

Aan Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Gelderland

IBAN NL57 INGB 0002465801
BIC INGB NL2A
KvK 41046129
BTW 0029.89.682

Datum: 9 januari 2018
Nummer: 18001.bo
Onderwerp: Zienswijze het ontwerpbesluit wet natuurbescherming 2015-000882, Motorcross Arnhem
Behandeld door: B. Oosting

Geacht College,

Wij hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit Wet natuurbescherming van Gedeputeerde Staten 2015-000882 van 23 november jl..en gepubliceerd op 30 november jl. in het Provincieblad.

Het ontwerpbesluit voorziet in uitbreiding van bestaande activiteiten en de mogelijkheid voor het houden van nieuwe activiteiten (o.a. evenementen) aan de Koningsweg 51 te Arnhem.

Het betreft hier een motorcrossterrein. Het motorcrossterrein aan de Koningsweg werd met goedkeuring van de verschillende natuur- en milieuorganisaties mogelijk gemaakt teneinde een oplossing te vinden voor de problematiek van twee andere motorcrossterreinen binnen het N2000 gebied de Veluwe. Het betreft 1 locatie bij Hoenderloo en 1 locatie niet ver van de huidige locatie bij Arnhem. Inzet was dat de twee crossbanen zouden samengaan en vanwege een ligging direct nabij de A50 per saldo een winst zou worden geboekt t.a.v. de natuur- en milieukwaliteit op de Veluwe. Daarbij is uitgegaan van een beperkt aantal openingsuren, namelijk max. drie dagdelen per week. Tegelijkertijd zouden de oude locaties weer heringericht worden als natuurgebied. Natuur- en milieuorganisaties hebben op basis van deze uitgangspunten met het plan destijds ingestemd en de GNMF heeft het bestemmingsplan bij de gemeente Arnhem destijds op deze basis verdedigd.

N.a.v. de nu voorliggende vergunningaanvraag en het daarbij behorende ontwerpbesluit komen we tot de volgende opmerkingen:

1. T.a.v. de locatie bij Hoenderloo hebben wij geen update informatie of de crossbaan inmiddels is heringericht als natuurgebied.
2. T.a.v. de oude locatie aan de Koningsweg constateren wij dat er geen herinrichting plaats heeft gevonden. Het is er zozegd een rommeltje. In zoverre is niet voldaan aan de bestaande Nb-wet vergunning.
3. Niet duidelijk is of er t.a.v. bovenstaande opgaven een opleverdatum is vastgelegd en het beheer is geregeld. Uit het oogpunt van handhaving is dat wel wenselijk zo niet noodzakelijk. In principe had de compensatie gelet de Habitatrichtlijn overigens eigenlijk al in het voortraject gerealiseerd behoren te zijn.
4. T.a.v. het geluidniveau in de huidige situatie hebben wij geconstateerd dat tijdens openingsuren het motorgeronk vanwege de crossbaan, zeker bij de juiste windrichting, op het Roozendaalsche veld, ook op grote afstand van de locatie goed te horen is. Het geluid valt geenszins weg tegen het geluid van de A50. Dat betekent dat het geluid ver uitstraalt naar de omgeving en de aanwezige omgevingskwaliteit qua geluid verslechtert als ook de beleving van de Veluwe als natuurgebied voor overige recreanten wordt aangetast.
5. Eerder in het kader van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij al aangegeven het belang van een geluidswal/voorziening aan de oostzijde van de crossbaan. Dit om geluiduitstraling in oostelijke richting te beperken. De A50 vormt door de lagere ligging namelijk geen barrière en bovendien zorgt de lagere ligging van de A50 (badkuip) ter plaatste ervoor dat het motorengeluid dominant het omgevingsgeluid bepaald op de openingsuren.
6. Voor de Veluwe gelden de uitgangspunten van stand still step forward t.a.v. de geluidkwaliteit. De kernkwaliteiten stilte, ruimte en rust zijn vastgelegd in de provinciale omgevingsverordening Gelderland. Daarmee zijn deze kwaliteiten dat ook aan te merken als

gebiedsbijzondere natuurlijke kernmerken (regionale bijzonderheid). Artikel 6 lid 2 van de Habitatrictlijn vraagt dat lidstaten ervoor moeten zorgen dat de kwaliteit van de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechterd. Gelet het feit dat het uitgangspunt voor de salderingsopgave bij het samengaan van de motorcrossterreinen was om per saldo op een positief omgevingseffect uit te komen, is een verslechtering van de geluidkwaliteit nu niet gewenst.

7. De inzet om een motorcrossterrein aan de A50 toe te staan is door de natuur- en milieuorganisaties destijds ondersteund er vanuit gaande dat er geen andere activiteiten zouden worden mogelijk gemaakt op de locatie behoudens motorcross en voor zover in het bestemmingsplan geregeld.
8. De aangevraagd zaken passen volgens ons niet in het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Arnhem.
9. De beste beschikbare en recent aanwezige wetenschappelijke kennis laten zien dat de stikstofbelasting om de Veluwe de laatste jaren helemaal niet gedaald is (zie bijlage). Daarmee komen de uitgangspunten van het Programma Aanpak Stikstof, voor zover die al niet te discussie stonden, nog verder onder druk te staan. In zoverre past dan ook bij nieuwe vergunningaanvragen die voorzien in toename van de stikstofbelasting op de Veluwe toepassing van het voorzorgsbeginsel. Vergunningverlening zou daarom in strijd zijn met de Vogel- en Habitatrictlijn artikel 6 lid 3. Zeker ook omdat geen passende beoordeling is uitgevoerd.

Specifiek verder t.a.v. het aangevraagde en de motivering in het ontwerpbesluit daarbij:

1. Uitbreiding van het aantal dagdelen per week voor motorcross vinden wij eigenlijk in strijd met het vertrouwensbeginsel. We hebben mogen uitgaan van een lokaal motorcrossterrein met beperkte openingsuren van maximaal drie dagdelen per week. Meer motorcross betekent verslechtering van de omgevingskwaliteiten van het N2000 gebied de Veluwe. Kwaliteitsverslechtering van habitats van soorten is in strijd met de diverse instandhoudingsdoelstellingen. Stille, ruimte en rust zijn te beschermen kernkwaliteiten en kunnen aangemerkt worden als regionale bijzondere kwaliteit van de Veluwe. Ook de geluidkwaliteit van nog te herstellen natuur op de oude crosslocatie aan de Koningsweg zou bij voorbaat al verslechterd worden. Motivering voor de noodzaak tot uitbreiding van het aantal openingsuren hebben wij overigens ook niet terug kunnen vinden.
2. Uitbreiding van het aantal dagdelen per week t.b.v. motorcross betekent per saldo toename van de stikstofbelasting van de natuur op de Veluwe. De Veluwe verdraagt geen extra stikstof zonder dat de diverse instandhoudingsdoelstellingen worden aangetast. Zoals voor heide, oude eiken-beukebossen etc. Toepassing van de PAS is niet mogelijk nu de best wetenschappelijke kennis laat zien dat de kritische depositiewaarden ook na 2030 nog worden overschreden en de afgelopen jaren de belasting met stikstof, in tegenstelling tot hetgeen waar de PAS is op gebaseerd, op de Veluwe helemaal niet is afgenomen. Heiderealitatie op de oude crosslocatie bij Arnhem zal bijvoorbeeld dan ook verder worden bemoeilijkt.
3. Het wegcijferen van de extra stikstofbelasting vanwege de aangevraagde activiteiten al zou dit marginaal zijn t.o.v. de A50 (autoverkeer) is niet terecht. Immers elke extra belasting met stikstof betekent nog meer aantasting van de natuur en het nog verder uit zicht raken van het bereiken van een goede basiskwaliteit waarmee de natuur op de Veluwe zich kan herstellen. Bovendien is de stikuitstoot van het autonome snelwegverkeer al op een andere wijze verdisconteerd.
4. In combinatie met te houden evenementen zal er sprake zijn van nog verdere toename van de stikstofbelasting van de omliggende natuur.
5. Het uitgangspunt al zouden de diverse nieuwe activiteiten geen extra verkeer opleveren is nergens onderbouwd. Zeker als het om wedstrijden gaat mag er extra verkeer worden verwacht. Er gelden geen enkele normen t.a.v. aantallen mensen die tegelijkertijd aan een evenement kunnen deelnemen of bezoeken, als ook niet aan het aantal autobewegingen die daarbij mogelijk zijn. In zoverre kan de daadwerkelijk belasting met stikstof en de overige omgevingsbelasting (vanwege o.a. geluid, aanwezigheid) dus veel groter uitvallen als voorzien in de aanvraag.
6. Ten onrechte is de cumulatieve geluidbelasting op soorten niet onderzocht als ook niet de cumulatieve verstoringsbelasting vanwege activiteiten met aanwezigheid van mensen. De stellingname dat soorten niet extra verstoord zullen worden indien het aantal openingsuren

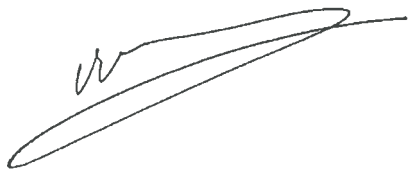
toeneemt is nergens met wetenschappelijk onderzoek/data onderbouwd. Simpelweg zullen bijvoorbeeld soorten die ook afhankelijk zijn van het gehoor bij opsporen van prooien wel degelijk meer worden verstoord. Als ook is alleen al de aanwezigheid van mensen voor de diverse soorten verstorend. Met de uitbreiding van het aantal dagdelen voor motorcross per week van 3 naar 5 is sprake van een uitbreiding met 66%. Verstoring van soorten neemt dus navenant ook toe, zeker als het gaat om de verstoringgevoelige soorten.

7. Het is nooit de bedoeling geweest dat het nieuwe lokale motorcrossterrein, bedoeld om te voorzien in de lokale vraag naar een voorziening om te kunnen motorcrossen, omgevormd zou worden naar een evenemententerrein.

Wij verzoeken u daarom niet over te gaan tot deze vergunningverlening en er voor zorg te dragen dat er geen uitbreiding van activiteiten en geen organisatie van nieuwe activiteiten plaatsvindt op de crossbaan bij Arnhem. Tegelijkertijd verzoeken wij u ervoor zorg te dragen dat de compensatieopgaven binnen afzienbare tijd daadwerkelijk worden gerealiseerd, dat het natuurbeheer daarvoor duurzaam wordt geregeld, en dat wordt gekeken naar extra geluidmaatregelen om de geluiduitstraling vanwege het crossterrein in oostelijke richting in te perken. Zoals gezegd hebben wij destijds het samengaan van de crossterreinen op een nieuwe locatie positief ondersteund omdat daarmee de diverse problemen opgelost konden worden op een wijze waarbij per saldo natuur- en milieuwinst mogelijk zou zijn voor de Veluwe. Maar daarbij was het niet de bedoeling dat de nieuwe locatie in uren en activiteiten zou gaan uitbreiden met als eindresultaat dat de geboekte winst weer zou worden ingeleverd.

We behouden ons het recht voor om de zienswijze eventueel nog verder aan te vullen.

Met vriendelijke groet,



V. Vintges,

Directeur Gelderse Natuur en Milieufederatie

