect weergegeven.

Tabel 8.2 Effectbeoordeling Natuur

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Beschermde gebieden	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
	Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
Beschermde soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0	-/0	-/0	-	0

Maatregelen

Beschermde soorten

Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn. Voor het plaatsen van geluidschermen worden geen negatieve effecten verwacht op de beschermde soorten. Voor de overige soorten geldt de zorgplicht.

9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

9.1. Toetsingskader

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Grutsk op 'e Romte!

Een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt van het Streekplan 2007 is dat de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen in Fryslân herkenbaar blijven. In Grutsk op 'e Romte (provinciale structuurvisie 2014) is een verdiepingsslag gemaakt ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, mede gebaseerd op de Cultuurhistorische kaart (CHK), de Landschapstypenkaart (Lt-kaart) en de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE).

In de CHK2 is informatie te vinden over de cultuurgeschiedenis van de provincie Fryslân. Doormiddel van verschillende kaartlagen wordt het ontstaan, het gebruik en de inrichting van het landschap weergegeven. De kaart geeft aan welke cultuurhistorische elementen en structuren op provinciaal niveau van betekenis zijn. De Lt-kaart geeft een overzicht van de verschillende landschapstypen die Fryslân rijk is. Er is een hoofdindeling van de landschapstypen opgenomen conform het Streekplan, vervolgens is daarin een verfijning gemaakt doormiddel van onderverdeling van deze typen.

De FAMKE is in de eerste plaats gebaseerd op de landelijke kaarten: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Daarnaast houdt de FAMKE rekening met de kans dat de mogelijk aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Aan de andere kant houdt de FAMKE ook rekening met de omvang van de bodemingreep. Dit is vervolgens vertaald naar twee provinciedekkende kaarten; één voor de periode steentijd – bronstijd (300.000 – 800 v Chr.), en één voor de periode ijzertijd – middeleeuwen (800 v Chr. – 1500 n Chr.). Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen. Op basis van het advies uit de FAMKE in relatie tot de voorgenomen bodemingreep wordt bepaald of en, zo ja, welk onderzoek noodzakelijk is.

Voor zowel de CHK2 als de Lt-kaart geldt dat initiatiefnemers en plannenmakers wordt gevraagd om rekening te houden met de elementen en structuren die zijn opgenomen in de CHK2. Voor de FAMKE geldt dat er met de adviezen rekening gehouden móet worden.

9.2. Onderzoeksmethode en criteria

Het plan heeft mogelijk gevolgen voor Landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals historische landschapskenmerken en karakteristieke structuren. Daarnaast kan het plan ook effecten hebben op archeologische waarden. Het onderzoek naar landschap, cultuurhistorie en archeologie vindt kwalitatief plaats op basis van een bureaustudie.

Tabel 9.1 Beoordelingskader landschap, cultuurhistorie en archeologie

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Landschap	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	kwalitatief

De thema's landschap en cultuurhistorie worden op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Er is sprake van een (ernstige) aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is groot
- /0 Er is sprake van een geringe aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is gering
- 0 Er is geen sprake van effecten op landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en er is niet of nauwelijks invloed op visuele verstedelijking
- 0/+ Er is sprake van een geringe versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking
- + Er is sprake van een versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking

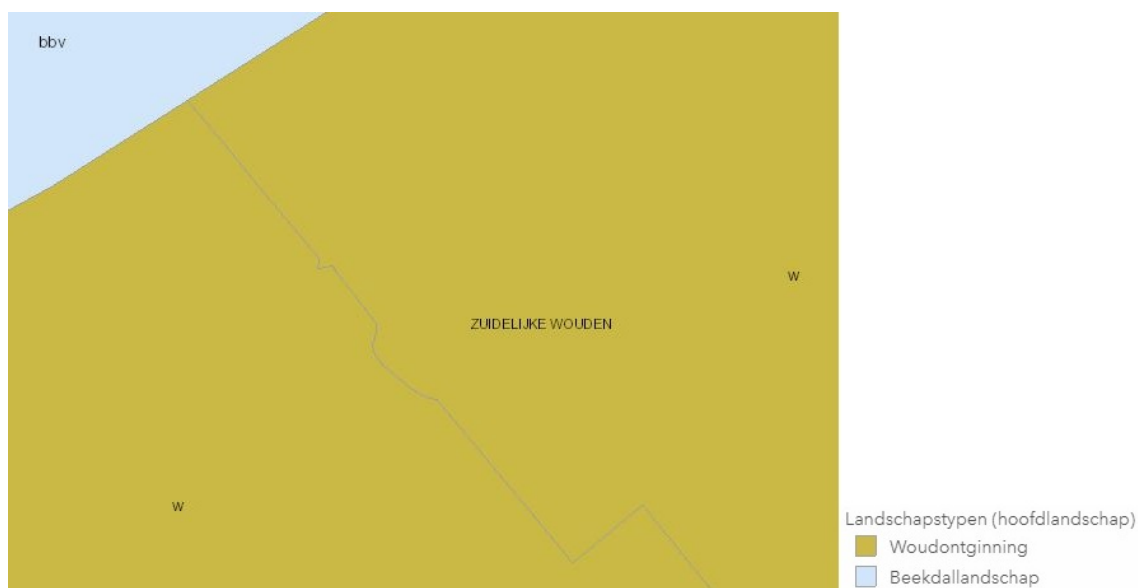
Het thema archeologie wordt op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een hoge archeologische waarde of er zijn archeologische monumenten in het plangebied aanwezig
- /0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde
- 0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een lage of geen archeologische verwachtingswaarde
- 0/+ Het plangebied ligt in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarde
- + Niet van toepassing

9.3. Referentie

9.3.1. Landschap

Uit de provinciale Landschapstypenkaart blijkt dat het plangebied is gelegen in het landschapstype 'Zuidelijke Friese Wouden' (zie figuur 9.1). Dit gebied is onderdeel van het Drents Plateau en lag in de voorlaatste ijstijd onder een dik pak ijs. Op het hele gebied is tijdens de laatste ijstijd (115.000-10.000 jaar geleden) dakzand afgezet en hebben zich lage, licht glooiende zandruggen gevormd. Als gevolg van de zeespiegelstijging na de ijstijd, vond op grote schaal veenvorming plaats. Het gebied van de Zuidelijke Wouden kenmerkt zich door veel afwisseling in open en, op de hogere delen, besloten landschappen met bospercelen en omzoomde weilanden met houtwallen als perceelscheiding.



Figuur 9.1 Uitsnede Landschapstypenkaart Fryslân

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Makkinga, in de gemeente Ooststellingwerf. Om het plangebied heen vindt men voornamelijk agrarisch gebied, met enkele woningen en agrarische bedrijven. Dit landbouwgebied is kenmerkend voor de regio met smalle kavels aan het lint met perceelrandbeplanting en kleinere delen bosrijke natuur. De kleinere niet aaneengesloten natuurgebieden vallen buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS). De aaneengesloten NNN-gebieden die op ten minste 300 meter afstand van het motorcrossterrein liggen vormen zeer waardevolle natuur van de Tjongervallei. Aan de noordoostzijde grenst het gebied aan de weg Prikkedam, met de entree aan deze weg. Aan de andere kant van de weg bevinden zich enkele woningen en agrarisch gebied. De zuidoostzijde grenst aan agrarisch gebied met enkele woningen van het buurtschap Twijtel en het bebouwde lint richting Makkinga. De zuidwestzijde grenst aan een strook natuur met daarnaast agrarisch gebied. De noordwestzijde grenst aan agrarisch gebied met een woning.

Het terrein is verdeeld in een deel agrarisch, een deel natuur en een deel recreatie. Binnen het gebied 'recreatie' valt het ruim 1500 meter lange circuit van zand, waar zich in de binnenbochten kleine gebieden met natuurwaarden zoals heidebeplanting, naaldbomen en poelen hebben gevormd. Rondom het motorcrossterrein is het gebied ingericht met bosrijke natuur en begroeide grondwallen die ervoor zorgen dat het terrein grotendeels uit het zicht ligt en die landschappelijke waarde geven aan het gebied. Ook voor de grondwallen staan bomen die de wallen uit het zicht houden. De grondwallen fungeren als geluidswallen. Aan de binnenkant van het circuit bevinden zich een parkeerterrein en enkele gebouwen.



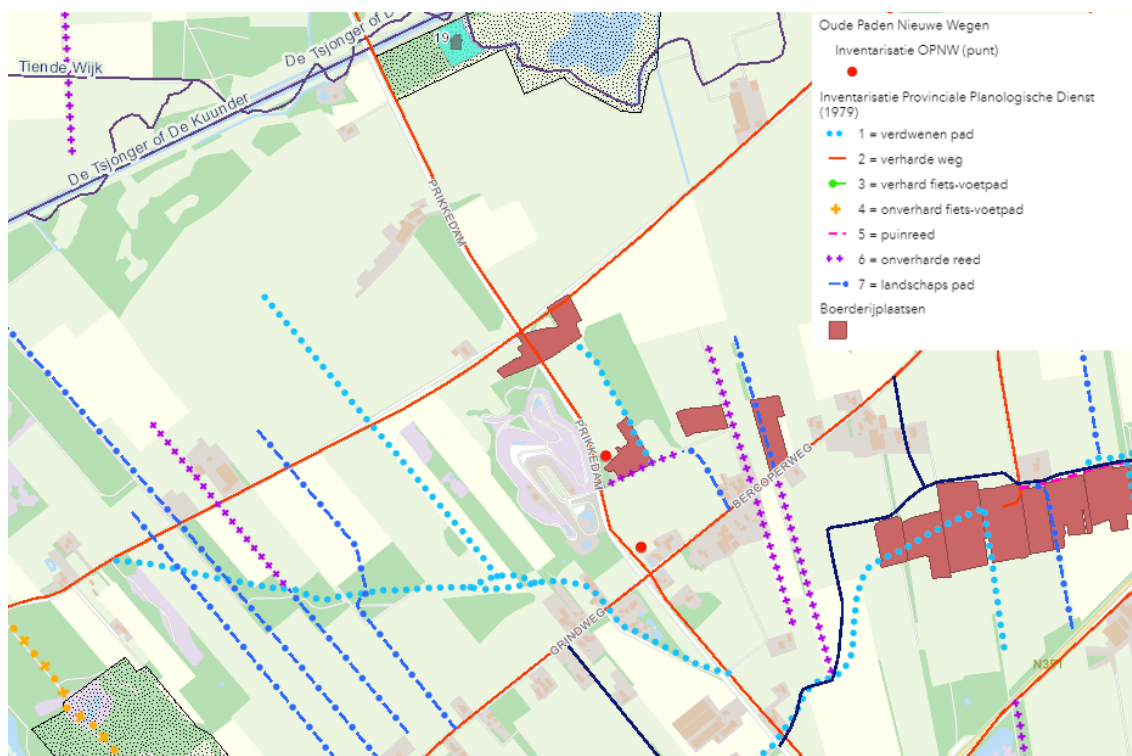
Figuur 9.2 natuur in de binnenbocht

9.3.2. Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische kaart Fryslân (figuur 9.3) blijkt dat binnen het plangebied een deel van een boerderijplaats aanwezig is. Een boerderijplaats is een al dan niet verhoogde locatie die in de middeleeuwen werd bewoond door boeren. Omdat in de late middeleeuwen en nieuwe tijd verreweg de meeste Friezen nog boer waren, vormen de boerderijplaatsen de kern van de toenmalige samenleving. De boerderijplaatsen zijn daardoor belangrijk voor de kennis van bewoningsgeschiedenis en over de ontwikkeling van het cultuurlandschap op lokaal, regionaal en provinciaal niveau. De kenmerkende onderdelen van de boerderijplaats zijn:

- het erf met de boerderij, de bijgebouwen, de omgrachting, de groenaanplant en de functioneel erbij horende aangrenzende (kleine) terreinen: boomgaard, moestuin en kalverenweide. De opbouw van het erf geeft informatie over de vorm en structuur van de plaats en zijn ontwikkeling in de tijd;
- de bodem waarop het erf gelegen is. Ze vormt het archeologische archief en biedt kennis over de geschiedenis van de boerderijplaatsen;
- de ligging van de boerderijplaats. Deze die is ontstaan in een nauwe relatie met de omliggende verkaveling en infrastructuur in de ruimtelijke omgeving en verschaft ons kennis over de ontwikkeling van het cultuurlandschap.

Op de cultuurhistorische kaart Fryslân is ook de ligging van oude paden en nieuwe wegen opgenomen. De weg Prikkedam is geclassificeerd als nieuwe weg. Tegenover de ingang van het motorcrossterrein (inrit Prikkedam 1) is een onverharde reed opgenomen, die de verbinding vormt met een landschapspad (ten zuiden) en een verdwenen pad ten noorden richting de boerderijplaats.

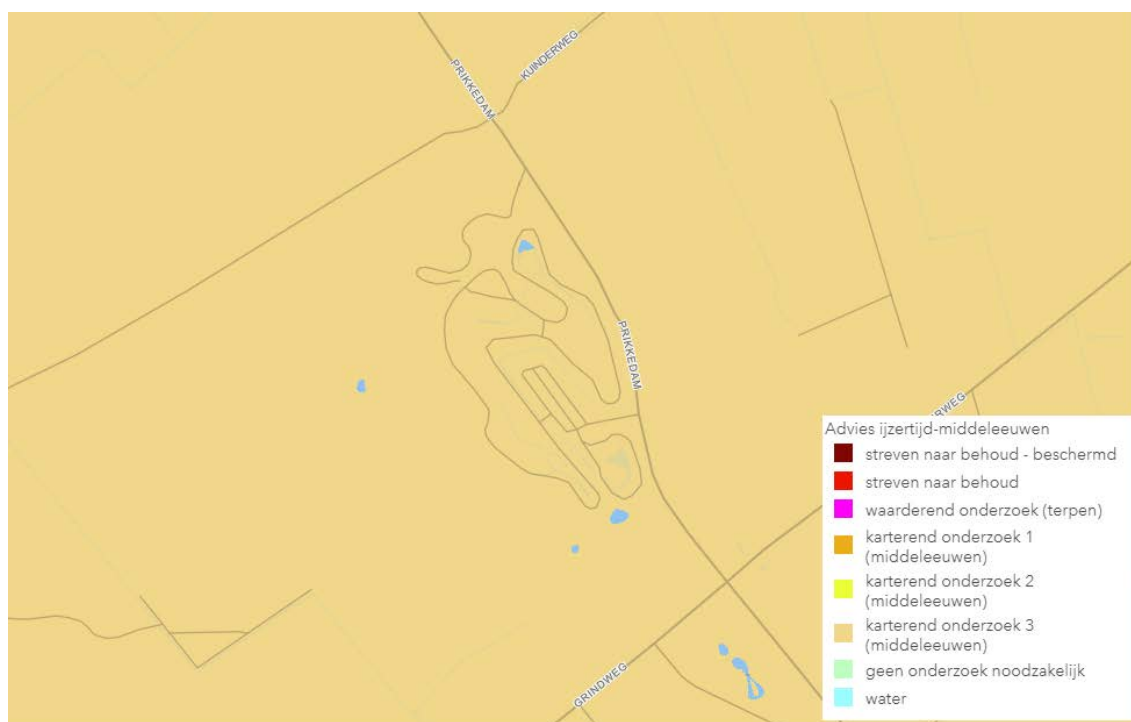


Figuur 9.3 Cultuurhistorische Kaart Fryslân

9.3.3. Archeologie

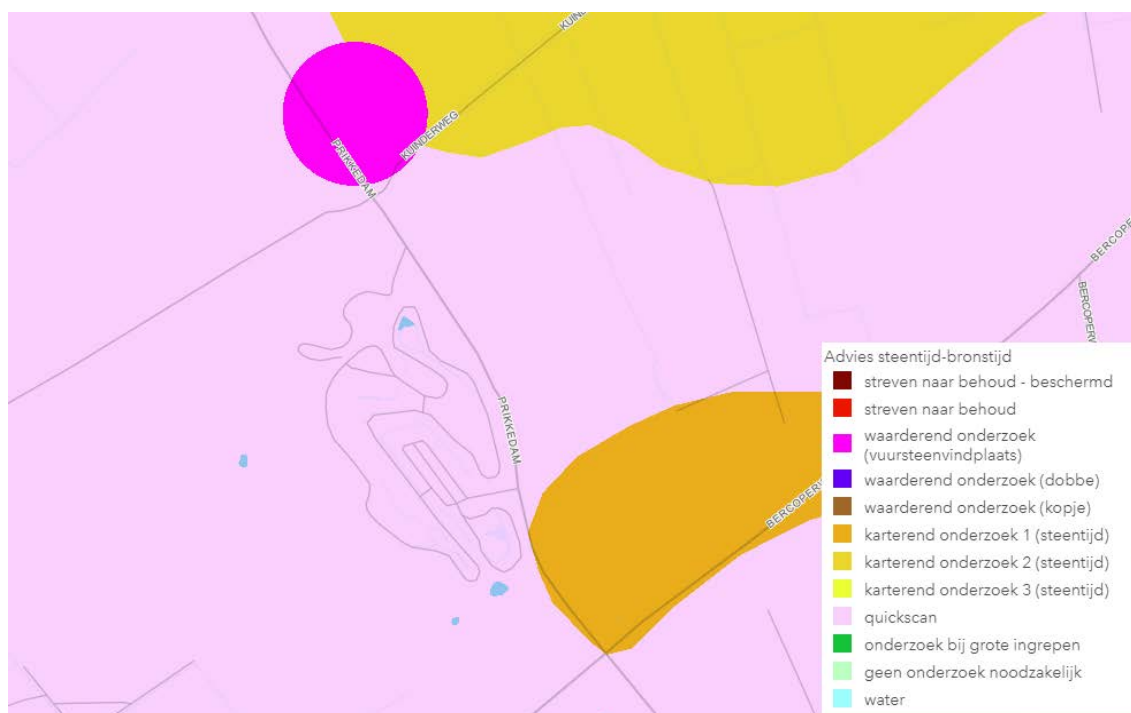
Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied voor de periode ijzertijd-middeleeuwen het advies: karterend onderzoek 3 (middeleeuwen) (figuur 9.4).

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau. Indien de vindplaats een nieuw aangetroffen terp betreft, geldt het advies: 'waarderend onderzoek op terpen'. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.



Figuur 9.4 Archeologische kaart (FAMKE) ijzertijd-middeleeuwen.

Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied tevens het advies quickscan voor de periode steentijd-bronstijd (figuur 9.5). Van deze gebieden wordt vermoed dat eventuele aanwezige archeologische resten al ernstig verstoord zijn, maar dit is niet met zekerheid te zeggen. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten. Een quickscan is een extensief booronderzoek waarmee duidelijk gemaakt wordt of het steentijd bodemarchief intact is. Bij een intact bodemarchief kan dan over worden gegaan op een karterend onderzoek 2 (6 boringen per hectare). Tevens dient te worden nagegaan of er zich bekende vuursteenvindplaatsen en dobben in het gebied bevinden. Deze locaties moeten dan vervolgens door middel van een archeologisch onderzoek worden gewaardeerd (zie advies 'waarderend onderzoek vuursteenvindplaatsen' en 'waarderend onderzoek dobben'). De resultaten kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.



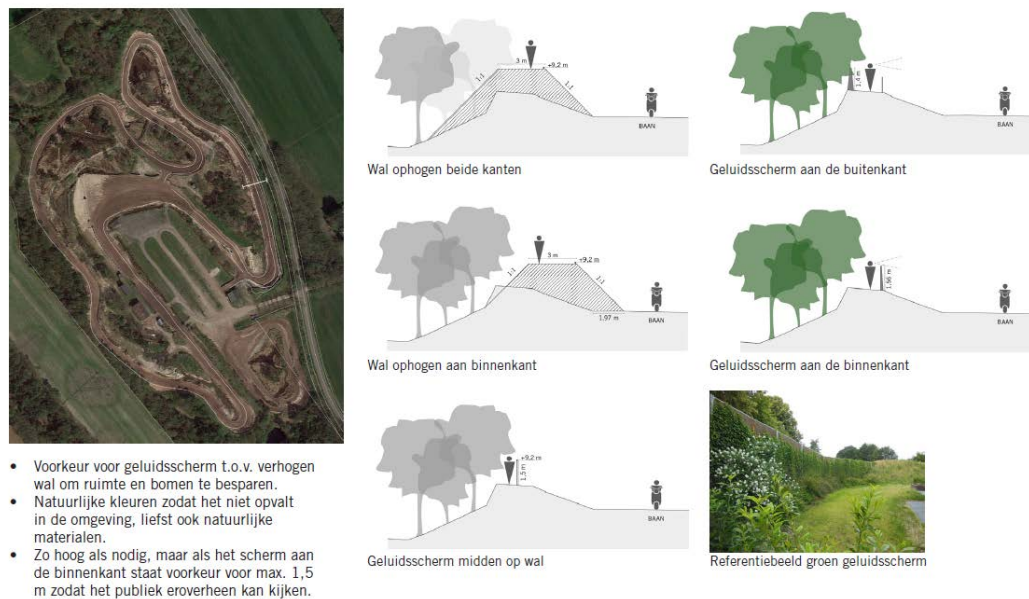
Figuur 9.5 Archeologische kaart (FAMKE) steentijd-bronstijd

9.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

9.4.1. Landschap

De voorgenomen activiteit betreft het legaliseren van de activiteiten die nu plaatsvinden, dit heeft geen nieuwe effecten op de omgeving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de voorgenomen activiteit extra geluidmaatregelen nodig zijn om de ruimtelijke inpassing te borgen. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van geluidschermen van circa 2 meter hoogte op de aanwezige geluidwallen. Het plaatsen van de schermen zal geen nadelig effect hebben op de omliggende landschap, omdat de aanwezige beplanting voldoende afscherming geeft zodat dat de geluidmaatregelen niet direct zichtbaar zijn van buiten het plangebied. In figuur 9.6 zijn dwarsdoorsneden opgenomen van de mogelijke manieren om dit te realiseren. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval geen geluidsschermen worden geplaatst, maar de grondwal wordt aangepast zijn er wel gevolgen voor het landschap. Vooral het ophogen van de wal aan beide zijden treedt wel een landschappelijk effect op, doordat bomen verdwijnen. Echter ook bij de andere mogelijkheden voor de aanpassing van de grondwal verandert het landschappelijk aanzicht, maar dan ten aanzien van de beleving vanuit het mid-denterrein. Dit aspect wordt licht negatief beoordeeld (-/0).



Figuur 9.6 doorsnede landschappelijke inpassing

Wel zullen er voor het plaatsen van een geluidsscherm op het eigen terrein van de motorcrossbaan een aantal planten verwijderd moeten worden. Dit heeft nauwelijks invloed op het landschap en het zicht vanaf de omgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval van het aanpassen van de grondwal is er tijdelijk sprake van redelijke impact, aangezien de beplanting opnieuw moet worden aangebracht, maar in de eindsituatie is de impact neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.2. Cultuurhistorie

De voorgenomen activiteit maakt geen fysieke ingrepen mogelijk die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.3. Archeologie

Het terrein is sinds 1946 in gebruik als motorcrossterrein. De bodem is door deze activiteiten mogelijk reeds verstoord. Binnen het plangebied worden geen ingrepen in de bodem uitgevoerd met een oppervlakte van meer dan 5.000 m². De effecten op mogelijk aanwezige archeologische resten ten gevolge van dit plan worden dan ook uitgesloten. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen ingrepen in de bodem nodig, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.5. Alternatief beginnersbaan

9.5.1. Landschap

Als de beginnersbaan wordt verplaatst naar het natuurgebied (parkeerplaats ten noorden) zal hier de landschappelijke waarde afnemen, door het kappen van bomen die de motorcrossbaan uit het zicht houden van de omgeving.

Bij het verplaatsen naar het middengebied worden geen bestaande natuurwaarden of landschappelijk waarden aangetast, aangezien dit nu al onverhard parkeerterrein is.



Parkeerterrein midden



Parkeerterrein noordkant

Bij het verplaatsen naar de noordkant zal het gebied meer aan de buitenkant komen te liggen en hier zullen nieuwe geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Dit kan ten koste gaan van natuur- en landschappelijke waarden. Om deze waarden te compenseren/toe te voegen, moet de te realiseren beginnersbaan met opgaande beplanting (struiken, bomen) worden omzoomd om het zicht op de baan van buitenaf te minimaliseren. Tevens kan deze beplanting waarde toevoegen in de karakteristieke beplanting van de regio.

Vanwege de benodigde parkeervoorziening zal het terrein van de huidige gelegen beginnersbaan worden ingericht als parkeerterrein/rennerskwartier. Om het terrein geschikt te maken zal de aanwezige bomen worden gekapt en moet de huidige waterpartij worden gedempt. Deze variant wordt hierdoor beoordeeld als negatief (-).

9.5.2. Cultuurhistorie

Het verplaatsen van de beginnersbaan maakt geen fysieke ingrepen nodig die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.5.3. Archeologie

Met de verplaatsing van de beginnersbaan naar het rennerskwartier of het parkeerterrein ten noorden van de crossbaan worden ingrepen in de bodem gedaan van meer dan 5.000 m². Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde en bij ingrepen van meer dan 5000 m² kan de aantasting van archeologische waarden niet worden uitgesloten zonder archeologisch onderzoek. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld als negatief -/0.

9.6. Toekomstscenario

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats die een mogelijk negatief effect hebben op de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In de onderstaande tabel is de beoordeling van de varianten per thema weergegeven.

Tabel 9.2 Effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Beoordelingscriteriën/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Landschap	Aantasting kenmerken	-/0	-/0	-/0	-	0
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	0	0	0	0	0
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0

Maatregelen

Voor de voorgenomen activiteit en de plusvarianten zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.

10. Bodem en water

10.1. Toetsingskader

10.1.1. Bodem

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem, door het geschikt maken van ernstig verontreinigde grond (functiegericht saneren), het blijvend beheer van niet ernstig verontreinigde grond en door het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan en de Beleidsbrief Bodem. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt, zoals de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit.

Wet Bodembescherming

De Wet Bodembescherming (Wbb) stelt regels om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en haar fysieke eigenschappen te beschermen. Enerzijds heeft de wet een preventief doel en worden regels beschreven om te voorkomen dat een nieuwe verontreiniging van de bodem ontstaat. Anderzijds heeft de Wbb een curatief doel door voorwaarden te geven voor het beperken of ongedaan maken van reeds bestaande verontreinigingen.

Besluit bodemkwaliteit

Volgens het generieke (landelijke) kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij het toepassen van grond en baggerspecie een zogenoemde 'dubbele toets': de toe te passen partij grond of baggerspecie moet passen bij zowel de kwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse van de ontvangende bodem (Landbouw/natuur, Wonen en Industrie). De toe te passen partij moet daarbij voldoen aan de schoonste van de twee.

10.1.2. Water

Diverse beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer, waaronder op Europees niveau de Kaderrichtlijn Water (KRW) en op nationaal niveau het Nationaal Waterplan (NW), Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21), het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en de Waterwet.

De provincie en het waterschap hebben deze uitgangspunten verder doorvertaald in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Wettelijke verankering van het waterbeleid vindt plaats in de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De regels die zijn vastgelegd in een verordening van de waterschappen, worden 'de Keur' genoemd. De Waterwet kent één watervergunning, de voormalige Keurvergunning is hierin opgenomen.

Waterschapsbeleid

Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Hierin beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het Wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de

thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

Watertoets

De watertoets is een proces waarmee in ruimtelijke plannen de mogelijke risico's en kansen van water vroegtijdig in beeld worden gebracht in overleg met de waterbeheerder, in dit geval het wetterskip Fryslân. Het gaat daarbij om alle relevante waterhuishoudkundige aspecten, waaronder grondwater, waterberging en waterkwaliteit. De afweging en verantwoording daarvan krijgen de vorm van een waterparagraaf in de toelichting op het gemeentelijk bestemmingsplan. De watertoets is (wettelijk gezien) gekoppeld aan de totstandkoming van het bestemmingsplan en niet expliciet aan de totstandkoming van de milieueffectrapportage.

10.2. Onderzoeksmethode en criteria

In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Beide aspecten worden kwalitatief onderzocht op basis van bestaande bronnen.

Tabel 10.1 Beoordelingskader bodemkwaliteit en water

thema	beoordelingscriteria/ te beschrijven effecten	werkwijze
Bodem	Grondverzet/bodemopbouw Invloed op bodemkwaliteit	Kwalitatief Kwalitatief
Water - grondwater - oppervlaktewater - waterketen	Effect op grondwaterkwantiteit en -kwaliteit Effect oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit Riolering, afvalwater opslag en lozing	Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief

De effecten op het thema bodem worden als volgt gescoord:

- de bodemkwaliteit verslechtert;
- /0 de bodemkwaliteit verslechtert in beperkte mate;
- 0 er treedt noch verslechtering, noch verbetering op van de bodemkwaliteit;
- 0/+ de bodemkwaliteit verbetert in beperkte mate;
- + de bodemkwaliteit verbetert in sterke mate.

De effecten op het thema water worden als volgt gescoord:

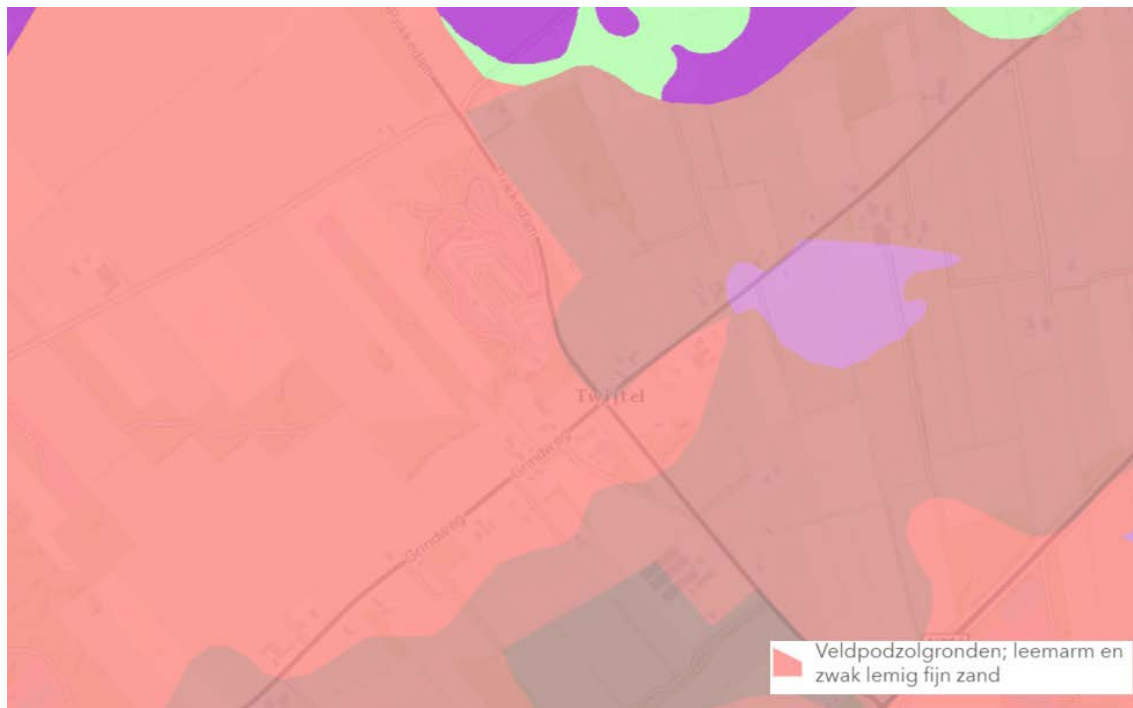
- er treedt verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert, de waterberging bedraagt meer dan 20% minder dan de opgave, de riolering wordt gedeeltelijk afgekoppeld;
- /0 er treedt nauwelijks verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert in beperkte mate, de waterberging bedraagt 0 tot 20% minder dan de opgave, de riolering wordt grotendeels afgekoppeld;
- 0 waterkwantiteit, (grond)waterkwaliteit, de waterberging voldoet aan de opgave;
- 0/+ de (grond)waterkwaliteit verbetert in beperkte mate, er vindt extra waterberging plaats (0-20%), de riolering wordt afgekoppeld;
- + de (grond)waterkwaliteit verbetert in sterke mate, er vindt veel extra waterberging plaats (meer dan 20%).

10.3. Referentie

10.3.1. Bodem

Bodemopbouw en grondwater

Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x zwak lemig fijn zand. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of boringvrije zone.



Figuur 10.1 Bodemkaart Nederland, Bron Esri Nederland

Kwaliteit van bodem en grondwater

Volgens de gegevens uit het bodemloket blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht of gesaneerd. De locatie is opgenomen als provinciale locatie; MAKK, Prikkedam1 (FR008500172). Hieruit blijkt dat vanaf 1963 de verontreinigende activiteit “motorcrossterrein” plaats vindt.

Op 01-06-1993 is door Ecolyse BV een indicatief onderzoek (C-855.10) uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de baan op enkele locaties licht verhoogde gehalte minerale olie is aangetroffen. Ter plaatse van de bovengrondse tank van 6 m³ is in de bovengrond een licht verhoogde gehalte van minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalte gemeten. De resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

In het kader van de vergunning Wet milieubeheer (2001) is op 16 juli 2001 door Jansma Drachten een Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek uitgevoerd (rapport nummer: 01.432). In dit onderzoek zijn de locaties: het rennerskwartier, de voormalige bovengrondse tank in de loods en het baanvak nabij de start onderzocht. Hieruit blijkt dat licht verhoogde gehalte van min olie, PAK, EOX in de onder en bovengrond zijn aangetroffen. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten van chroom, nikkel, xylenen, tetrachlooretheen aangetroffen. De aangetroffen lichte verontreiniging geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Opslag milieuverontreinigende stoffen

Binnen de inrichting (nabij de loods) vindt de opslag plaats van dieselolie. Het betreft een bovengrondse tank van 720 liter. Het verbruik op jaarbasis betreft circa. 1.400 liter. De bovengrondse tank is voorzien

van een lekbak. De afgewerkte olie afkomstig van de crossmotoren (circa 30 liter op jaarbasis) wordt binnen de inrichting opgeslagen, eveneens boven een lekbak. De vergunde opslagcapaciteit betreft circa 2x200 liter.

10.3.2. Water

Oppervlaktewater

In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houdt in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan- en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar, waarop het waterschap controles uitvoert (schouw). Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoeren. De overige wateren binnen de inrichtingsgrens zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het eventueel dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten middels een giertank. Het water is afkomstig van de Kuunder, aangezien er binnen het plangebied onvoldoende oppervlaktewater beschikbaar is. Bij wedstrijden is deze tank continue aanwezig.



Figuur 10.2 Uitsnede Legger Wetterskip Fryslân

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit. De waterpartijen binnen het plangebied zijn niet aangesloten op het watersysteem in de omgeving en worden gevoed door regenwater en grondwater.

Veiligheid en waterkeringen

In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones van waterkeringen gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel. Binnen de inrichting is een afspuitplaats met put aanwezig. Via de put wordt het overtollige water in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar gemeente wordt gebracht voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van circa 2 m³ en is voorzien van een vloeistofdichte coating. Het Wetterskip heeft voor deze activiteit een vergunning verleend op 1 feb 1996.

10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

10.4.1. Bodem

Grondverzet

Met de voorgenomen activiteit en plusvarianten worden in principe geen ingrepen gedaan in de bodem. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanwezige geluidwallen een aanpassing behoeven. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van schermen bovenop de aanwezige geluidwallen. Indien deze maatregel wordt uitgevoerd is er geen sprake van grondverzet (0).

Indien deze geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een gekeurde partij grond worden aangevoerd. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn en omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt vooralsnog beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het ophogen van de geluidwallen met grond zal geen negatief effect hebben op de bodemopbouw ter plaatse. De huidige grondwallen bestaan al uit opgebrachte grond waardoor de bodemopbouw ter plaatse van de grondwallen reeds is verstoord. Dit effect wordt beoordeeld als licht neutraal (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

De voorgenomen activiteit gaat uit van het huidig gebruik van het terrein. De plusvarianten gaan uit van een intensivering van het gebruik van het terrein. Vanaf 1946 is het terrein in gebruik als motorcrossterrein. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, de licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van naderonderzoek. Bovendien is wettelijk geregeld dat nieuw ontstane bodemverontreinigingen als gevolg van een (bedrijfs)activiteit (bijvoorbeeld een crash of bij een reparatie op het rennerskwartier) meteen opgeruimd moeten worden door de veroorzaker (zorgplichtbeginsel). Omdat dit bij wet geregeld is levert de voorgenomen activiteit en de intensivering van het gebruik geen nadelige effecten op. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.4.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen gedaan die van invloed zijn op de grondwaterkwantiteit. Het gebruik van het terrein door verbrandingsmotoren kan invloed hebben op de grondwaterkwaliteit.

Indien er een calamiteit voorkomt waarbij de bodem en het grondwater verontreinigd raakt, dient de verontreiniging direct te worden gesaneerd volgens de Wet bodembescherming. De effecten op het grondwatersysteem worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Met de voorgenomen activiteit vinden geen ingrepen plaats in het oppervlaktewatersysteem. Hierdoor zijn effecten op voorhand uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De waterpartijen worden gevoed door regen en grondwater. Binnen de voorgenomen activiteit en de plusvarianten worden geen ingrepen gedaan die de kwaliteit van het water beïnvloeden. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Door meerdere wedstrijden en activiteiten toe te staan zal er een toename ontstaan van het aantal vervuilingseenheden (ve's). Het aanwezig rioolstelsel en de opvangpunt (spuitplaats) beschikken over voldoende capaciteit om het afvalwater te verwerken en tijdelijk op te slaan. (0).

10.5. Alternatief beginnersbaan

10.5.1. Bodem

Grondverzet

Met het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel of naar het rennerskwartier worden werkzaamheden in de bodem uitgevoerd. Ook dient op deze locatie een grondwal te worden gerealiseerd ter afscherming van het geluid. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied, kan niet zondermeer worden uitgegaan van een gesloten grondbalans. Voor de realisatie van de beginnersbaan en de geluidwallen wordt dan ook uitgegaan dat de aanvoer van grond nodig is. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het realiseren van een beginnersbaan op het noordelijk gelegen terrein heeft invloed op de bodemopbouw in dit gebied. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied is het niet wenselijk om de bodem te verlagen. De baan zal dan plaatselijk op de huidige bodem worden aangebracht. Tevens zal er een waterpartij worden aangelegd. Er vindt daardoor een geringe aantasting plaats van de huidige bodemopbouw in het gebied. Dit aspect wordt beoordeeld met licht negatief (-/0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege het huidige gebruik kan op voorhand niet worden uitgesloten dat er mogelijke verontreinigingen aanwezig zijn. Alvorens deze werkzaamheden worden uitgevoerd zal de kwaliteit van de bodem moeten worden onderzocht. Mogelijke verontreiniging dienen te worden gesaneerd (0/+).

10.5.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan zal een lokale invloed hebben op het grondwatersysteem. De gemiddeld hoogste grondwaterstand binnen het plangebied bedraagt circa 0,40 m-mv. Indien het maaiveld wordt verhoogd door de aanleg van de beginnersbaan en de grondwallen kan er een lichte stijging van het grondwater plaatsvinden. Door het aanleggen van een waterpartij zal dit effect worden opgeheven. De mate waarin dit effect kan optreden en tot hoever dit effect reikt, zal bij de uitwerking nader moeten

worden onderzocht. Op basis van de beschikbare gegevens wordt dit aspect licht negatief beoordeeld (-/0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel zal invloed hebben op de waterhuishouding binnen de inrichting grens. Indien de huidige locatie van de beginnersbaan wordt omgevormd naar een parkeerterrein zal de waterpartij op deze locatie worden gedempt. Een demping van de waterpartij moet 1 op 1 worden gecompenseerd. Op de nieuwe locatie van de beginnersbaan zal deze compensatie worden gerealiseerd. Gezien het feit dat de waterpartijen niet zijn aangesloten op het watersysteem in de omgeving, kunnen effecten op de omgeving worden uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De verplaatsing van de beginnersbaan heeft geen invloed op de waterkwaliteit omdat nieuw te graven water niet wordt aangesloten op de waterhuishouding buiten het plangebied. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6. Toekomstscenario

10.6.1. Bodem

Grondverzet

Binnen het toekomstscenario vindt geen grondverzet plaats. Er treden voor dit aspect geen effecten op (0)

Invloed op huidige bodemopbouw

Er worden binnen deze variant geen ingrepen voorgesteld die effect hebben op de huidige bodemopbouw (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege de overgang van crossen met een verbrandingsmotor naar een elektrische motor, neemt de kans op het bodemverontreiniging af. Omdat de MSV in de huidige situatie moet voldoen aan de zorgplicht en dus bij calamiteiten de bodemverontreiniging moet saneren, wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op het grondwatersysteem (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Er worden geen ingrepen in het huidige watersysteem voorgesteld. Er treden dan ook geen effecten op het watersysteem in en rond het plangebied (0).

Effecten op waterkwaliteit

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op de waterkwaliteit (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 10.2 zijn de effectscores voor bodem en water samengevat.

Tabel 10.2 Samenvattende beoordeling bodemkwaliteit en water

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomst-scenario
Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	0	0	0	-/0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
	Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
	Waterketen	0	0	0	0	0

Maatregelen*Bodem*

Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.

Water

Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied. Voor de overige alternatieven is er geen sprake van dempingen.

11. Externe veiligheid

11.1. Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hiervoor zijn grenswaarden en richtwaarden van toepassing. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

11.2. Onderzoeksmethode en criteria

In tabel 11.1 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor externe veiligheid worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 11.1 Beoordelingskader externe veiligheid

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
externe veiligheid	aanwezigheid risicobronnen en contouren	kwalitatief

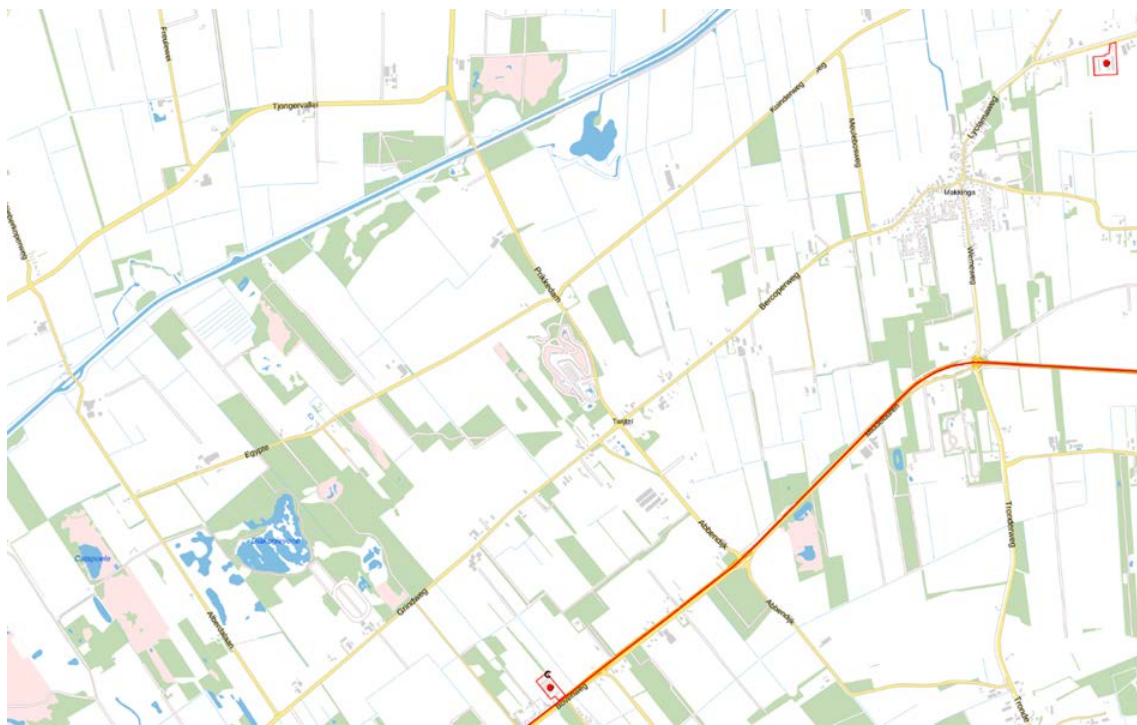
De effecten op externe veiligheid kunnen als volgt worden beoordeeld:

- (grote) toename van PR, toename beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, toename GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde en/of GR overschrijdt 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- /0 geringe toename van PR, geen extra beperkt kwetsbare objecten binnen PR-contour, toename GR minder dan 10%;
- 0 geen verandering van PR, verandering GR minder dan 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- 0/+ beperkte afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR tussen de 1% en 10% van de oriëntatiewaarde;
- + afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde.

11.3. Referentie

Het motorcrossterrein wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, aangezien het een sport- en kampeerterrein betreft, niet bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Het motorcrossterrein is zelf geen risicobron.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied geen vervoer plaats vindt van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.



Figuur 11.1 Risicobronnen in en nabij het plangebied. Bron: professionele risicokaart

11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

De activiteiten wijzigen niet zo ingrijpend dat er sprake is van een risicobron.

Als er vaker meerdaagse wedstrijden worden gehouden of meer personen aanwezig zijn (bijvoorbeeld in de plusvarianten), kan het motorcrossterrein worden beschouwd als een kwetsbaar object. Aangezien er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn of worden voorzien, leidt dit niet tot een andere oordeel. Er zijn geen effecten ten aanzien van externe veiligheid te verwachten.

11.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 11.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 11.2 Effectbeoordeling externe veiligheid

Thema	Beoordelingscrite- ria/beschrijving effec- ten	Voorgeno- men activi- teit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toe- komst- scenario
Externe veilig- heid	aanwezigheid risico- bonnen en –contouren bij een (beperkt) kwetsbaar object	0	0	0	0	0

Voor wat betreft externe veiligheid zijn geen mitigerende maatregelen nodig. Er is geen significant verschil tussen de voorgenomen activiteit, plusvarianten, het alternatief beginnersbaan en het toekomstscenario.

12. Klimaatadaptatie en energietransitie

12.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel nationale, regionale en lokale doestelingen waarbij aan de doelbijdrage kan worden getoetst.

Klimaatadaptatie

In het Deltaprogramma 2017 staat: "Om de aanpak voor waterrobuuste en klimaatbestendige (her)ontwikkeling te versterken stelt het Deltaprogramma ook een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie op, in aanvulling op het Deltaplan Waterveiligheid en het Deltaplan Zoetwater. Het op te stellen Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zal onderdeel zijn van het Deltaprogramma 2018. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie draagt bij aan overzicht, slagkracht en wederzijdse inspiratie. En heeft als doel dat alle overheden samen de ambitie vastleggen dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht."

Door klimaatverandering zal de zeespiegel stijgen, hoosbuien en langere perioden van droogte kunnen zorgen voor gevaarlijke situaties en overlast. Het is daarom van belang dat de effecten die door klimaatverandering kunnen optreden bij een ruimtelijke ontwikkeling in het proces wordt meegewogen, zodat in een vroeg stadium maatregelen kunnen worden getroffen om veiligheid te borgen en schade te beperken.

Klimaatadaptatie heeft betrekking op klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de openbare ruimte. Klimaatverandering kan leiden tot schade en slachtoffers, met als uiteindelijk gevolg verslechtering van de economische concurrentiepositie. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen en wateroverlast door extreme buien, hittestress, droogte en andere weersomstandigheden (bijvoorbeeld harde wind, toename blikseminslag).

Energietransitie

De energietransitie vraagt om ruimte. Het is daarom belangrijk om te onderzoeken wat de (toekomstige) energiebehoefte van het plangebied is, welke mogelijkheden voor energiebesparing er zijn, welke energiebronnen kunnen worden ingezet, wat zijn daarvan de mogelijke ruimtelijke effecten en welk doelbereik daarmee gehaald kan worden.

Regionaal

Er wordt gewerkt aan een regionale energiestrategie Friesland, dit is een samenwerking van de gemeentes Achtkarspelen, Ameland, Dantumadiel, De Fryske Marren, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Noardeast-Fryslân, Ooststellingwerf, Opsterland, Schiermonnikoog, Smallingerland, Súdwest Fryslân, Terschelling, Tytsjerksteradiel, Vlieland, Waadhoeke, Weststellingwerf en het Waterschap Wetterskip Fryslân. De doelstelling voor dit project is energieneutraal in 2050.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Ooststellingwerf wil in 2030 energieneutraal zijn. Hiertoe zijn verschillende projecten en programma's gestart om energiebesparing en het opwekken van vernieuwbare energie te stimuleren.

12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria

Ten aanzien van de thema's klimaat en energie vindt een kwalitatieve toetsing plaats waarbij wordt beoordeeld in hoeverre sprake is van klimaatbestendige ontwikkeling. In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 12.1 Toetsingscriteria en onderzoeksmethodiek duurzaamheid en klimaat

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
klimaatadaptatie	Voldoende waterberging Voorkomen hittestress en verdroging.	kwalitatief kwalitatief
klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot. Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief kwalitatief

12.3. Referentie

Het terrein is grotendeels onverhard, geaccidenteerd en voorzien van poeltjes. Er is hiermee voldoende waterbergingscapaciteit aanwezig. Door de groene omgeving zal er ook geen sprake van hittestress zijn. Wel is er beperkt water aanwezig op de locatie, bij wedstrijden wordt er water van buiten de inrichting aangevoerd om de baan te kunnen besproeien tegen stofoverlast.

Op dit moment bestaat het energiegebruik voor het verbruik van elektriciteit en gas voor verwarming/verlichting van algemene gebouwen (sanitair), het terrein en de omroepinstallatie en brandstof voor de motoren en tractor. Vanwege het gebruik van verbrandingsmotoren is er wel sprake van CO₂-emissies.

Gezien de beperkte openingstijden en de beperkte omvang van de voorzieningen, is het energieverbruik gering.

12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.

12.4.1. Klimaatadaptatie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met de voorgenomen activiteit, plusvarianten en het alternatief niet vergroot. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem (0).

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Op dit aspect is de inrichting niet zelfvoorzienend en wordt daardoor beoordeeld als licht negatief (-/0).

12.4.2. Energie

De energie vragende activiteiten binnen de inrichting veranderen niet noemenswaardig. Bij de Plusvariant wedstrijden wordt er wel vaker gecrost, wat betekent dat er meer CO₂ uitstoot is en iets meer energie(brandstof)verbruik, dit scoort daarom licht negatief (-/0).

Indien er in de toekomst meer elektrisch wordt gecrost, dan zal de CO₂ uitstoot afnemen alsmede het brandstofverbruik. In dit geval is de MSV voornemens om de benodigde elektriciteit op te wekken middels zonne-energie binnen de inrichting. Het streven hierbij is dat de activiteiten volledig energieneutraal zal zijn. De haalbaarheid zal in een later stadium worden onderzocht. Dit scenario scoort daarom licht positief (+).

12.5. Effectbeoordeling

Tabel 12.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 12.2 Effectbeoordeling duurzaamheid en klimaat

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	0	0	0	0	0
	Voorkomen verdroging	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
	CO2-uitstoot.	0	-/0	0	0	+

13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring

13.1. Conclusie

Algemene conclusie

In dit MER zijn de effecten van de bestaande, legale situatie (referentiesituatie) bij het motorcrossterrein De Prikkedam beschreven en vergeleken met de eisen en richtlijnen vanuit een goede ruimtelijke ordening, milieuwetgeving en bestaande rechten. Daarnaast is onderzocht wat de effecten zijn van het huidige gebruik (inclusief het planologisch niet legale deel), met eventuele uitbreidingen van het gebruik. Ook zijn een alternatief met verplaatsing van de beginnersbaan en een toekomstscenario waarin meer elektrisch wordt gecroost onderzocht.

De samenvatting van de onderzochte effecten ten opzichte van de referentiesituatie is opgenomen in tabel 13.1. Uit dit MER blijkt dat met name geluid in de omgeving een maatgevend milieueffect is, maar ook de verkeersaspecten hebben effect op de omgeving.

Tabel 13.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings-criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0

LCA	Landschap-pelijke kwa-liteit	Beïnvloeding ken-merken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-his-torische waarden	Beïnvloeding ken-merken	0	0	0	0	0
	Archeolo-gische waar-den	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0
		Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
	Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaat-adaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

De -/0*-scores bij soortenbescherming, landschap en grondverzet/bodemopbouw treden alleen indien de bestaande grondwallen worden opgehoogd. Indien er geluidschermen worden geplaatst op de bestaande wallen is de score bij deze onderdelen neutraal (0). In het akoestisch onderzoek en de kostenafweging is vooralsnog uitgegaan van het plaatsen van de geluidschermen, maar het verhogen van de geluidwallen is ook een optie om hetzelfde effect te verkrijgen.

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, met name ten aanzien van natuur en landschappelijke inpassing, die weer gecompenseerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Samenvattende conclusie

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat het voornemen, het legaliseren van het huidige gebruik, op grond van milieueffecten aanvaardbaar is wanneer dit wordt vergeleken met de referentiesituatie. Ook het toestaan van medegebruik voor veldsporten is vanuit de m.e.r-onderwerpen mogelijk, al moet ten aanzien van de vier evenementen hierbij een bestuurlijke afweging plaatsvinden te aanzien van met name de verkeersaspecten. De Plusvariant wedstrijden lijkt met name vanuit geluid niet wenselijk, het toestaan hiervan kan niet zonder een goede bestuurlijke afweging. Ook het verplaatsen van de beginnersbaan levert onvoldoende milieuwinst op om als een uitvoerbaar alternatief te worden beschouwd.

Mitigerende maatregelen

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verhardten bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijker te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

13.2. Leemten in kennis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke leemten in kennis nog zijn blijven bestaan. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

De in dit MER beschreven verkeerseffecten stelen op voorspellingen op basis van modellen en kentallen. Dergelijke prognoses kennen altijd een relevante onzekerheidsmarge. Als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft, kan met specifiek onderzoek, bijvoorbeeld tellingen, worden bekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Op dit moment is niet zeker welke veldsporten daadwerkelijk zullen worden georganiseerd, indien de plus-variant veldsporten wordt mogelijk gemaakt. Als blijkt dat er andere, niet voorziene activiteiten plaatsvinden of worden aangevraagd kan dit aanleiding zijn om onderdelen van dit MER aan te vullen of te heroverwegen.

13.3. Monitoring en evaluatie

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

Zoals reeds beschreven zijn geluid van het motorcrossen en de effecten van de verkeersaantrekkende werking de belangrijkste effecten van het gebruik van het motorcrosssterrein. Ook eventuele uitbreiding met veldsporten moet worden gemonitord. Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Bovenstaande registraties worden eenmaal per jaar aan het bevoegd gezag overgelegd ter controle. Indien er afwijkingen optreden van de in dit MER gehanteerde uitgangspunten moet in gezamenlijk overleg worden bepaald welke extra maatregelen nodig zijn (beperken deelnemers en/of activiteiten of onder aanvullende omstandigheden toestaan).

- SWECO. (2016, 13 december). Notitie Reikwijdte en Detailniveau. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2017, 20 april). Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf
- Nota inspraak + besluitenlijst NRD
- 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017)
- SWECO, (2018, 10 december). MER 1^e fase: geluid. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>
- Peutz. (2018, 7 december) Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prik-kedam en planMER 1^e fase, referentie FS/MO/EA 1021-1-RA-004
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2019, 7 maart). Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf
- Nota inspraak op voorontwerp en 1^e fase
- NAA. (2019, 5 maart). Notitie beoordeling Milieueffectrapportage Fase 1. Rapportnummer: 6038/NAA/jd/2.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (1996, 18 januari) aanvraag milieuvergunning.
- NAA. (1996, 1 januari). Akoestisch onderzoek Motorcrossterrein "Prikkedam" ten behoeve van sanering industrielawaai en vergunningaanvraag. Rapportnummer: 655(NAA/jd/mh).
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2000, 8 november). Aanvraag wijzigingen en aanvullingen vergunning Wet milieubeheer.
- Provincie Friesland. (2001, 22 augustus). Vergunning Wet milieubeheer.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2003, 8 januari). Uitspraak 200104941/1
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2007, 24 april). Aanvraag uitbreidingsvergunning Wet milieubeheer.
- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2008, 28 april). Vergunning Wet milieubeheer.

- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2016, 21 mei). Omgevingsvergunning voor parkeren op een weiland – strijdig gebruik ruimtelijke ordening. Z-HZ_WABO-2016-0112.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2016, 21 september). BOB weigering opstellen bestemmingsplan.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2017, 17 april). Verzoek uitbreiding activiteiten.
- Koninklijk besluit (1987, 13 maart).
- Bestemmingsplan Buitengebied 2016. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/209040.243045388/554446.7626647145/idn/NL.IMRO.0085.BpBuitengebied2016-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam. (niet in werking, vastgesteld 2013, 26 februari. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/208765.04172767204/554291.2489019034/idn/NL.IMRO.0085.bpPrikkedam-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte>
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0023798/2017-07-01>
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008). <https://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/VROM2001NMP4.pdf>
- Streekplan Fryslân (2007). <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/streekplan.html>
- Grutsk op 'e Romte. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/fy-nl/3556/grutsk-op-e-romte/index.html>
- Verordening Romte Fryslân 2014. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/romte.html>
- Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030. https://www.ooststellingwerf.nl/home/structuurvisie-ooststellingwerf-2010-2020-2030_42326/
- Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030
- GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf. https://begroting-2016-ooststellingwerf.begrotings-app.nl/assets/media/beleidsnota_paragraaf_3_2_1.pdf
- Ecolyse BV. (1993, 1 juni) indicatief bodemonderzoek. Rapportnummer: C-855.10
- Jansma Drachten. (2001, 16 juli). Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek. Rapportnummer: 01.432
- Wetterskip. (20PM). Legger Wetterskip Fryslân. <https://www.wetterskipfryslan.nl/kaarten/leggerkaart>
- Wetterskip Fryslân. (1996, 1 februari). Watervergunning.
- Professionele risicokaart. (2019)

- <https://calculator.aerius.nl/>
- <http://geodata.rivm.nl/gcn/>
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/
- <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator/>
- Molenaar, J. (2007): "Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld", Alterra-rapport 1573
- Reijnen M. (1992): "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties"
- <https://waarneming.nl/>

Gehanteerde begrippen en afkortingen

- **MSV:** Motorsportvereniging De Prikkedam
- **Wm:** Wet milieubeheer
- **Besluit m.e.r. :** Besluit milieueffectrapportage
- **MER:** Milieueffectrapport
- **NRD:** Notitie reikwijdte en detailniveau
- **NNN- gebied:** Natuurnetwerk Nederland
- **KNMV:** Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
- **MON:** Motorsport Organisatie Nederland
- **(O)NK- wedstrijden:** Open Nederlandse Kampioenschap
- **Enduromotoren:** zijn crossmotoren, vanaf de fabriek viertaktmotoren en voldoen aan de wettelijke eisen voor rijden op de openbare weg en hebben een kentekenbewijs.
- **Trialmotoren:** De motorfietsen zijn speciaal ontworpen voor de trialsport. Hier is het de bedoeling een hindernissenparcours af te leggen zonder met de voeten aan de grond te komen.
- **Quads:** Een quad is een vierwielige motorfiets of brommer en dus een motorvoertuig. Utilityquads zijn gemaakt om werk te verrichten en om over ruig terrein te kunnen rijden. De sportquads worden gebruikt als sportvoertuig. In principe zijn sportquads gemaakt om zo snel en wendbaar mogelijk te zijn op een zanderig of modderig terrein, maar voor diepe modder en ander erg moeilijk terrein zijn ze minder geschikt.
- **SGW:** Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (paardensport)
- **A-wedstrijd:** is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.

- **B-wedstrijd:** is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.
- **CROW:** Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam.
- **GVVP:** Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan
- **VVN:** Veilig Verkeer Nederland
- **HMRI:** Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999
- **Besluit NIBM:** Niet in betekende mate
- **Wnb:** Wet natuurbescherming
- **GS:** Gedeputeerde Staten
- **PS:** Provinciale Staten
- **EHS:** Ecologische hoofdstructuur
- **CHK:** Cultuurhistorische kaart
- **Lt-kaart:** Landschapstypenkaart
- **FAMKE:** Friese Archeologische Monumentenkaart Extra
- **AMK:** Archeologische Monumentenkaart
- **IKAW:** Indicatieve Kaart Archeologische Waarden
- **Wbb:** Wet Bodembescherming
- **KRW:** Kaderrichtlijn Water
- **NW:** Nationaal Waterplan
- **WB21:** waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw
- **NBW:** Nationaal Bestuursakkoord Water
- **Ve's:** De Vervuilingseenheid ve is de eenheid waarin de vervuiling van afvalwater wordt gemeten en waarmee in Nederland de verontreinigingsheffing en zuiveringsheffing worden vastgesteld.
- **PR:** Plaatsgebonden risico
- **GR:** Groepsrisico

