

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Motorcrossterrein Prikkedam


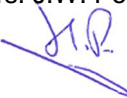
Definitief

Gemeente Ooststellingwerf

Sweco Nederland B.V.  
Groningen, 13 december 2016

# Verantwoording

**Titel** : Notitie Reikwijdte en Detailniveau  
**Subtitel** : Motorcrossterrein Prikkedam  
**Projectnummer** : 348805  
**Referentienummer** : SWNL0197220  
**Revisie** : D2  
**Datum** : 13 december 2016

**Auteur(s)** : A. Holdijk, drs. A.E.H. Meulenbroeks - Leppens  
**E-mail adres** : martin.haan@sweco.nl  
**Gecontroleerd door** : mr. M. Haan  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : drs. J.W. Popken  
**Paraaf goedgekeurd** :   
**Contact** : Sweco Nederland B.V.  
Rozenburglaan 11  
9727 DL Groningen  
Postbus 7057  
9701 JB Groningen  
T +31 88 811 66 00  
www.sweco.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	5
1.1	Aanleiding .....	5
1.2	M.e.r.- plicht .....	6
1.3	Doel NRD en MER .....	6
1.4	Leeswijzer .....	7
2	Voorgeschiedenis motorcrossterrein Prikkedam .....	8
2.1	Algemeen.....	8
2.2	Planologisch kader .....	8
2.2.1	Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980 .....	8
2.2.2	Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997.....	9
2.2.3	Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013.....	9
2.2.4	Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014.....	9
2.3	Milieuvergunning .....	9
3	Beleidskader .....	11
3.1	Algemeen.....	11
3.2	Europees beleid .....	11
3.2.1	Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn .....	11
3.2.2	Natura 2000 .....	11
3.3	Nationaal beleid .....	11
3.3.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	11
3.3.2	Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) .....	12
3.4	Provinciaal beleid .....	12
3.4.1	Streekplan Fryslân .....	12
3.4.2	Verordening Romte Fryslân 2014 .....	12
3.5	Gemeentelijk beleid.....	13
3.5.1	Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030 .....	13
3.5.2	Gemeentelijk milieubeleidsplan .....	13
4	Referentiesituatie .....	14
4.1	Inleiding .....	14
4.1.1	Bestaande situatie.....	14
4.1.2	Autonome ontwikkeling.....	14
5	Voorgenomen activiteit en alternatieven .....	16
5.1	Voorgenomen activiteit .....	16
5.2	Alternatievenonderzoek.....	17
5.2.1	Verzoek MSV .....	17
5.2.2	Openstellingsuren meest relevant.....	17
5.2.3	Te onderzoeken alternatieven .....	17
5.3	Variant: recreatief medegebruik.....	19
6	Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling.....	20
6.1	Reikwijdte .....	20
6.2	Inhoud MER .....	21
6.3	Beoordelingskader .....	21

7	De procedure .....	23
7.1	De m.e.r.-procedure .....	23
7.2	Te raadplegen instanties .....	24
7.3	Reacties.....	24

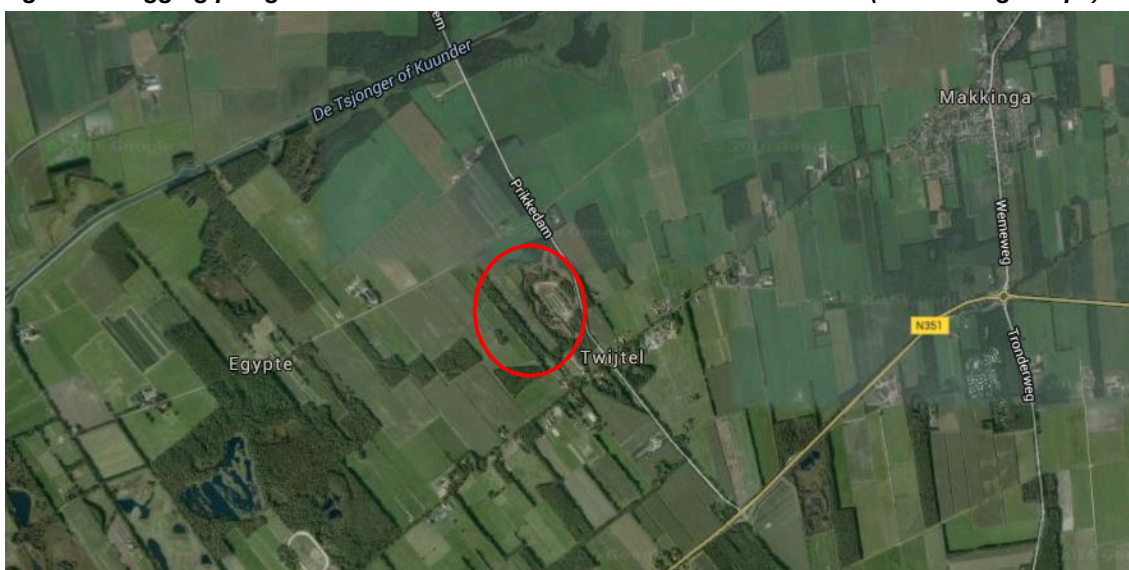
Bijlage 1 – Nadere toelichting referentiesituatie

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Prikkedam is een motorcrossterrein bij Makkinga in de gemeente Ooststellingwerf (zie figuur 1.1). Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van de motorcrossbaan kent een lange voorgeschiedenis. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam op 26 februari 2013 leek er een duidelijke planologische regeling voor het plangebied te zijn, maar de Raad van State heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 integraal vernietigd. Als reactie hierop heeft de gemeenteraad van Ooststellingwerf op 24 september 2014 de beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam vastgesteld. De Rechtbank Noord-Nederland en de Raad van State hebben deze beheersverordening in een specifieke handhavingkwestie onverbindend verklaard. Hierdoor is (wederom) op het terrein een onduidelijke planologische situatie ontstaan. De gemeente wil op korte termijn een einde maken aan deze onduidelijkheid. 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 een milieueffectrapportage<sup>1</sup> gekoppeld aan de besluitvorming uit te voeren.

**Figuur 1.1 Ligging plangebied motorcrossterrein Prikkedam rood omcirkeld (Bron: GoogleMaps)**



Op 15 september 2015 heeft de raad van de gemeente Ooststellingwerf een motie aangenomen, die ertoe heeft geleid dat er op 15 december 2015 een voorbereidingsbesluit is genomen door de raad. Het voornemen is om uiterlijk medio december 2016 het voorbereidingsbesluit te verlengen, en in 2017 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig. Voor deze vergunningen kan ook een m.e.r. beoordeling nodig zijn. De gemeente heeft de keuze gemaakt om vooralsnog alleen voor het op te stellen

<sup>1</sup> In deze notitie worden twee afkorting gebruikt: MER is het milieueffectrapport (het product), m.e.r. is de milieueffectrapportage (het proces)

bestemmingsplan een plan-milieueffectrapportage uit te voeren. De gemeente is namelijk de initiatiefnemer voor het bestemmingsplan en de Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna MSV) 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 vergunningprocedures wel gebruik gemaakt worden van dit Plan-MER en de onderzoeken die in het kader van dit Plan-MER worden uitgevoerd.

## 1.2 M.e.r.- plicht

In deze situatie is de categorie D43 uit het Besluit milieueffectrapportage 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.

De oppervlakte van het Prikkedamterrein is meer dan 5 ha.

Op grond van de Wet milieubeheer gelden verplichtingen tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage voor bepaalde plannen en besluiten. Er zijn verschillende redenen waarom een plan Plan-m.e.r.plichtig kan zijn:

1. In het Besluit m.e.r. zijn specifieke activiteiten aangewezen waarvoor een (plan-) m.e.r.-plicht gaat gelden. Plannen die een kader stellen voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten zijn plan-m.e.r.-plichtig.
2. Plannen waarvoor een Passende Beoordeling moet worden opgesteld zijn plan-m.e.r.-plichtig.

Op onderhavige situatie is de onder 1. opgenomen reden van toepassing op het bestemmingsplan. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, dient dan ook een plan-m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

Voor de milieuvergunning (omgevingsvergunning onderdeel milieu) geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

## 1.3 Doel NRD en MER

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D) verschaft de gemeente Ooststellingwerf informatie over de achtergronden, aard, omvang en de te verwachten effecten van de voorgenomen ontwikkeling van motorcrossterrein Prikkedam. Daarnaast vormt het verschijnen van deze Notitie de formele aankondiging en start van de m.e.r.-procedure.

Met deze notitie kan de gemeente Ooststellingwerf (als bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure) alle betrokken bestuursorganen en de bevolking informeren en raadplegen over de te volgen aanpak.

Deze NR&D kan gezien worden als een inhoudsopgave die aangeeft wat er in het later op te stellen milieueffectrapport (MER) onderzocht en behandeld wordt. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven.

De NR&D beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van de m.e.r.-studie. Daartoe wordt met name ingegaan op:

- Voornemen en alternatieven: welk gebied en welke activiteiten worden beschouwd?
- Beoordelingskader: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- Toetsingscriteria: op welke wijze worden de milieueffecten beoordeeld?

De notitie ligt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk een besluit over voorliggende NR&D, waarmee de reikwijdte en het detailniveau van de plan-m.e.r. zijn bepaald.

#### **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de voorgeschiedenis van motorcrossterrein Prikkedam. Hoofdstuk 3 schetst het relevante beleidskader. In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie op en de autonome ontwikkeling van het Prikkedamterrein beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op het planvoornemen, alternatieven en varianten. De reikwijdte en het beoordelingskader van het Plan-MER worden uiteengezet in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 tenslotte gaat in op de te volgen plan-m.e.r.-procedure en de te raadplegen instanties.

## 2 Voorgeschiedenis motorcrossterrein Prikkedam

### 2.1 Algemeen

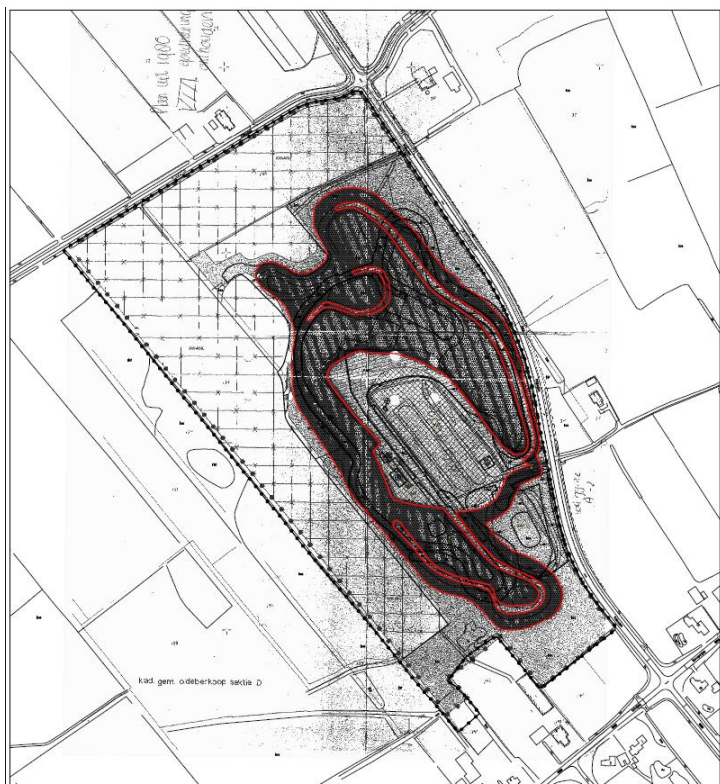
De gemeente Ooststellingwerf werkt al verschillende jaren aan de planologische inpassing van motorcrossterrein Prikkedam. In dit hoofdstuk wordt in het kort de geschiedenis van het project motorcrossterrein Prikkedam beschreven.

### 2.2 Planologisch kader

#### 2.2.1 Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980

In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het sportterrein was opgenomen. Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is vervolgens op 19 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 met name 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** Delen van plankaart 1980 waaraan goedkeuring is onthouden (rode arcering)





### 2.2.2 *Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997*

In 1997 is om de situatie planologisch te verankeren 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. In 2001 werd een nieuwe milieuvergunning door de provincie verleend. Deze milieuvergunning werd twee jaar later gedeeltelijk vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er geen trainingen meer in de avonden gehouden mochten worden, dat de baan maximaal zes uur voor motorcross gebruikt mocht worden en dat er geen motorcrosswedstrijden plaats mochten vinden. In 2008 werd de milieuvergunning aangevuld door de gemeente, waardoor vanaf dit moment op zondagen drie wedstrijden mochten plaatsvinden.

### 2.2.3 *Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013*

In 2011 werd een ontwerp bestemmingsplan gemaakt, dat in 2013 werd vastgesteld. Er leek een duidelijke planologische regeling te zijn voor het plangebied, maar de Raad van State heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 vernietigd. Dit omdat het bestemmingsplan zonder akoestisch onderzoek een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein mogelijk maakte dan de nu vergunde 6 uur per week.

### 2.2.4 *Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014*

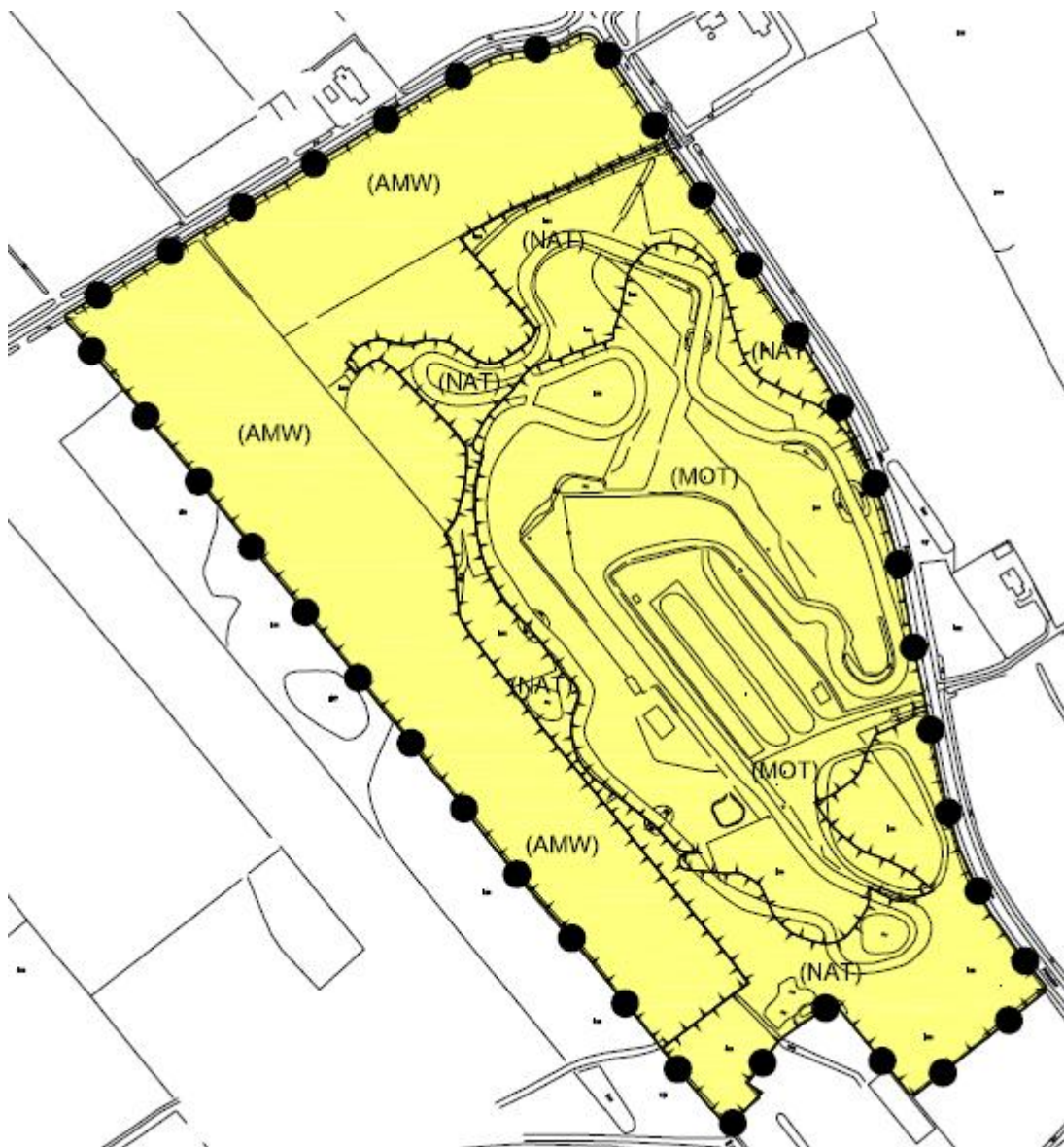
Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld (zie figuur 2.2). De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. De gemeente heeft getracht aan deze actualiseringsplicht te voldoen door in 2013 een bestemmingsplan vast te stellen. Doordat dit bestemmingsplan in 2014 werd vernietigd, heeft de gemeente 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 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de ABRS deze rechtbankuitspraak in hoger beroep stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime. Het bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het vigerende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Het overige deel van de motorcrossbaan valt binnen de aanduidingen van het plan van 1980. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming natuur en is dus in strijd met het bestemmingsplan.

## 2.3 **Milieuvergunning**

Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De voorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Raad van State op 8 januari 2003 vernietigd.

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

**Figuur 2.2** Uitsnede beheersverordening motorcrossterrein Prikkedam



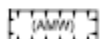
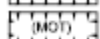
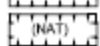
**Plangebied**

 Plangebied

**Besluitvlak**

 Bestaand

**Besluitsubvlakken**

-  Agrarisch met waarden
-  Motorcrossterrein
-  Natuur

## 3 Beleidskader

### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het belangrijkste relevante ruimtelijke beleidskader voor motorcrossterrein Prikkedam samengevat weergegeven. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid.

### 3.2 Europees beleid

#### 3.2.1 *Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn*

De Europese richtlijn voor het behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) biedt bescherming aan gebieden die een bijzondere status hebben voor de instandhouding van bepaalde vogels of groepen van vogels. Met de inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet is deze richtlijn verankerd in de nationale wetgeving. Het plangebied is niet als zodanig aangewezen.

De Europese richtlijn inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn) uit 1992 biedt bescherming aan gebieden die van belang zijn voor het voortbestaan van bepaalde leefomstandigheden (habitats) of voor de bescherming van bepaalde soorten. Met de inwerkingtreding van de Natuurbeschermingswet is deze richtlijn verankerd in nationale wetgeving. Het plangebied is niet als zodanig aangewezen.

#### 3.2.2 *Natura 2000*

De Europese Unie heeft het initiatief genomen voor Natura 2000, een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de EU. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, zijn ook aangegeven als Natura 2000-gebied. De beschermde status van Natura 2000-gebieden is op dit moment in ontwerpbesluiten vastgelegd. Hierin zijn tevens instandhoudingsdoelen geformuleerd voor de beschermde soorten en habitats die in deze gebieden voorkomen. Het is niet toegestaan om zonder een vooraf toegekende vergunning nieuwe activiteiten binnen of nabij een Natura 2000-gebied uit te voeren.

### 3.3 Nationaal beleid

#### 3.3.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Rijk zet in de SVIR uiteen welke nationale belangen het heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten hiervoor worden ingezet. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR staat eveneens beschreven dat bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten moeten worden afgewogen. Door een MER op te stellen worden de milieueffecten van het voorgenomen plan in de afweging van het bestemmingsplan genomen.

### 3.3.2 *Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4)*

Op 8 juni 2001 is het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) door het kabinet vastgesteld. In het NMP4 is het doel gesteld om per 2030 de afwenteling van milieuproblemen, op volgende generaties en op mensen in arme landen, te stoppen. Dit kan worden bereikt door de grote milieuproblemen in clusters aan te pakken: energiehuishouding, biodiversiteit en hulpbronnen, milieudruk door de landbouw, stoffen, externe veiligheid, milieu en gezondheid en milieubeleid en de leefomgeving. Veranderingen kunnen worden georganiseerd via systeeminnovatie.

Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar versterken. Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Het NMP4 doet geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden bij nieuwe ontwikkelingen.

## 3.4 **Provinciaal beleid**

### 3.4.1 *Streekplan Fryslân*

In het Streekplan Fryslân (vastgesteld op 13 december 2006) staan de relaties tussen steden en platteland centraal. Een motorcrossterrein wordt niet expliciet genoemd in het streekplan. Motorcrossen is een vorm van dagrecreatie. Met betrekking tot 'dagrecreatie' is in het streekplan opgenomen dat consumenten steeds kritischer worden en vragen om meer afwisseling, meer kwaliteit en ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen. Ook verhoogde aandacht voor landschappelijke inpassing en de medeverantwoordelijkheid van de sector voor het beheer van natuur, landschap en erfgoed wordt bevorderd.

### 3.4.2 *Verordening Romte Fryslân 2014*

In de verordening Romte Fryslân 2014 (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie Fryslân regels ten behoeve van de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen door worden vertaald. De verordening bevat regels voor:

- Ruimtelijke kwaliteit
- Wonen
- Werken
- Recreatie en toerisme
- Landbouw
- Natuur
- Kustverdediging
- Windturbines

Daarnaast wordt in de verordening vermeld dat een ruimtelijk plan voor gronden die deel uitmaken van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), of gronden nabij het NNN niet mogen lijden tot significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van dat gebied. In figuur 3.1 wordt het NNN in de buurt van het motorcrossterrein weergegeven. De grond waarop het motorcrossterrein is gesitueerd, maakt geen deel uit van het NNN, maar ligt wel in de nabijheid. Met dit gegeven zal rekening gehouden worden bij de effectbeoordeling in het Plan-MER.

**Figuur 3.1 Nationaal Natuurnetwerk nabij het plangebied (rood omcirkeld)**



### **Frysk miljeuplan 2011-2014**

De hoofddoelstelling van het Frysk Miljeuplan 2011-2014 (vastgesteld op 9 februari 2011) is het streven naar een duurzame samenleving. Hierbij hoort een verantwoord gebruik van het fysieke leefmilieu, zodat dit gebruik oneindig kan voortduren. Dit betekent dat er geen sprake kan zijn van schadelijke onttrekkingen of schadelijke toevoegingen aan het fysieke leefmilieu. De provincie wil schadelijke onttrekkingen of toevoegingen aan het Friese leefmilieu in 2030 uitgebannen hebben. Hier horen doelstellingen bij die via drie uitwerkingssporen gerealiseerd worden:

- Slim milieubeheer;
- Ruimte voor duurzame innovaties;
- Bouwen aan een duurzame samenleving.

Geldende wet- en regelgeving wordt niet slechts op een juiste manier toegepast, maar de ondernemers worden hiermee optimaal bediend. Slim milieubeheer betekent een verschuiving van reguleren naar faciliteren, van corrigeren van 'overtreders' naar het bevorderen van naleefgedrag van vergunninghouders. In het milieuvergunningstraject voor het motorcrossterrein is het destijds geldende Frysk Miljeuplan 2006-2009 aan de orde geweest, wat betekent dat het voorgenomen plan niet in strijd is met het milieuplan.

## **3.5 Gemeentelijk beleid**

### **3.5.1 Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030**

Met de structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030 (vastgesteld op 15 september 2009) geeft het gemeentebestuur op hoofdlijnen en op structuurniveau richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Ooststellingwerf. In de visie wordt gekeken naar hoe een vitale, leefbare en aantrekkelijke toekomst voor Ooststellingwerf kan worden bereikt. Er wordt in deze visie niets expliciet genoemd over het motorcrossterrein. Het voorgenomen plan past binnen de structuurvisie Ooststellingwerf.

### **3.5.2 Gemeentelijk milieubeleidsplan**

Het milieubeleid is in Ooststellingwerf vormgegeven in het milieubeleidsplan 2010-2016. De visie van dit milieubeleidsplan is: een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. De gemeente wil zich inzetten voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. In de (gemeentelijke) milieuvergunning is opgenomen dat het (gebruik) van het motorcrossterrein niet in strijd is met het milieubeleidsplan.

## 4 Referentiesituatie

### 4.1 Inleiding

Om in een Plan-MER de milieueffecten van een voornemen (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) te bepalen moet deze effecten worden vergeleken met de effecten van de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de bestaande situatie samen met de autonome ontwikkeling. Daarbij betreft de bestaande situatie “*alle vergunde activiteiten die zijn gerealiseerd, uitgezonderd illegale activiteiten*”. De autonome ontwikkeling betreffen ‘*activiteiten of ontwikkelingen in of in de omgeving van het plangebied die zeer waarschijnlijk zullen plaatsvinden, ook al vindt het voornemen niet plaats*’.<sup>2</sup>

#### 4.1.1 Bestaande situatie

Uit de omschrijving van de bestaande situatie voor een Plan-MER hiervoor blijkt dat alleen die activiteiten in de bestaande situatie moeten worden opgenomen waarvoor een vergunning is verleend (of die op grond van andere regels zoals een bestemmingsplan plaats mogen vinden) en die ook feitelijk plaatsvinden.

In tabel 4.1 is een overzicht opgenomen van de feitelijke activiteiten binnen het bestemmingsplangebied. In de tabel wordt verwezen naar verschillende onderdelen van het motorcrossterrein. In figuur 4.1 is een overzichtskartaal opgenomen waar de verschillende onderdelen op zijn weergegeven. In bijlage 1 is een meer gedetailleerde beschrijving opgenomen van de huidige juridische status van het gebruik van het Prikkedamterrein.

**Tabel 4.1 - Feitelijke activiteiten binnen het bestemmingsplangebied**

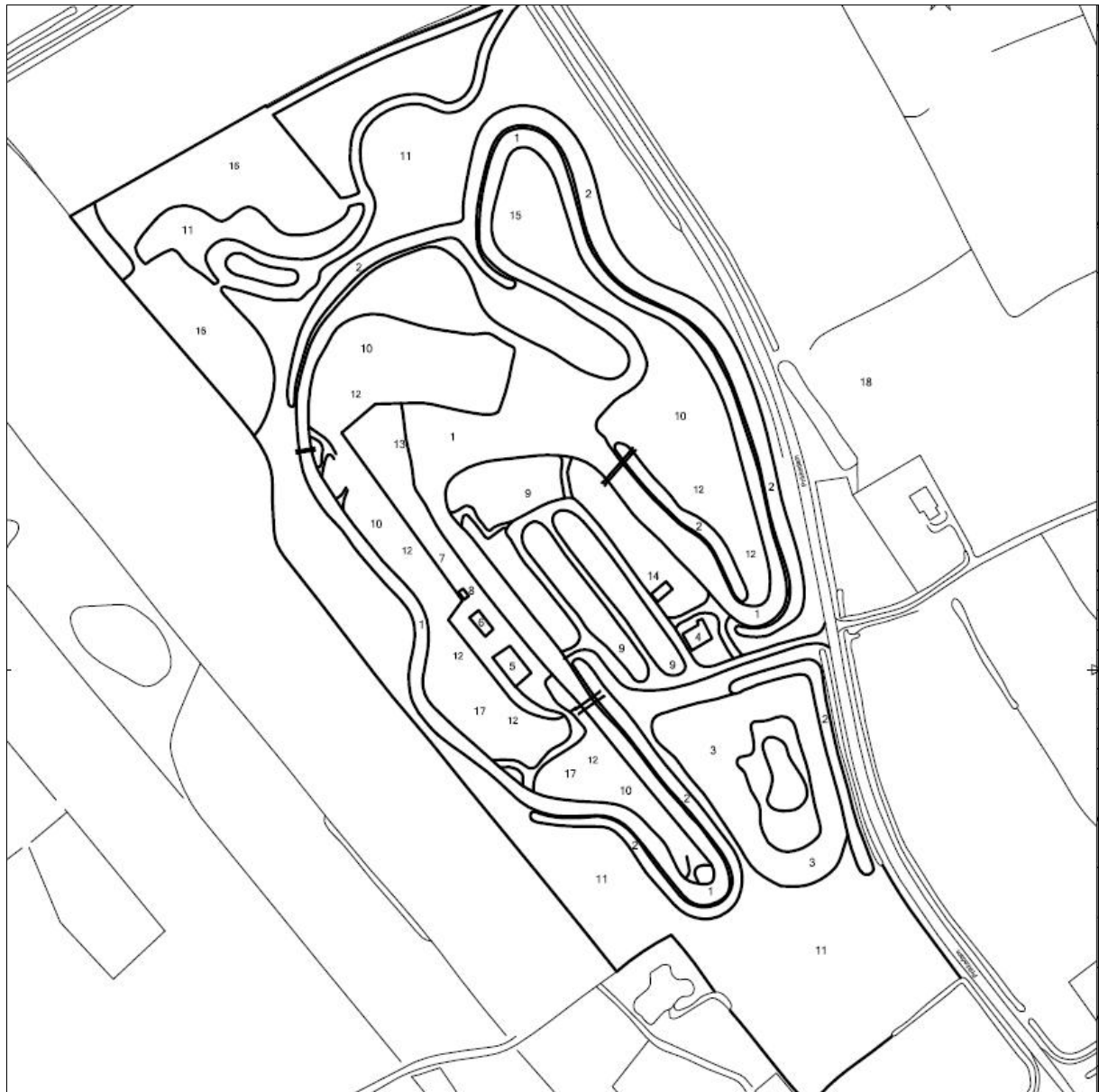
<b>Wat (activiteit)</b>	<b>Waar</b>	<b>Wanneer</b>
Motorcross	1, 3, 10, 12	6 uur/weekplus 3 wedstrijddagen/jaar
Parkeren	9, 16 en 18	Tijdens motorcrossactiviteiten
Overnachten	9	Vooraf aan een wedstrijddag
Paardrijden SGW	1, 3, 10, 12	2 dagen/jaar
Wandelen, fietsen, paardrijden	10-11	Continu

#### 4.1.2 Autonome ontwikkeling

Voor het bestemmingsplangebied is op 20 december 2016 een voorbereidingsbesluit vastgesteld. Dit besluit is er op gericht om wijzigingen in het gebruik van gronden en bouwwerken in het plangebied te voorkomen in de periode tot dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Op basis hiervan worden wijzigingen in het gebruik van het motorcrossterrein niet verwacht. Ook worden op dit moment andere ‘*activiteiten of ontwikkelingen in of in de omgeving van het plangebied die zeer waarschijnlijk zullen plaatsvinden, ook al vindt het voornemen niet plaats*’ niet verwacht. De situatie in de autonome ontwikkeling is dan ook overeenkomstig de bestaande situatie.

<sup>2</sup> Commissie voor de milieueffectrapportage (2015). Referentiesituatie in MER voor bestemmingsplannen. Factsheet nr. 29.

**Figuur 4. 1 - Overzichtskaart Motorcrosssterrein Prikkedam (bron: MSV De Prikkedam)**



1	motorcrossbaan	10	paden binnen motorcrosssterrein
2	geluidswallen	11	paden binnen gebied met natuurwaarden
3	motorcrossbaan voor beginners	12	behendigheidsparcours
4	Kantine	13	starthek
5	loods en dieseltank	14	tankplaats (gewenst)
6	jurygebouw	15	pomp
7	parc fermé	16	parkeerplaats voor bezoekers (toeschouwers)
8	technische keuring	17	rennerskwartier (reserve)
9	rennerskwartier	18	parkeerplaats voor bezoekers (toeschouwers)

## 5 Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 5.1 Voorgenomen activiteit

De gemeenteraad van Ooststellingwerf is voornemens om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen waarin het gebruik van het Prikkedamterrein wordt geregeld. Dit bestemmingsplan zal een regeling bevatten voor het feitelijke motorcrossen en het hieraan gerelateerde gebruik (zoals parkeren). Daarnaast wordt een regeling opgenomen voor gebruik dat niet gerelateerd is aan het motorcrossen (zoals recreatief medegebruik voor wandelen of paardrijden).

#### Hoofdpopzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan biedt zo veel mogelijk ruimte voor wenselijke activiteiten. Dit betekent dat in het bestemmingsplan alleen die voorwaarden worden opgenomen die nodig zijn om een goede ruimtelijke ordening (lees: tenminste een aanvaardbare woon- en leefomgeving) te waarborgen. Daarbij kunnen ook voorwaarden worden opgenomen om te waarborgen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

Het bestemmingsplan stuurt zo veel mogelijk op doelen en niet op middelen. Als voorbeeld: bij voorkeur wordt bepaald dat de geluidsbelasting op een bepaalde plaats niet hoger mag zijn dan een bepaald aantal dB en niet het middel dat een geluidsscherm geplaatst moet worden om dit doel te behalen.

#### Begripsomschrijvingen

In het op te stellen bestemmingsplan worden (mogelijk) begrippen gebruikt die ook belangrijk zijn voor het bepalen van de milieueffecten van de activiteiten die op grond van het plan mogelijk worden gemaakt. Om onduidelijkheid over deze begrippen te voorkomen is hierna een conceptomschrijving van de begrippen opgenomen.

- Motorcrossbaan: een voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen als circuit ingericht deel van een motorcrossterrein.
- Motorcrossterrein: een terrein ingericht voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren.
- Openstellingsperiode van een motorcrossbaan: de periode per dag waarop een motorcrossbaan open mag zijn. Binnen deze periode mag de baan ten hoogste een bepaald aantal uren (openstellingsuren) open zijn.
- Openstellingsuren van een motorcrossbaan: het aaneengesloten aantal uren waarop een motorcrossbaan open mag zijn voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen. Deze openstellingsuren moeten plaatsvinden binnen een openstellingsperiode.



## 5.2 Alternatievenonderzoek

Een vast onderdeel van m.e.r.studies is het alternatievenonderzoek: in hoeverre zijn er naast of binnen de voorgenomen activiteit reële alternatieven of varianten met andere milieueffecten? Hieronder wordt beschreven welke alternatieven en/of varianten in de plan-m.e.r. zullen worden beschouwd.

### 5.2.1 Verzoek MSV

In hoofdlijnen vraagt de MSV het volgende aan bij de gemeente<sup>3</sup>:

- het uitbreiden van het aantal opstellingsuren van de motorcrossbaan van 6:00 uren/week naar 7:59 uren/week;
- het uitbreiden van de openstelling van de motorcrossbaan van woensdag en zondag naar woensdag, zaterdag en zondag;
- het aanpassen van de openstellingsperiode van de motorcrossbaan aan de daglichtperiode;
- het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen/jaar van 3 wedstrijddagen/jaar naar 2 wedstrijddagen/jaar en 1 wedstrijdweekeinde waarvan de zaterdag een trainingsdag is en de zondag een wedstrijddag;
- het uitbreiden van het aantal clubwedstrijddagen/jaar tot 5 wedstrijddagen/jaar. Een dergelijke dag vindt plaats op een zondag. Het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan op een clubwedstrijddag is ten hoogste 7:59 uren, waarbij de openstellingsuren op mogelijke andere dagen in die week vervallen.

### 5.2.2 Openstellingsuren meest relevant

De gemeente is van mening dat de regeling voor de wekelijkse openstellingsuren voor de omgeving een zeer belangrijke variabele is. Dit gebruik vormt de 'reguliere bedrijfssituatie' van het crossterrein, het gebruik kan elke week plaatsvinden en heeft dus ook elke week invloed op het woon- en leefmilieu. De gemeente heeft daarom besloten het milieuonderzoek in de Plan-MER primair te richten op het regime voor de wekelijkse openstellingsuren. Aanvullend zal er gekeken worden naar het aantal wedstrijddagen dat op grond van het bestemmingsplan mogelijk wordt toegestaan.

### 5.2.3 Te onderzoeken alternatieven

Gezien de aanvraag van de MSV en de belangen van de omgeving van het Prikkedamterrein, is de gemeente voornemens de volgende alternatieven te laten onderzoeken in de Plan-MER-studie.

- Alternatief 1: Conform huidige milieuvergunning; wekelijkse openstelling van 6 uur, verdeeld over 2 dagen; jaarlijks 3 wedstrijddagen
- Alternatief 2: Uitbreiding wekelijkse openstelling naar 7:59 uur; verdeeld over 3 dagen (alternatief 2a) of verdeeld over 2 dagen (alternatief 2b); jaarlijks 4 wedstrijddagen en 5 clubwedstrijden

Hieronder wordt de inhoud van deze alternatieven nader toegelicht.

#### Alternatief 1 Conform milieuvergunning

Zoals hiervoor in de omschrijving van de referentiesituatie al is uiteengezet passen niet alle activiteiten van het feitelijk gebruik binnen de ruimtelijke regels voor de gronden binnen het bestemmingsplangebied. In alternatief 1 wordt het bestemmingsplan zo vastgesteld dat het feitelijk gebruik binnen de regels past. Voor wat betreft de motorcrossactiviteiten betekent dit dat het bestemmingsplan mogelijkheden biedt voor dergelijke activiteiten overeenkomstig de op 22 augustus 2011 en de op 28 april 2008 verleende milieuvergunningen. Ook het gebruik van de motorcrossbaan voor beginners (onderdeel 3 van het motorcrossterrein) voor motorcrossactiviteiten is op grond van dit bestemmingsplan dan mogelijk.

<sup>3</sup> In de aanvraag vraagt de MSV ook om het uitbreiden van de recreatieactiviteiten op het motorcrossterrein met een sportactiviteit zoals een MUD/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten worden behandeld in par. 5.3.

Dit betekent ook dat het gebruik van het motorcrosssterrein, anders dan de motorcrossbaan, voor andere in de omgevingsvergunning opgenomen motorcrossactiviteiten zoals enduro, off road en trial op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Deze activiteiten moeten plaatsvinden op het deel van het terrein binnen de omtrek van motorcrossbaan of een gedeelte daarvan. Ook moeten deze activiteiten plaatsvinden binnen de openstellingsuren van de motorcrossbaan.

#### **Alternatief 1 Conform milieuvergunning**

Wekelijkse openstelling motorcrossbaan: woensdag ( $\leq 3:00$  uren) en zondag ( $\leq 3:00$  uren)

- Woensdag 1 april – 1 november: 16:00 – 19:00 uur / 1 november – 1 april: 14:00 – 17:00 uur
- Zondag gehele jaar: 9:30 – 12:30 uur

Jaarlijks 3 wedstrijddagen (aanvullend op wekelijkse openstelling)

#### **Alternatief 2 Uitbreiding openstellingsuren**

In alternatief 2 wordt het bestemmingsplan zo vastgesteld dat het plan ruimte biedt voor de in de aanvraag van MSV opgenomen motorcrossactiviteiten. Daarbij geldt, evenals bij alternatief 1, dat het gebruik van de beginnersbaan en het gebruik voor enduro, off road en trial ook wordt toegestaan binnen de openstellingsuren van de motorcrossbaan.

Binnen alternatief 2 worden twee varianten onderscheiden: 2a en 2b. Het verschil tussen deze twee varianten zijn de dagen waarop de motorcrossbaan open is voor motorcrossactiviteiten. In de onderstaande kaders is de inhoud van 2a en 2b samengevat weergegeven.

#### **Alternatief 2a. Uitbreiding naar 7:59 uur, op 3 dagen**

Wekelijkse openstelling motorcrossbaan: woensdag ( $\leq 2:30$  uren), zaterdag ( $\leq 2:30$  uren) en zondag ( $< 3:00$  uren)

- Woensdag 10 feb – 15 mrt: 15:30 – 18:00 uur / 15 mrt – 15 okt 16:30 – 19:00 uur / 15 okt – 10 feb 14:30 – 17:00 uur
- Zaterdag: 10 feb – 15 mrt: 14:30 – 18:00 uur / 15 mrt - 15 okt 14:30 – 19:00 uur / 15 okt – 10 feb 14:30 - 17:00 uur [ NB in zomer ruimere openstellingsperiode, maar daarbinnen mag maximaal 2:30 uur worden gecrosst ]
- Zondag gehele jaar: 9:30 – 12:30 uur

Jaarlijks 4 wedstrijddagen (aanvullend op wekelijkse openstelling)

Jaarlijks 5 clubcrossdagen (in de betreffende week worden evenveel trainingsuren ingeleverd)

#### **Alternatief 2b. Uitbreiding naar 7:59 uur, op 2 dagen**

Wekelijkse openstellingsuren motorcrossbaan: woensdag ( $< 4:00$  uren) en zondag ( $< 4:00$  uren)

- Woensdag 10 feb – 15 mrt: 14:00 – 18:00 uur / 15 mrt – 15 okt 15:00 – 19:00 uur / 15 okt – 10 feb 13:00 – 17:00 uur
- Zondag: gehele jaar: 9:30 – 13:30 uur

Jaarlijks 4 wedstrijddagen (aanvullend op wekelijkse openstelling)

Jaarlijks 5 clubcrossdagen (in betreffende week worden evenveel trainingsuren ingeleverd)

*Voor het onderzoek voor de Plan-MER wil de gemeente Ooststellingwerf alternatief 2 beperken tot één van deze twee varianten (2a of 2b). De gemeente wil graag van de inwoners van de omgeving van het bestemmingsplangebied (de motorcrossbaan) en de MSV horen welke variant hun voorkeur heeft: een spreiding van de openstellingsuren over de woensdag, zaterdag en zondag waarbij het aantal uren per dag lager is (2a) of een spreiding over de woensdag en zondag waarbij het aantal uren per dag hoger is (2b). De gemeente wil op basis van de ontvangen zienswijzen op de notitie een keuze te maken om ofwel 2a ofwel 2b in het Plan-MER te onderzoeken op milieueffecten.*

### 5.3 Variant: recreatief medegebruik

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten vraagt de MSV ook om meer ruimte voor andere (niet-motorcross) activiteiten op het Prikkedamterrein. De MSV doelt daarbij op recreatief medegebruik van het terrein voor activiteiten zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten.

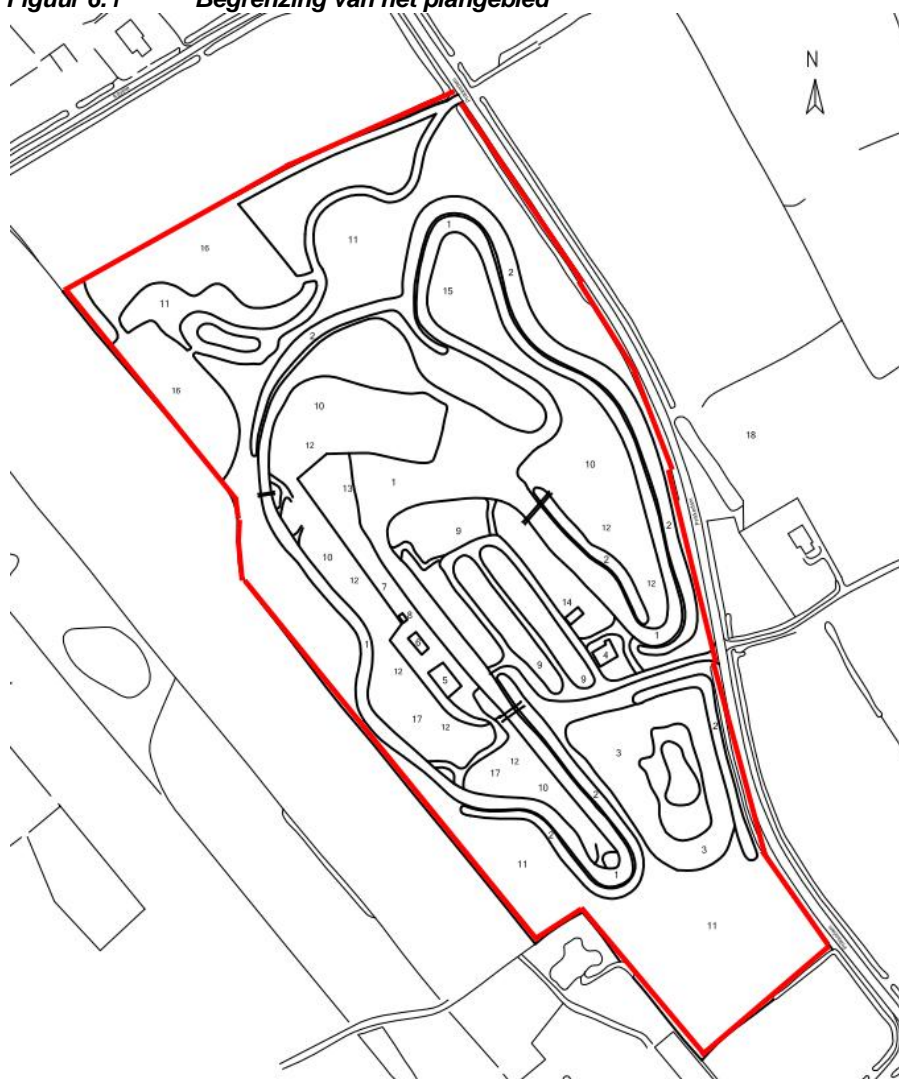
Binnen de in par. 5.2 genoemde alternatieven die in het MER worden beschouwd, zal telkens ook een variant worden beschouwd waarbij ruimte wordt geboden voor het bovengenoemde recreatieve medegebruik. Bij de behandeling van de varianten met recreatief medegebruik zal worden ingegaan op eventuele milieueffecten van dit medegebruik.

## 6 Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling

### 6.1 Reikwijdte

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarop de ontwikkelingen omtrent motorcrossterrein Prikkedam plaatsvinden (zie figuur 6.1). Het plangebied ligt aan de weg Prikkedam in het landelijk gebied ten zuidwesten van de kern Makkinga en ten noorden van het buurtschap Twijtel.

**Figuur 6.1** Begrenzing van het plangebied



Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied, kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect zal in het MER het studiegebied worden bepaald.

## 6.2 Inhoud MER

De kern van het Plan-MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden verwacht. Daarnaast moeten redelijke alternatieven/varianten voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het milieuraapport moet (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen bevatten:

- 1) een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- 2) een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, inclusief motivering voor de bandbreedte (alternatieven of varianten);
- 3) een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- 4) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- 5) een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten en de beschreven bandbreedte kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- 6) een vergelijking van de als gevolg van onderdeel 4) beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- 7) een overzicht van de leemten in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- 8) een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

## 6.3 Beoordelingskader

In het MER worden de effecten van 'Motorcrossterrein Prikkedam' aan de hand van alternatieven en varianten beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten; ook positieve effecten worden beschreven. De effectbeschrijving richt zich vooral op de voor besluitvorming relevante milieuaspecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie zoals deze is beschreven in hoofdstuk 4 van deze notitie. De effectbeoordeling zal plaatsvinden op een schaalniveau dat past bij het schaalniveau waarop het m.e.r.-plichtige besluit (in dit geval het bestemmingsplan) wordt uitgewerkt.

In de effectbeschrijvingen wordt aangegeven of effecten tijdelijk, permanent of omkeerbaar zijn, op korte of lange termijn spelen. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Om de alternatieven met elkaar te kunnen vergelijken, wordt een beoordelingskader opgesteld. Hiervoor wordt een set criteria gebruikt, die zoveel mogelijk kwantitatief wordt ingevuld op een detailniveau waarop een goede vergelijking van de alternatieven kan plaatsvinden. Indien een kwantitatieve beoordeling niet mogelijk is of niet nodig is, zal een kwalitatieve beoordeling plaatsvinden. In tabel 6.1 is een eerste overzicht van de relevante beoordelingscriteria samengevat weergegeven.

Per beoordelingscriterium zal het milieueffect worden uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:

- ++ sterk positief effect;
- + positief effect;
- 0 geen positief en geen negatief effect;
- negatief effect;
- sterk negatief effect.

Tabel 6.1 Overzicht beoordelingscriteria MER

Milieuaspect	Subaspect	Toetsingscriterium
Bodem	Bodemkwaliteit	Beïnvloeding bodemkwaliteit
	Aardkundige waarden	Beïnvloeding aardkundige waarden
Water	Grondwater	Beïnvloeding grondwaterstanden
		Beïnvloeding grondwaterstromingen
	Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewater
	Waterkwaliteit	Beïnvloeding grond- en/of oppervlakte-waterkwaliteit
Natuur	Beschermd gebied	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden
		Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk
	Beschermd en Rode Lijst soorten	Beïnvloeding van beschermd natuur- en diersoorten
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding van de openheid en schaal van het landschap
		Beïnvloeding van bijzondere landschapsstructuren en elementen
	Cultuurhistorische waarden	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen
	Archeologische waarden	Verlies of aantasting van archeologische waarden
	Verkeer	Gevolgen voor de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling
		Gevolgen voor de verkeersveiligheid.
Parkeren	Gevolgen voor parkeren	
Woon- en leefmilieu	Geluid	Hinder en overlast door de inrichting (motorcrossterrein)
		Hinder en overlast door wegverkeersgeluid
	Luchtkwaliteit	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> )
	Externe veiligheid	Beïnvloeding externe veiligheid

In het kader van het bestemmingsplan uit 2013 zijn diverse onderzoeken voor het plangebied uitgevoerd. Voor die planonderdelen waar de milieueffecten op basis van bestaande documentatie reeds voldoende informatie aanwezig is, zal geen nader onderzoek worden uitgevoerd. Voor deze milieuaspecten zullen de conclusies uit bestaande documentatie worden overgenomen.

Voor het aspect geluid wordt in het kader van dit m.e.r. een nieuw modelonderzoek uitgevoerd. Voor natuur wordt het bestaande onderzoek geactualiseerd.

## 7 De procedure

### 7.1 De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein Prikkedam, wordt in een aantal stappen doorlopen:

1. *Openbare kennisgeving*: wanneer een initiatiefnemer voornemens is een plan te gaan opstellen waarvoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, moet dit openbaar worden gemaakt. De bekendmaking vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld om advies over de inhoud van het MER uit te brengen.
2. *Raadplegen bestuursorganen*: na de kennisgeving dienen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport te worden bepaald. Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het MER. De notitie wordt gedurende een periode van 6 weken voor eenieder ter visie gelegd en er kunnen (mondeling of schriftelijk) zienswijzen worden ingediend. Op basis van de binnengekomen zienswijzen en uitgebrachte adviezen stelt het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER vast waar de initiatiefnemer rekening mee dient te houden.
3. *Opstellen Milieurapport (MER) en bestemmingsplan*: op basis van de reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de vastgestelde richtlijnen wordt vervolgens het milieurapport opgesteld. Hierin worden het voornemen en de varianten en alternatieven beoordeeld op hun milieueffecten. Tijdens deze derde procedurestap wordt tevens het ontwerp van het bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt samen met het MER door het bevoegd gezag vastgesteld en ter inzage gelegd.
4. *Terinzagelegging en zienswijzen*: na vaststelling liggen de documenten gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens de tervisielegging kan eenieder mondeling of schriftelijk een reactie op de documenten geven. Tijdens deze periode wordt tevens aan de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd of zij het MER wil toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit.
5. *Motiveren in het definitieve ontwerpplan*: mede op basis van de inspraakresultaten en adviezen en met in achtneming van de uitkomsten van het MER, stelt het bevoegd gezag vervolgens het definitieve bestemmingsplan vast.
6. *Bekendmaking en mededeling van het plan*: na vaststelling van het bestemmingsplan wordt deze bekend gemaakt.
7. *Evaluatie en monitoring*: nadat de plannen zijn gerealiseerd, dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd. In het MER wordt daarvoor een eerste aanzet gegeven.

## **7.2 Te raadplegen instanties**

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het MER voor motorcrossterrein Prikkedam raadpleegt het bevoegd gezag in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.8 Wet milieubeheer).

Het bevoegd gezag is voornemens in ieder geval de volgende instanties over dit project te raadplegen:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Gedeputeerde Staten van Fryslân;
- Burgemeester en Wethouders van de omliggende gemeenten;
- Wetterskip Fryslân

Ook wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies over de reikwijdte en het detailniveau gevraagd. De gemeente zal daarbij de commissie ook vragen om ontvangen adviezen en zienswijzen (zie hierna) in haar advies te verwerken wanneer deze daar aanleiding voor geven.

## **7.3 Reacties**

Er is een openbare kennisgeving gepubliceerd die aangeeft welke procedure het bevoegd gezag volgt in het kader van het Plan-m.e.r. voor motorcrossterrein Prikkedam. Daarnaast ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage en kunnen zienswijzen worden ingediend. Bij het opstellen van het MER zal hiermee rekening worden gehouden.

Reacties kunnen per post worden aangeleverd aan:

Gemeente Ooststellingwerf  
Postbus 38  
8430 AA Oosterwolde



# Bijlage 1

## Nadere toelichting referentiesituatie

## Bijlage 1 Nadere toelichting referentiesituatie

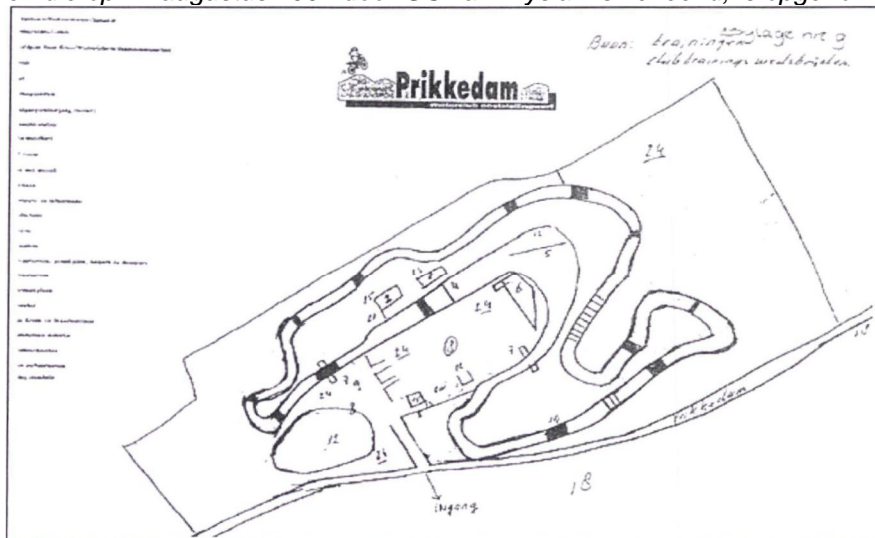
In deze bijlage wordt nader toegelicht hoe de gemeente Ooststellingwerf de bestaande feitelijke en legale gebruik ziet. Hieronder wordt ingegaan op de verschillende activiteiten: motorcross, parkeren, overnachten, paardrijden-SWG en wandelen-fietsen-paardrijden. In de tekst wordt enkele malen verwezen naar “onderdelen”, het gaat hier dan om de onderdelen van het Prikkedamterrein zoals aangegeven op de overzichtskaart in hoofdstuk 4 van de NRD.

### Motorcrossactiviteiten

#### *Milieuvergunning*

De motorcrossactiviteiten vinden plaats overeenkomstig de op 22 augustus 2001 door gedeputeerde staten van Fryslân en de op 28 april 2008 door burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf verleende milieuvergunningen<sup>4, 5</sup>. Deze activiteiten passen dan ook binnen de milieuregels. Daarbij wordt opgemerkt dat de werkelijke motorcrossactiviteiten alleen plaats mogen vinden op onderdeel 1 (de motorcrossbaan) van het terrein. Op grond van de milieuvergunning van 22 augustus 2001 is buiten de motorcrossbaan alleen “stapvoets” rijden mogelijk<sup>6</sup>. Hiervoor wordt ook verwezen naar het advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB) van 25 mei 2016<sup>7</sup>. Hierin is namelijk opgemerkt dat “in de aanvraag ten behoeve van de provinciale milieuvergunning van 22 augustus 2001 is vastgelegd dat het rijden binnen de baan plaatsvindt. De ligging van de baan is opgenomen bij deze aanvraag. In het bijbehorende akoestisch onderzoek is er eveneens van uitgegaan dat de geluidbronnen zijn gelegen op de baan zoals deze is aangevraagd. In de voorschriften is opgenomen dat buiten de baan alleen stapvoets gereden mag worden.” In figuur B1-1 is de ligging van de baan zoals die in de aanvraag voor de milieuvergunning is opgenomen weergegeven.

*Figuur B1-1 - De ligging van de motorcrossbaan zoals die in de aanvraag voor de milieuvergunning, en die op 22 augustus 2001 door GS van Fryslân is verleend, is opgenomen*



<sup>4</sup> Op grond van de op 22 augustus 2001 door gedeputeerde staten van Fryslân verleende vergunning zijn de volgende activiteiten mogelijk: motorcrosstrainingen en -wedstrijden zoals die als uitgangspunt in het voor de vergunning uitgevoerde geluidsonderzoek zijn opgenomen. Deze uitgangspunten en de resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport “Akoestisch onderzoek Motorcrossterrein ‘Prikkedam’ ten behoeve van sanering industrielawaai en vergunningaanvraag (herziene versie van 19 januari 1996)” met als kenmerk 18-01-1996/655.

<sup>5</sup> Op grond van de op 28 april 2008 door burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf verleende vergunning zijn de volgende activiteiten mogelijk: motorcrosswedstrijden op 3 zondagen/jaar.

<sup>6</sup> In de huisregels van MSV Prikkedam is overigens bepaald dat ook het “stapvoets” rijden buiten het motorcrosscircuit niet mag. Zie ook MSV Prikkedam (2016). *MSV Prikkedam*. Gezien op 16 november 2016, <https://prikkedam.nl/informatie/huisregels/>.

<sup>7</sup> Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (2016). *Verslag ex artikel 8:47 Algemene wet bestuursrecht: Beroep tegen de beslissing op bezwaar afwijzing handhavingverzoek Motorcrossterrein Prikkedam te Makkinga* (StAB-39939).

### Planologie

Op de gronden binnen het deel van het bestemmingsplangebied van het plan "Motorcrossterrein Prikkedam" waaraan op 23 maart 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden zijn geen ruimtelijke regels van toepassing<sup>8</sup>. Een gebruik van deze gronden kan dan ook niet in strijd zijn met dergelijke regels. Voor de bestaande situatie gaan wij er dan ook van uit dat de motorcrossactiviteiten op de betreffende gronden plaats mogen vinden. De onderdelen 1, 10 en 12 van het motorcrossterrein (zie kaart in hoofdstuk 4 NRD) liggen binnen dit gebied.

De gronden ter plaatse van het oostelijke deel van onderdeel 3 (de motorcrossbaan voor beginners) van het motorcrossterrein 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 gebruik van deze gronden voor een motorcrossactiviteiten is dan ook in strijd met de bestemming. In de aanvulling van 12 juli 2016 op het advies van de StAB van 25 mei 2016 is hierover een overeenkomstige opmerking opgenomen: "ten aanzien van de minibaan merk ik op dat deze wellicht niet als zodanig is bestemd (...)"<sup>9</sup>. Daarbij is ook overwogen dat in de toelichting op het geldende bestemmingsplan over deze baan is opgemerkt dat 'vooral de uitgangspunten ten aanzien van het natuurlijk milieu ertoe hebben geleid, dat de onlangs aangelegde jeugd-crossbaan niet als zodanig is bestemd'. Het westelijke deel van de baan voor beginners ligt binnen het deel van het gebied waarvoor geen ruimtelijke regels van toepassing zijn. In figuur B1-2 zijn de verschillende delen van de baan weergegeven.

De motorcrossactiviteiten op het oostelijke deel van de baan voor beginners passen dan ook niet binnen de ruimtelijke regels. De activiteiten op dit deel van de baan zijn dan ook niet 'vergunde activiteiten' zoals hiervoor bedoeld bij de omschrijving van de bestaande situatie. Hierdoor is er sprake van een onderbreking in de baan waardoor het gebruik van de baan als geheel niet meer mogelijk is.

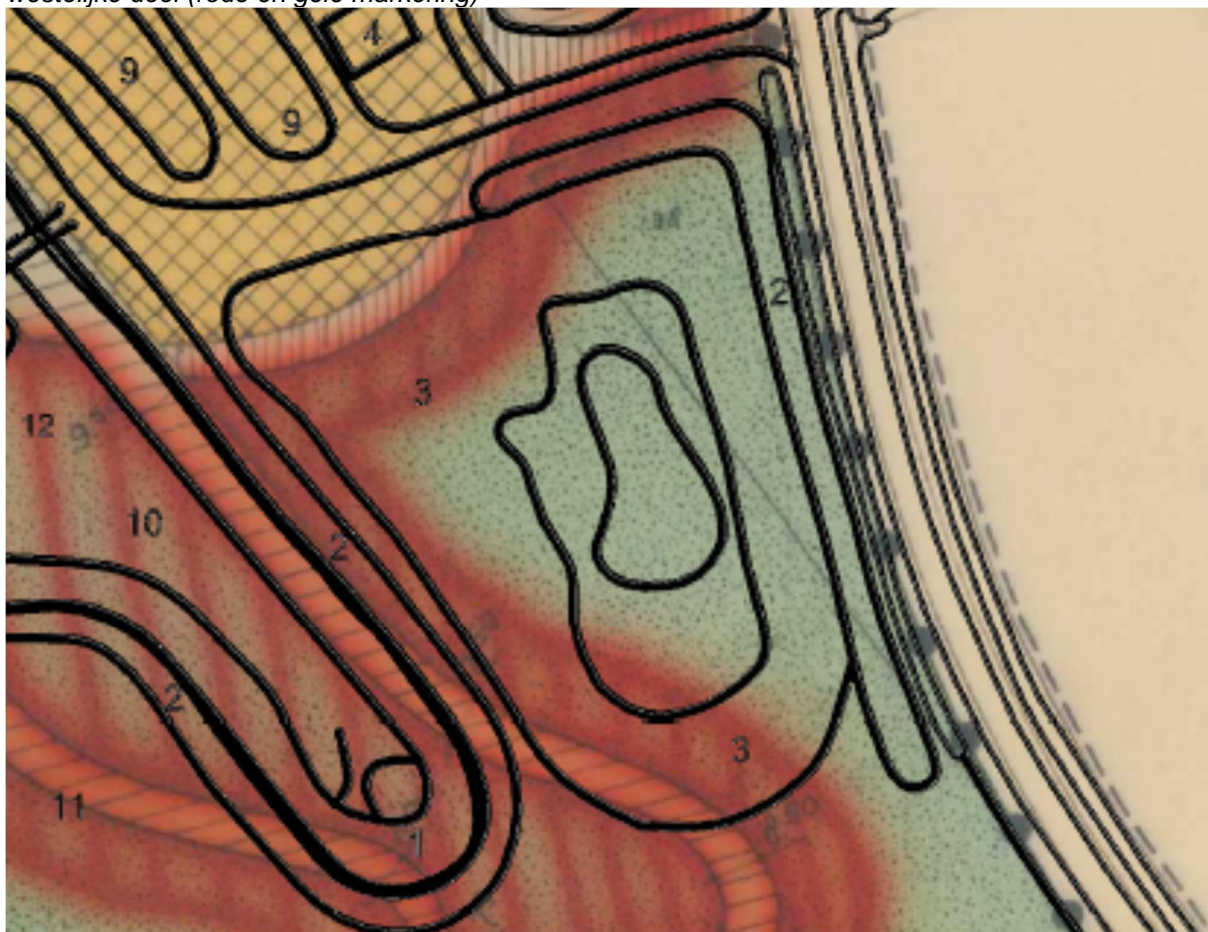
Op basis hiervan maakt de gemeente Ooststellingwerf de keuze om in het onderzoek voor de Plan-MER de motorcrossactiviteiten op onderdeel 3 niet als activiteit in de bestaande situatie op te nemen.

---

<sup>8</sup> Zie ook de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 september 2016 (201505795/1/A1) onder rechtsoverweging 5.2.

<sup>9</sup> Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (2016). *Reactie partijen op StAB-verslag 39939. (Beroep tegen de beslissing op bezwaar afwijzing handhavingsverzoek Motorcrossterrein Prikkedam te Makkinga* (StAB-40047).

Figuur B1-2 - De motorcrossbaan voor beginners met het oostelijke deel (groene markering) met de bestemming "doeleinden van landschaps- en natuurbouw, categorie N (natuurgebied)" en het westelijke deel (rode en gele markering)



#### 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. Het parkeren van de bezoekers vindt plaats op onderdeel 18.

Op het parkeren zijn geen milieuregels van toepassing. Een gebruik van de gronden voor parkeren is dan ook niet in strijd met dergelijke regels.

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 motorcross-sport'. Daarbij is bepaald dat het "uitdrukkelijk is verboden, dat dit terrein gebruikt wordt voor crosscircuit, speedway-baan, of een baan t.b.v. radiografisch bestuurd auto's" en dat "mocht de gemeente besluiten dat een dergelijk gebruik alsnog mogelijk moet zijn, dan dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden". In de gebruiksregels van deze bestemming is bepaald dat 'het verboden is ... de gronden te gebruiken voor parkeerterrein, behoudens als tijdelijke voorziening in verband met sportevenementen'. Daarbij in overweging nemende dat het parkeren een (ondergeschikte) activiteit is die ook logisch bij de motorcrosstrainingen en -wedstrijden past leiden wij daar uit af dat het parkeren onderdeel is van de bestemming van de gronden ter plaatse van onderdeel 9. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is dan ook niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

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 verbonden 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 dan ook in strijd met de bestemming. Om het parkeren op deze gronden mogelijk te maken is hiervoor op 20 mei 2016 een omgevingsvergunning verleend. De activiteit parkeren hier 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 gronden ter plaatse van onderdeel 18 liggen buiten het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan “Prikkedam 2017”. Het parkeren op deze gronden is in beginsel niet meer aan de orde nu er geparkeerd kan worden ter plaatse van onderdeel 16. Het voor de gronden ter plaatse van onderdeel 18 geldende bestemmingsplan is het plan “Buitengebied 2016” zoals dat op 22 maart 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld. Op grond hiervan zijn deze gronden bestemd als “*Agrarisch*”. Deze gronden zijn bestemd voor “*dagrecreatief medegebruik, in de vorm van voet, fiets- en ruiterspaden, picknickplaatsen, parkeervoorzieningen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen ...*”. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is dan ook niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

#### Overnachten

Tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag wordt onderdeel 9 van het terrein ook gebruikt om te overnachten. Ook hierop zijn geen milieuregels van toepassing.

Zoals opgemerkt 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 leiden wij af 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 dan ook binnen de ruimtelijke regels.

#### Paardrijden (SGW)

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 motorcrosssterrein en in de omgeving hiervan. Op 15 en 16 oktober 2016 vonden deze wedstrijden hier voor het laatst plaats.<sup>10</sup> Dit in overweging nemende maken wij de keuze om de paardrijdactiviteiten van SGW niet als bestaande activiteiten in de bestaande situatie (of nieuwe activiteiten in het voornemen) op te nemen.

#### Wandelen, fietsen, paardrijden

De belangrijkste activiteiten die op het terrein plaatsvinden zijn de motorcrossactiviteiten en de ondergeschikte activiteiten zoals het parkeren en overnachten die daarbij horen. Daarnaast

---

<sup>10</sup> Bij de aanvraag om de evenementenvergunning voor de activiteiten op 15 en 16 oktober 2016 is opgemerkt dat de SGW stopt met de organisatie van de cross- en marathonwedstrijd bij Nijeberkoop. Zie ook SGW (2016). *SGW Friesland Nijeberkoop*. Gezien op 9 november 2016, <http://www.sgw-friesland.nl/index.htm>. Hier is de volgende opmerking opgenomen: ‘*Na 34 jaar dit evenement met veel plezier te hebben georganiseerd, zijn we na dit weekend (15 en 16 oktober) gestopt met de cross en marathon in Nijeberkoop*’.

worden de gronden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Ook dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten maar die horen niet bij de motorcrossactiviteiten. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11.

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.