

Samenvatting PlanMer

Aanleiding

In 1964 werd één van de eerste kartbanen van Nederland in het Oudeland van Strijen aangelegd. Op 3 maart 2010 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten met betrekking tot het bestemmingsplan Polder het Oudeland van Strijen, 1e herziening (kartbaan), vernietigd. Alleen het noordelijke deel van de kartbaan is naar het oordeel van de Afdeling legaal aanwezig. Voor het zuidelijke deel geldt dit niet. Planologisch gezien is er dus sprake van wijziging/uitbreiding van de kartbaan.

De Afdeling heeft voorts overwogen dat in het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het bestemmingsplan er onderzoek had moeten worden gedaan naar de verplaatsingsmogelijkheden van de kartbaan en de financiële consequenties van beëindiging van de kartbaan. Tenslotte constateert de Afdeling dat bij het opstellen van het bestemmingsplan en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken, het zuidelijk deel van de kartbaan als een nieuwe situatie had moeten worden beschouwd, met name ten aanzien van het Natura 2000-gebied, het stiltegebied, de Ecologische Hoofdstructuur en de beoordeling of een planMER noodzakelijk is. Als gevolg daarvan dienen de uitgevoerde onderzoeken en analyses te worden geactualiseerd.

Intussen heeft het vervolgonderzoek plaatsgevonden en blijken er geen alternatieve locaties voor de kartbaan te bestaan. De gemeenteraad heeft besloten om de kartbaan te legaliseren door middel van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

Planmer-plicht

Het plangebied biedt ruimte voor de uitoefening van sportactiviteiten die samenhangen met het gebruik als kartbaan. In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994 is in de zogenaamde D-lijst onder categorie D 43 het volgende opgenomen: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen'. Voor deze activiteiten geldt, omdat ze zijn opgenomen in de D-lijst, een mer-beoordelingsplicht die van toepassing is op besluiten, zoals de omgevingsvergunning voor milieu. Uit de D-lijst volgt tevens dat voor plannen die kader scheppen voor de genoemde mer-beoordelingsplichtige activiteiten of op het mer-beoordelingsplichtige besluit vooruitlopen, een planmer-plicht geldt.

Dit betekent dat voor het bestemmingsplan kartbaan Strijen een planMER moet worden opgesteld.

Onderzochte alternatieven en scenario's

Voor de kartbaan op de huidige locatie bestaan geen redelijke alternatieven¹. Inrichtingsalternatieven zijn niet aan de orde, aangezien uit wordt gegaan van de huidige inrichting. Er wordt geen uitbreiding toegestaan ten opzichte van de vergunde situatie (milieuvergunning 2004).

In dit planMER worden de effecten van de kartbaan ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit het legale noordelijke deel van de kartbaan. Hierbij wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen (ontwikkelingen binnen de grenzen van het vigerende beleid, waarvan de uitvoering binnen de planperiode wordt verwacht). Voor een deel is dit referentieniveau een zuiver theoretische situatie aangezien de kartbaan in zijn huidige omvang al decennia lang wordt gebruikt. Door deze virtuele situatie als referentiekader te benutten, kan wel het effect van de te legaliseren zuidelijke helft van de kartbaan in beeld worden gebracht.

¹ Deze conclusie is onderbouwd op basis van een locatieonderzoek binnen en buiten de provincie Zuid-Holland en op basis van een onderzoek naar de financiële gevolgen van verplaatsing of beëindiging van de kartbaan

In het planMER zijn de effecten onderzocht van de ontwikkelingsruimte die het bestemmingsplan biedt. Deze is gebaseerd op de vigerende milieuvergunning uit 2004. Voor wat betreft de omvang van de activiteiten binnen de inrichting wordt als ontwikkelingsruimte aangesloten bij de huidige vergunde situatie, dat wil zeggen de situatie die op grond van de geluidsruimte binnen de geluidszone mogelijk is. Er wordt geen scenario onderzocht waarin een uitbreiding van de activiteiten plaatsvindt.

Bodem

In het meest recente verkennend bodemonderzoek uit 1996 is geconcludeerd dat de matig tot sterk puinhoudende toplaag ter plaatse van de kartbaan licht verontreinigd is met zink, cadmium, lood, PAK en minerale olie. Op het zuidelijke gedeelte van de kartbaan wordt alleen een lichte verontreiniging met PAK geconstateerd in de bovengrond. Er is geen sprake van een kans op een geval van ernstige verontreiniging waarvan de ernst en de spoedeisendheid moet worden vastgesteld. Het voorkomen van nieuwe bodemverontreinigingen is zeker gesteld in het milieuspoor: er zijn voorschriften gesteld aan het uitvoeren van bodemrelevante activiteiten. Eventuele verontreinigingen ten opzichte van de nulsituatie bodemonderzoek, dat ten tijde van de vergunningaanvraag in 2004 is uitgevoerd, moeten bij beëindiging van de activiteiten worden verwijderd. Geconcludeerd wordt dat het aspect bodemkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Water

Het Oudeland van Strijen heeft een eigen waterbeheer, met gedeeltelijke onderbemaling. In het plangebied geldt een vast waterpeil van 2,35 m -NAP. De optredende grondwatertrappen zijn hoofdzakelijk II en III hetgeen duidt op ondiepe grondwaterstanden. Met name in de winterperiode zijn de grondwaterstanden hoog.

De voedselrijkdom (stikstof en fosfaat) van het oppervlaktewater in het plangebied is hoog. Er vindt plaatselijk een overschrijding van 2 tot 5 maal de MTR-norm plaats. Vergeleken met ecologische normen (Bal et al., 2001) betreft dit een hypertroof watersysteem (fosfaat > 0,1 mg/l en stikstof > 1,5 mg/l).

Het oppervlak aan verharding zal als gevolg van het bestemmingsplan niet of nauwelijks toenemen. Het ontstaan van nieuwe waterverontreinigingen wordt gereguleerd in het milieuspoor. Het thema water staat de voortzetting van de huidige activiteiten en de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

Ecologie

In het planMER is getoetst aan de regelgeving ten aanzien zowel beschermde gebieden (Natura 2000, EHS) als beschermde soorten (Flora- en faunawet). Omdat het gaat om het bestemmen van een bestaande kartbaan die is gelegen buiten Natura 2000 (tevens EHS), zijn de aspecten areaalverlies, versnippering en verdroging niet aan de orde in relatie tot de beschermde gebieden en soorten.

Verstoring

Op basis van veldonderzoek rond de kartbaan in de winter 2011/2012 wordt geconcludeerd dat het gebruik van de kartbaan geen effect heeft op het halen van de instandhoudingsdoelen voor overwinterende en doortrekkende vogels.

Op basis van de sterk positieve ontwikkelingen van de broedvogelpopulaties van de afgelopen 20 jaar (waaronder vele rode lijstsoorten) kan worden geconcludeerd dat het gebruik van de kartbaan evenmin gevolgen heeft voor de broedvogelpopulaties.

Stikstofdepositie

Het Oudeland van Strijen kent geen stikstofgevoelige habitats of soorten. De stikstofemissie van de baan en van het toestromende verkeer tijdens wedstrijddagen is zeer gering en de depositie op omliggende Natura 2000-gebieden is verwaarloosbaar klein. Significante effecten kunnen worden uitgesloten.

Bovengenoemde (niet-aanwezige) effecten gelden ten opzichte van een situatie zonder kartbaan; ten opzichte van de referentiesituatie (met een legale noordelijke helft van de kartbaan) is het effect op de te beschermen natuurwaarden uiteraard eveneens nihil.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De kartbaan is al een halve eeuw aanwezig in het landschap en wordt vanwege de inmiddels volgroeide groene haag niet meer als een stedelijk element in het agrarische landschap ervaren. Alleen op wedstrijddagen kunnen de geparkeerde auto's buiten het terrein als visueel storend worden beschouwd. Op korte afstand is de afschermd werking van de groene rand vooral 's winters beperkt.

Landschappelijk gezien is er weinig verschil tussen een halve noordelijke kartbaan of een hele kartbaan. Het enige verschil is dat een halve baan waarschijnlijk minder aantrekkelijk is voor wedstrijden. Een dergelijke baan zou minder bezoekers trekken waardoor het aantal geparkeerde auto's buiten het terrein zou afnemen.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden is voor het gehele plangebied een dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' opgenomen. Bij grondroering of grondwerkzaamheden moet op grond van deze dubbelbestemming archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Geconcludeerd wordt dat het toekomstige gebruik van de kartbaan niet leidt tot relevante effecten op het gebied van landschap, cultuurhistorie of archeologie.

Industrielawaai

Ten behoeve van het planMER is geen nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Omdat het plan geen uitbreiding van de kartbaan mogelijk maakt volstaat het akoestisch onderzoek, dat is uitgevoerd voor de huidige milieuvergunningaanvraag, voor de beschrijving van de geluidssituatie.

In de huidige situatie wordt op de zonegrens en ter plaatse van woningen voldaan aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau. Met het treffen van enkele afschermd maatregelen wordt de overschrijding van de MTG-waarden ter hoogte van een tweetal woningen ongedaan gemaakt. Na uitvoering van maatregelen wordt aan de normstelling voor Industrielawaai voldaan.

Verkeer, parkeren en wegverkeerslawaai

Op grond van het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking van de volledige kartbaan niet leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt Hoekseweg/Voorweg is ruimschoots gewaarborgd. Daarnaast overschrijden de verkeersintensiteiten de maximaal wenselijke intensiteiten voor onderhavige wegen niet. De parkeerbehoefte kan op trainingdagen op eigen terrein worden gefaciliteerd. Toeschouwers kunnen op wedstrijddagen ook op het terrein van de kartbaan en op de grond aan de buitenkant van het hek langs de Voorweg parkeren. De overige parkeerbehoefte wordt in de berm van de Voorweg en de Hoekseweg opgelost. Deze parkeerdruk treedt slechts maximaal 11 keer per jaar op. Op de overige momenten kan de parkeerbehoefte ruimschoots op het terrein van de kartbaan worden opgevangen.

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï is er sprake van een geluidstoename van maximaal 0,13 dB aan de gevels van de berekende woningen. Deze geluidstoename blijft ver onder de maximaal aanvaardbare toename van 1,5 dB en is acceptabel.

De aspecten verkeer, parkeren en wegverkeerslawaaï staan de uitvoering van het bestemmingsplan daarom niet in de weg.

Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het planMER en het bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarin het effect op de luchtkwaliteit van het verkeer van en naar het plangebied en tevens het effect van de activiteiten op de kartbaan is berekend. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied en langs de wegen naar het plangebied ruimschoots aan de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ en 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt voldaan.

Uit verspreidingsberekeningen (verkeer van en naar het plangebied, luchtemissie van karts) blijkt dat de hoogste bijdrage als gevolg van de kartbaan 0,1 µg/m³ bedraagt (jaargemiddelde concentratie). De reden voor deze zeer kleine bijdrage is dat de kartbaan in een periode van een jaar slechts een gering percentage van de tijd in gebruik is. Er is dan ook geen sprake van een relevant milieueffect. Na uitvoering van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit die volgen uit de Wm. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan derhalve niet in de weg.

Bedrijven en milieuzonering en externe veiligheid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van woningen in de omgeving aan de van toepassing zijnde toetswaarden wordt voldaan. Het bestemmingsplan maakt geen uitbreiding van activiteiten ten opzichte van de huidige vergunde milieusituatie mogelijk. Verwezen wordt naar het kopje geluid. Voor de overige milieuaspecten wordt bij volledig gebruik van de kartbaan ruimschoots aan de betreffende richtafstanden (maximaal 50 m ten opzichte van een rustig buitengebied) voldaan. Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuzonering de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Op het gebied van externe veiligheid is geen sprake van relevante effecten. In het plangebied en omgeving zijn geen relevante risicobronnen aanwezig. Binnen het plangebied worden in de referentiesituatie en bij gebruikmaking van de ontwikkelingsruimte ook geen risicorelevante bedrijfsactiviteiten uitgevoerd.