

ECLI:NL:RVS:2021:2839

| | |
|----------------------|---|
| Instantie | Raad van State |
| Datum uitspraak | 15-12-2021 |
| Datum publicatie | 17-12-2021 |
| Zaaknummer | 201908108/1/R3 |
| Rechtsgebieden | Bestuursrecht |
| Bijzondere kenmerken | Tussenuitspraak bestuurlijke lus |
| Inhoudsindicatie | - |
| Vindplaatsen | Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2021-0233 JOM 2021/554 Module Ruimtelijke ordening 2021/8558 Milieurecht Totaal 2022/7354 JOM 2022/11 JM 2022/17 met annotatie van Arents, F. |

Uitspraak

201908108/1/R3.

Datum uitspraak: 15 december 2021

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) in het geding tussen:

[appellant A] en [appellant B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant]), beiden wonend te Makkinga, gemeente Ooststellingwerf,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Ooststellingwerf,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 7 oktober 2019 heeft de raad het bestemmingsplan "Motorcrossterrein De Prikkedam" vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft [appellant] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: de STAB) heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant], de raad en motorsportvereniging "De Prikkedam" (hierna: MSV De Prikkedam), hebben hun zienswijze daarop gegeven.

[appellant] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak op een zitting behandeld op 26 april 2021, waar [appellant], vergezeld door [gemachtigde A], bijgestaan door mr. C.R. Jansen, rechtsbijstandverlener te Apeldoorn, en de raad,

vertegenwoordigd door drs. ing. P.W. Rienstra, vergezeld door ir. R. Koster en J.P. Dwarshuis, bijgestaan door mr. M.A.A. Soppe, advocaat te Almelo, zijn verschenen. Op de zitting is MSV De Prikkedam, vertegenwoordigd door [gemachtigde B], via videoverbinding, [gemachtigde C] en [gemachtigde D], bijgestaan door mr. M.A. Jansen, advocaat te Heerenveen, als partij gehoord.

Overwegingen

Bestuurlijke lus

1. Artikel 8:51d van de Awb luidt: "Indien de bestuursrechter in hoogste aanleg uitspraak doet, kan hij het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen. [...]"

Inleiding

2. Met het bestemmingsplan wordt een bestaand motorcrossterrein van MSV De Prikkedam op het perceel Prikkedam 1A in Makkinga, als zodanig bestemd.

Aan het motorcrossterrein is de bestemming "Sport - Motorcrossterrein" toegekend, waarbij de hoofdcrossbaan en het tussengelegen trial- en enduroparcours zijn aangeduid met "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan". De beginnerscrossbaan is voorzien van de aanduiding "specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan". Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein" is een verzorgingsterrein ten behoeve van de motorcross toegestaan.

Het bestemmingsplan maakt, op hoofdlijnen, motorcrosstrainingen en motorcrosswedstrijden mogelijk. De motorcrosstrainingen mogen plaatsvinden op woensdagmiddag en zondagochtend, voor ten hoogste drie aangesloten uren. De motorcrosswedstrijden mogen drie keer per jaar plaatsvinden, op zondag in de dagperiode, voor ten hoogste negen uren per dag. Verder maakt het plan activiteiten mogelijk die ondergeschikt zijn aan de motorcrosstrainingen en -wedstrijden, zoals dagrecreatief medegebruik en veldsporten.

3. [appellant] woont op het perceel [locatie] in Makkinga. Zijn woning ligt op een afstand van ongeveer 152 m van het motorcrossterrein. [appellant] kan zich niet met het plan verenigen, onder meer omdat de activiteiten op het motorcrossterrein volgens hem onevenredig veel geluidhinder ter plaatse van zijn perceel tot gevolg hebben.

Toetsingskader

4. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

5. De van belang zijnde planregels zijn opgenomen in de aangehechte bijlage die deel uitmaakt van deze uitspraak.

Vooringenomenheid

6. [appellant] betoogt dat de raad het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in strijd met het verbod op vooringenomenheid in artikel 2:4 van de Awb heeft genomen. De reden hiervoor is dat de gemachtigde van de raad via e-mail contact heeft gehad met MSV De Prikkedam.

6.1. Artikel 2:4, eerste lid, van de Awb luidt: "Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid."

6.2. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zijn taak in strijd met artikel 2:4 van de Awb met vooringenomenheid heeft vervuld. De door [appellant] overgelegde e-mailberichten waarin de raad en MSV De Prikkedam corresponderen over de beroepsprocedure, bieden geen grond voor die conclusie. Hieruit blijkt niet dat de raad vooringenomen heeft gehandeld. Overigens is het ook niet ongebruikelijk dat de raad en een initiatiefnemer met elkaar corresponderen over een beroepsprocedure.

Het betoog slaagt niet.

Alternatieven

7. [appellant] betoogt dat de raad onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar verplaatsing van het motorcrossterrein. Hij voert aan dat de raad ten onrechte slechts alternatieve locaties met een omvang van 11 hectare of meer in de locatiestudie heeft betrokken.

7.1. De raad moet bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen.

7.2. In het MER staat dat een locatiestudie is verricht naar alternatieve vestigingsplaatsen binnen de gemeentegrenzen. De resultaten van deze studie zijn opgenomen in het "Memo Locatiestudie" van Rho van 24 mei 2019, dat als bijlage 2 bij het MER is gevoegd (hierna: locatiestudie). In de locatiestudie zijn tien potentiële alternatieve locaties onderzocht, die globaal voldoen aan de afmetingen van de huidige locatie. Geconcludeerd wordt dat de onderzochte locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. De kosten voor het verkrijgen, bestemmen en inrichten van een potentiële locatie staan niet in verhouding tot de geringe milieuhygiënische voordelen. Bij alle locaties liggen woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie. Alleen bij locatie 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig groot dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In nieuwe situaties is dit in beginsel niet toelaatbaar, wat betekent dat bij alle alternatieve locaties meer geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. Aangezien alle locaties in een open landschap liggen, is de landschappelijke inpassing van geluidwallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Verder zal bij alle locaties een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding en ook zal bij alle locaties een archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

Gelet op het voorgaande, ziet de Afdeling in wat [appellant] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de afweging van alternatieve locaties door de raad ontoereikend is. De stelling van [appellant] dat de raad ten onrechte slechts alternatieve locaties met een omvang van 11 hectare of meer in de locatiestudie heeft betrokken, volgt de Afdeling niet. Daarbij betreft de Afdeling dat in hoofdstuk 3 van de locatiestudie staat dat het huidige plangebied een oppervlakte beslaat van ongeveer 10,5 hectare. De oppervlakte van de potentiële alternatieve locatie zal vergelijkbaar moeten zijn met de oppervlakte van het huidige terrein, omdat de lengte en breedte van de crossbaan moet voldoen aan de KNMV-normen, waarin de voor wedstrijden vereiste minimumlengte van de baan 1.500 m bedraagt, en omdat de benodigde parkeerruimte moet worden ingevuld op het eigen terrein. [appellant] heeft met zijn betoog niet aannemelijk gemaakt dat de locatiestudie op dit punt leemten in kennis of andere gebreken bevat.

Het betoog slaagt niet.

Behoeft

8. [appellant] betoogt dat de raad de behoefte aan een motorcrossterrein op deze locatie onvoldoende heeft onderbouwd.

[appellant] voert aan dat het motorcrossterrein een stedelijke ontwikkeling is als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro), namelijk een ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit. Omdat de raad de behoefte aan het motorcrossterrein ten onrechte niet heeft beschreven in de toelichting bij het plan, wordt volgens hem niet voldaan aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

8.1. De raad heeft zich primair op het standpunt gesteld dat het motorcrossterrein op zand in de buitenlucht niet als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, moet worden aangemerkt. In het verweerschrift heeft de raad erop gewezen dat uit rechtspraak van de Afdeling blijkt dat kampeerterrainen voor mobiele kampeermiddelen, zonneparken en windparken niet als stedelijke ontwikkelingen worden aanmerkt. Hierbij wijst de raad op de uitspraken van de Afdeling van 5 april 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:943) (Ermelo) en 23 januari 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:178) (Hof van Twente)). Evenals deze ontwikkelingen, leent ook een motorcrossterrein zich bij uitstek niet goed om binnen bestaand stedelijk gebied te worden

gerealiseerd, aldus de raad.

8.2. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro luidt:

"In dit besluit en de hierop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

[...]

i. stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Blijkens de Nota van Toelichting (2017) worden onder "andere stedelijke voorzieningen" als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

8.3. De Afdeling is van oordeel dat het plan niet voorziet in een stedelijke ontwikkeling. Het motorcrossterrein valt niet onder een van de in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro uitdrukkelijk genoemde ontwikkelingen. Het kan ook niet worden aangemerkt als een andere stedelijke voorziening als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, gelet op de aard van de ontwikkeling. Hierbij betreft de Afdeling dat in dit geval sprake is van een grotendeels onverhard terrein van ongeveer 7 hectare, met zandbanen in de buitenlucht en bouwwerken die daarbij horen, zoals geluidschermen. Weliswaar maakt het plan ook gebouwen mogelijk zoals een kantine, loods en jurygebouw, maar de omvang van deze van het terrein deel uitmakende en bij het motorcrossterrein behorende bebouwing, is - afgezet tegen de omvang van het gehele terrein - beperkt. Onder deze omstandigheden is het motorcrossterrein naar het oordeel van de Afdeling niet aan te merken als een ontwikkeling waarvoor artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is bedoeld.

8.4. Het voorgaande laat onverlet dat de raad bij de besluitvorming, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet nagaan of er behoefte bestaat aan het motorcrossterrein.

8.5. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de motivering van de behoefte van de raad ontoereikend is. Daartoe overweegt de Afdeling dat het college in paragraaf 3.2 van het milieueffectrapport (hierna: MER) heeft toegelicht dat het motorcrossterrein op deze locatie voorziet in een behoefte. In het MER staat dat al sinds 1946 op de huidige locatie wordt gecrost. MSV de Prikkedam heeft een ledenbestand van ongeveer 130 à 150 betalende leden. Daarnaast komen motorsporters uit andere provincies en soms uit andere landen naar het motorcrossterrein voor trainingen op de zandbaan. In het MER staat dat het daarom ook mogelijk is om als niet-lid een dagpas in plaats van een lidmaatschap aan te schaffen. Verder staat in het MER dat MSV de Prikkedam al 70 jaar financieel zelfstandig is, 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. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat er behoefte is aan het motorcrossterrein.

Het betoog slaagt niet.

Verordening Romte Fryslân 2014

Artikel 5.4.1 van de Verordening

9. [appellant] betoogt dat het bestemmingsplan is vastgesteld in strijd met artikel 5.4.1 van de Verordening Romte Fryslân 2014, die op 25 juni 2014 is vastgesteld door provinciale staten van Fryslân (hierna: de Verordening). Volgens [appellant] is de raad er ten onrechte van uitgegaan dat het plan voorziet in de uitbreiding van een bestaande dagrecreatieve inrichting. Ter onderbouwing van zijn betoog heeft [appellant] op 19 februari 2020 het document "Planologisch-juridische beleidscheck bestemmingsplan "Motorcrossterrein De Prikkedam" van Wintraecken advies, ongedateerd, (hierna: het document van Wintraecken) overgelegd.

9.1. De raad stelt zich op het standpunt dat er sprake is van een uitbreiding van een bestaande

dagrecreatieve inrichting als bedoeld in de Verordening, omdat een groot deel van de hoofdcrossbaan op het tijdstip van inwerkingtreding van de verordening al rechtmatig aanwezig was. De raad stelt dat de inrichting minder dan 150.000 bezoekers per jaar trekt, zodat het bestemmingsplan voldoet aan artikel 5.4.1, eerste lid, van de Verordening.

9.2. Artikel 5.4.1 van de Verordening luidt:

"1. In een ruimtelijk plan kan een uitbreiding van een bestaande dagrecreatieve inrichting worden toegestaan, tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.

2. In een ruimtelijk plan kan een nieuwe dagrecreatieve inrichting worden toegestaan in, aansluitend aan of nabij een recreatiekern, tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.

3. In afwijking van het eerste en tweede lid kan in een ruimtelijk plan een nieuwe of uitbreiding van een bestaande dagrecreatieve inrichting worden toegestaan in, aansluitend aan of nabij een stedelijk centrum, met een aantal van meer dan 150.000 bezoekers."

Ingevolge artikel 1.26 wordt onder dagrecreatieve inrichting verstaan: een inrichting, anders dan een verblijfsrecreatieve inrichting of een jachthaven, waar de mogelijkheid wordt geboden om te recreëren; hieronder worden mede begrepen van de inrichting deel uitmakende sportvelden en sporthallen, culturele voorzieningen, alsmede ondergeschikt winkels en horeca-inrichtingen, alle in de vorm van een niet-zelfstandige voorziening.

Ingevolge artikel 1.17 wordt onder bestaand gebruik/bestaande functies verstaan: gebruik dat, respectievelijk functies die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze verordening rechtmatig aanwezig is respectievelijk zijn of waarvoor een bouwvergunning of ontheffing is verleend dan wel een aanvraag om bouwvergunning of ontheffing is ingediend die kan worden verleend.

9.3. In wat [appellant] heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in strijd met artikel 5.4.1 van de Verordening is vastgesteld.

Niet in geschil is dat de hoofdcrossbaan feitelijk aanwezig is in het plangebied, en grotendeels ligt op gronden waarvoor ten tijde van de inwerkingtreding van de Verordening geen planologisch regime gold. Evenmin is in geschil dat het gebruik voor motorcrosstrainingen en -wedstrijden wordt gereguleerd door de milieuvergunningen van 22 augustus 2001 en 28 april 2008. Gelet hierop is de raad er naar het oordeel van de Afdeling terecht vanuit gegaan dat er rechtmatig een motorcrossbaan aanwezig was op het tijdstip van de inwerkingtreding van de Verordening, zodat er in zoverre sprake is van een bestaande dagrecreatieve inrichting als bedoeld in de Verordening. De Afdeling ziet daarnaast geen aanleiding om te twijfelen aan het standpunt van de raad dat met de uitbreiding van de bestaande dagrecreatieve inrichting, het maximaal aantal bezoekers van 150.000 per jaar niet wordt overschreden. [appellant] heeft dat aantal ook niet betwist. Dit betekent dat, anders dan [appellant] betoogt, de raad het plan niet hoefde te toetsen aan het derde lid van artikel 5.4.1 van de Verordening. Toetsing aan dat artikellid is alleen aan de orde als niet aan het eerste en tweede lid van artikel 5.4.1 wordt voldaan en die situatie doet zich hier niet voor.

Het betoog slaagt niet.

Artikel 5.6.2 van de Verordening

10. [appellant] betoogt dat de raad de vaststelling van het plan ten onrechte niet heeft getoetst aan artikel 5.6.2 van de Verordening.

10.1. Artikel 5.6.2 van de Verordening luidt:

"In een ruimtelijk plan waarin een uitbreiding van een bestaande recreatieve voorziening of de vestiging van een nieuwe recreatieve voorziening is toegestaan, zoals bedoeld in de artikelen in dit hoofdstuk, wordt in de plandoelichting onderbouwd dat de beoogde ontwikkeling:

a. bijdraagt aan verbreding of kwaliteitsverbetering van het toeristisch-recreatieve aanbod in de regio, en

b. voor zover het betreft de uitbreiding van een bestaande voorziening, deze bijdraagt aan kwaliteitsverbetering van die voorziening.

10.2. De Afdeling stelt vast dat de raad in de plandoelichting niet inzichtelijk heeft gemaakt dat het plan, dat gaat over een uitbreiding van een bestaande recreatieve voorziening, is getoetst aan artikel

5.6.2 van de Verordening. Weliswaar heeft de raad, in reactie op de beroepsgrond van [appellant], een memo van Rho van 26 maart 2020 overgelegd waarin wordt gemotiveerd dat wordt voldaan aan artikel 5.6.2 van de Verordening, maar dit memo is na de vaststelling van het bestemmingsplan opgesteld, zodat het plan op dit punt in strijd met artikel 3:47, eerste lid, van de Awb niet kenbaar is gemotiveerd.

Het betoog slaagt.

10.3. Met het oog op een definitieve beslechting van het geschil, ziet de Afdeling aanleiding om in te gaan op het memo van Rho van 26 maart 2020. Met behulp hiervan kan de Afdeling in de einduitspraak een oordeel geven over de mogelijkheid van het in stand laten van de rechtsgevolgen van het bestreden besluit, voor zover dit zal worden vernietigd.

Over het bepaalde in artikel 5.6.2, onder a, wordt in het memo van Rho van 26 maart 2020 toegelicht dat in paragraaf 1.1 van de locatiestudie staat vermeld dat het verzorgingsgebied van de locatie De Prikkedam gedeeltelijk overlapping vertoont met het verzorgingsgebied van andere crossbanen, en dat het dus niet de enige crossbaan in de regio is. De motorcrossbaan van MSV De Prikkedam is echter een baan met een zandondergrond die het gehele jaar door geopend is, waardoor er gebruik van de baan wordt gemaakt door crossers uit de hele regio en - met name in de wintermaanden - crossers van buiten het initiële verzorgingsgebied. Zoals vermeld in paragraaf 2.2 van de plantoelichting en in paragraaf 0.4 van het MER krijgt het motorcrosssterrein met het nieuwe bestemmingsplan een verbreding in de mogelijkheden voor het gebruik van het terrein. Zo wordt de beginnerscrossbaan planologisch vastgelegd. Dit is een baan met een lagere moeilijkheidsgraad dan de hoofdbaan die ervoor zorgt dat beginners apart rijden van de gevorderde rijders, wat ten goede komt aan de veiligheid. Hieruit volgt volgens het memo dat het bestreden bestemmingsplan voorziet in verbreding van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden van de baan. Gezien de voormelde (boven)regionale functie wordt daarmee voldaan aan artikel 5.6.2, aanhef en onder a, zo wordt in het memo van Rho van 26 maart 2020 geconcludeerd.

Over het bepaalde in artikel 5.6.2, onder b, wordt in het memo toegelicht dat een kwaliteitsimpuls wordt gegeven aan de motorcrossbaan, met name door het realiseren van de beginnerscrossbaan. Door de lagere moeilijkheidsgraad en het voorkomen van menging tussen ervaren en beginnende rijders, worden de gebruiksmogelijkheden en de veiligheid verbeterd - en daarmee wordt voorzien in kwaliteitsverbetering van de motorcrossbaan als geheel. Daarnaast wordt het gebruik van de baan verbreed met mogelijkheden voor andere activiteiten, waardoor ook andere recreanten van de motorcrossbaan gebruik kunnen maken, wat bijdraagt aan de kwaliteitsverbetering van het motorcrosssterrein. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.6.2, aanhef en onder b, zo wordt in het memo van Rho van 26 maart 2020 geconcludeerd. [appellant] heeft het memo van Rho van 26 maart 2020 niet gemotiveerd betwist.

De Afdeling ziet, gegeven de nadere motivering van de raad, geen grond voor het oordeel dat het plan niet voldoet aan artikel 5.6.2 van de Verordening. De Afdeling zal dit betrekken bij het in de einduitspraak te geven oordeel over de mogelijkheid van het in stand laten van de rechtsgevolgen van het bestreden besluit, voor zover dit zal worden vernietigd.

Artikel 2.1.1 van de Verordening

11. [appellant] betoogt dat het provinciebestuur er in het vooroverleg op heeft gewezen dat op grond van artikel 2.1.1 van de Verordening een plantoelichting van een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied, een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf moet bevatten, waarin rekening wordt gehouden met de draagkracht van het landschap en de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. De Afdeling begrijpt dit betoog aldus, dat de raad het voorgaande volgens [appellant] heeft miskend.

11.1. Artikel 2.1.1 van de Verordening luidt:

"1. De plantoelichting van een ruimtelijk plan voor een uitbreidingslocatie of voor het landelijk gebied omvat een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf waarin, voor zover noodzakelijk, wordt aangegeven op welke wijze:

a. het plan rekening houdt met de draagkracht van het landschap voor de opvang en inpassing van nieuwe functies, op grond van een analyse van de samenhang van de ondergrond, netwerken en nederzettingspatronen;

b. het plan invulling geeft aan de blijvende herkenbaarheid van de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zijnde de structuren van provinciaal belang zoals die, met inbegrip van een richtinggevend advies, per deelgebied of gebiedsoverschrijdend zijn omschreven in de structuurvisie Grutsk op 'e Romte.

2. Een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op landelijk gebied stelt zo nodig regels die ertoe strekken dat de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten als bedoeld in het eerste lid, sub b, herkenbaar blijven.

3. Een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing van:

a. een uitbreidingslocatie;

b. nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur;

c. een nieuwe recreatieve voorziening of uitbreiding van een recreatieve voorziening;

d. agrarische bedrijven, inclusief glastuinbouwbedrijven;

e. overige nieuwe of uitbreiding van bestaande, al dan niet aan het landelijk gebied gebonden functies,

binnen de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zoals bedoeld in het eerste lid, sub b."

11.2. Uit paragraaf 3.2.3 van de plantoelichting volgt dat invulling is gegeven aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten die zijn omschreven in de provinciale structuurvisie "Grutsk op 'e Romte". Daarbij wordt verwezen naar het MER, waarin de kernkwaliteiten zijn beoordeeld en waaruit volgt dat hier geen conflict optreedt. Verder wordt verwezen naar de paragrafen 4.6 en 4.7 van de plantoelichting, waarin wordt ingegaan op de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van het terrein.

Gelet op het voorgaande, en in aanmerking genomen dat [appellant] niet heeft onderbouwd waarom de toelichting van het plan in zoverre tekortschiet, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het plan niet voldoet aan artikel 2.1.1 van de Verordening.

Het betoog slaagt niet.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2010-2020-2030

12. [appellant] betoogt, onder verwijzing naar het document van Wintraecken, dat de raad er bij de vaststelling van het plan ten onrechte van is uitgegaan dat de Structuurvisie 2010-2020-2030 (hierna: de gemeentelijke structuurvisie) niet relevant is. Weliswaar is het motorcrossterrein feitelijk aanwezig, maar voor een groot deel van het terrein geldt geen planologisch regime.

12.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de gemeentelijke structuurvisie als toetsingskader gaat over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, en niet van belang is voor het bestemmingsplan, waarin een al bestaand motorcrossterrein planologisch wordt vastgelegd.

12.2. De gemeentelijke structuurvisie en de nadere uitwerkingen ervan, scheppen de ruimtelijke voorwaarden voor alle nieuwe ontwikkelingen in Ooststellingwerf, zo staat op pagina 5 van de structuurvisie. Op pagina 7 staat dat de structuurvisie de katalysator is van vernieuwing en de basis legt voor bestemmingsplannen. De structuurvisie heeft een sturende functie en een zelfbindende werking en de gemeente zal bij het nemen van besluiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen de structuurvisie als leidraad nemen en in beginsel daarnaar handelen.

In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft mogen stellen dat het plan niet aan de gemeentelijke structuurvisie hoefde te worden getoetst. De raad stelt op zichzelf terecht dat de structuurvisie gaat over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en dat de hoofdcrossbaan ten tijde van de vaststelling van het plan grotendeels planologisch niet was uitgesloten, omdat toen voor de gronden waarop deze ligt grotendeels geen planologisch regime gold. De raad gaat er echter ten onrechte aan voorbij dat het bestreden plan een planologische uitbreiding van het motorcrossterrein mogelijk maakt, namelijk de toevoeging van een beginnerscrossbaan. Ter plaatse van de gronden van de beginnerscrossbaan gold voorheen het bestemmingsplan "Prikkedam" uit 1980, en de beginnerscrossbaan was op grond van dat plan niet

toegestaan. Hoewel de planologische uitbreiding van het motorcrossterrein met de beginnersbaan op zichzelf beperkt is, heeft de raad niet onderkend dat de uitbreiding is aan te merken als een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. De conclusie is dat de raad in de plantoelichting ten onrechte niet heeft gemotiveerd dat deze ontwikkeling verenigbaar is met de gemeentelijke ambities en opgaven in de gemeentelijke structuurvisie, dan wel op grond van welke argumenten en afweging de raad heeft besloten van de structuurvisie af te wijken. Het plan is op dit punt in strijd met artikel 3:46 van de Awb vastgesteld.

Het betoog slaagt.

Milieubeleid

- Milieubeleidsplan en Versnellingsagenda

13. [appellant] betoogt dat het plan in strijd is met het gemeentelijk milieubeleid, waarin wordt gestreefd naar een duurzaam Ooststellingwerf in 2030 en wordt gesproken over reductie van CO₂ - uitstoot.

De Afdeling begrijpt het betoog van [appellant] aldus, dat hij betoogt dat het plan in strijd is met het Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010-2016, dat is vastgesteld door de raad op 18 mei 2010 (hierna: het Milieubeleidsplan) en de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030, die is vastgesteld door de raad op 26 september 2017 (hierna: de Versnellingsagenda).

13.1. In paragraaf 3.3.2 van de plantoelichting wordt aandacht besteed aan het Milieubeleidsplan. Het beleid dat is neergelegd in het milieubeleidsplan gaat over duurzame vormen van energie, een gezonde leefomgeving en over samenwerken. In de plantoelichting staat dat de activiteit die het bestemmingsplan mogelijk maakt geen direct verband houdt met het Milieubeleidsplan, maar dat de activiteit de doelstellingen daarvan niet in de weg staat.

In paragraaf 3.3.3 van de plantoelichting wordt aandacht besteed aan de Versnellingsagenda. Het beleid dat is neergelegd in de Versnellingsagenda is een doorstart van het Milieubeleidsplan, waarin de doelen en ambities zijn aangescherpt. De belangrijkste thema's in de Versnellingsagenda zijn duurzame vormen van energie, afval als grondstof, het ontwikkelen van een biobased economie en biodiversiteit. In de plantoelichting wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan rekening houdt met de aangescherpte ambities uit de Versnellingsagenda over duurzame energie en biodiversiteit.

13.2. De Afdeling stelt vast dat het huidige gebruik van het plangebied voor motorcrossactiviteiten wordt gereguleerd door milieuvergunningen en dat uit het MER blijkt dat het plan ten opzichte van de huidige milieuvergunde situatie geen toename van motorcrossactiviteiten tot gevolg heeft. Gelet hierop, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de raad het bestreden plan heeft vastgesteld in strijd met het aangescherpte beleid over de uitstoot van CO₂ in de Versnellingsagenda.

Het betoog slaagt niet.

- Uitvoeringsprogramma

14. [appellant] betoogt, onder verwijzing naar het document van Wintraecken, dat de motivering in de plantoelichting over het Uitvoeringsprogramma Biobased Economy Ooststellingwerf 2016 - 2020, dat is vastgesteld door de raad op 27 september 2016 (hierna: het Uitvoeringsprogramma), niet deugdelijk is.

14.1. In het Uitvoeringsprogramma worden de beleidslijnen van de verschillende sectoren van de op 16 februari 2016 vastgestelde Beleidsvisie Biobased Economy Ooststellingwerf uitgewerkt. In paragraaf 3.3.4 van de plantoelichting staat dat de sector Recreatie & Toerisme van belang is voor het bestreden plan. De doelstelling voor de toeristisch recreatieve sector in Ooststellingwerf is om een goed inzicht te bieden in de mogelijkheden van biobased materialen en producten. In de plantoelichting staat dat de mogelijkheden van biobased materialen en producten in overweging worden genomen.

14.2. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad het bestreden plan op dit punt onvoldoende heeft gemotiveerd. De enkele omstandigheid dat in de toelichting bij het plan volgens [appellant] een te vrijblijvende vertaling zou zijn opgenomen van de doelstelling voor de toeristisch recreatieve sector om een goed inzicht te bieden in de mogelijkheden

van biobased materialen en producten, is onvoldoende voor die conclusie. Daarbij hecht de Afdeling eraan op te merken dat zij over het feitelijke gebruik van materialen en producten in deze procedure geen inhoudelijk oordeel kan geven. Dat is namelijk een kwestie van uitvoering.

Het betoog slaagt niet.

Woon- en leefklimaat

Verkeer

15. [appellant] betoogt dat het plan leidt tot een toename van verkeer, waarvan de omwonenden onaanvaardbare hinder zullen ondervinden. Deze toename zal volgens hem tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied, zeker als het verkeer in grote clusters direct voor en na de wedstrijden zal moeten worden afgewikkeld. Bij kruispunten zal dit leiden tot lange wachttijden en opstoppingen, aangezien het verkeer niet goed kan worden verwerkt via het bestaande lokale en regionale wegennet.

15.1. In het MER en in de plantoelichting zijn de gevolgen van het plan voor de verkeerssituatie beschreven. In paragraaf 4.2 van de plantoelichting staat dat het verkeer vanwege activiteiten op het motorcrossterrein, wordt afgewikkeld via de Prikkedam. Daarna splitst het verkeer zich in noordelijke richting naar de N380 en in zuidelijke richting naar de N351, via de Twijtel en Abbendijk.

Uit paragraaf 5.3 van het MER volgt dat, om de huidige verkeerintensiteiten in kaart te brengen, in de periode tussen eind februari en eind maart 2019 verkeerstellingen zijn uitgevoerd op de Prikkedam, Grindweg, Bercoperweg, Twijtel, N351 en N380. De gemiddelde resultaten van deze tellingen zijn weergegeven in tabel 5.2 van het MER. Daarnaast zijn de huidige verkeersintensiteiten tijdens de dagen rondom een clubwedstrijd op zondag 5 mei 2019 in kaart gebracht. De resultaten van de uitgevoerde verkeerstellingen op 4, 5 en 6 mei 2019, zijn weergegeven in tabel 5.3 van het MER. [appellant] heeft de juistheid van deze tellingen niet betwist. Uit een vergelijking tussen de intensiteiten uit de tabellen 5.2 en 5.3 volgt dat het verkeer zonder problemen kan worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet, zo wordt in het MER geconcludeerd. De verkeerstoename is met name op de Prikkedam merkbaar. Op de Bercoperweg richting Makkinga zijn slechts kleine verkeerstoenames op te merken. In het MER en de plantoelichting wordt verder beschreven dat de verkeersbewegingen die het gevolg zijn van een goedbezochte motorcrosstraining, zonder knelpunten zijn af te wikkelen op het wegennet. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om aan de voornoemde conclusies in het MER te twijfelen.

Bij een landelijke of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter, maar doordat het verkeer zich in noordelijke en zuidelijke richting splitst, zullen de verkeersintensiteiten vanwege deze wedstrijden niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied, zo wordt in het MER en in de plantoelichting geconcludeerd. Wel kunnen er direct voor en na de wedstrijden piekmomenten zijn waardoor er enige congestie kan optreden en het verkeer bij kruispunten langere wachttijden kan ervaren, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier kunnen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet, aldus het MER. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen, zal het reguliere verkeer volgens het MER slechts beperkt hinder ondervinden. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om aan deze conclusie te twijfelen.

De Afdeling komt op grond van het voorgaande tot het oordeel dat de raad in redelijkheid heeft kunnen concluderen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de verkeerssituatie.

Het betoog slaagt niet.

Parkeren

16. [appellant] betoogt dat het plan leidt tot onaanvaardbare parkeerproblemen, omdat op het terrein onvoldoende parkeerruimte is en deze in het plan niet juist wordt voorgesteld.

Op de zitting heeft [appellant] er op gewezen dat er auto's in de berm van de omliggende wegen parkeren.

16.1. Onder verwijzing naar de onderbouwing in het MER, die samengevat is weergegeven in paragraaf 4.2.2 van de plantoelichting, stelt de raad dat de parkeerruimte in het plangebied voldoende is, gelet op de te verwachten bezoekersaantallen.

16.2. In het MER is de parkeerbehoefte tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden in beeld gebracht. [appellant] heeft deze parkeerbehoefte niet betwist.

Uit de plantoelichting en het MER volgt dat het parkeren van de deelnemers tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden plaatsvindt op het binnenterrein. Bezoekers kunnen tijdens wedstrijden niet parkeren op het binnenterrein, maar op de agrarische gronden ten noordwesten van het terrein. Bij uitzondering, tijdens enkele piekmomenten per jaar, wordt ook de beginnersbaan beschikbaar gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. De totale parkeercapaciteit van de drie genoemde locaties bedraagt 750 parkeerplekken, zo volgt uit het MER.

In het memo van Rho van 11 september 2019, dat als bijlage 2 is opgenomen bij de plantoelichting, is een nadere beschrijving gegeven van de voorgenomen activiteiten in relatie tot parkeren. Geconcludeerd wordt dat de drie terreinen geschikt zijn voor het parkeren van 750 auto's, en de conclusie in het MER wordt onderschreven. [appellant] heeft met zijn betoog niet aannemelijk gemaakt dat het MER en het memo van Rho van 11 september 2019 leemten in kennis of gebreken bevatten. Verder vermeldt de plantoelichting dat er verkeersregelaars zijn, die ervoor zorgen dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, zodat de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod, op basis van een te nemen verkeersbesluit.

De Afdeling komt op grond van het voorgaande tot het oordeel dat de raad in redelijkheid heeft kunnen concluderen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de parkeersituatie. Het betoog slaagt niet.

16.3. Het betoog van [appellant] dat er auto's in de berm van de omliggende wegen parkeren, kan in deze procedure niet aan de orde komen. Deze procedure gaat over de rechtmatigheid van het bestemmingsplan. Het parkeren van auto's in de berm, is een kwestie van handhaving.

Geluid

17. [appellant] betoogt dat het plan leidt tot onaanvaardbare geluidhinder ter plaatse van zijn perceel. Hiervoor voert [appellant] verschillende beroepsgronden aan.

18. Voor de beoordeling van de geluidbelasting ter plaatse van de percelen rondom het motorcrossterrein, heeft de raad gebruikgemaakt van het stappenplan uit paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uit 2009 (hierna: VNG-brochure). Deze toetsingssystematiek van de VNG-brochure bestaat uit vier stappen, waarbij per stap een hogere geluidbelasting aanvaardbaar wordt geacht en telkens hogere eisen worden gesteld aan het benodigde onderzoek en de motivering van het besluit waarmee planologische inpassing mogelijk wordt gemaakt.

Indien wordt voldaan aan de toepasselijke richtafstand voor het aspect geluid uit de VNG-brochure, dan is volgens de toetsingssystematiek in beginsel sprake van een aanvaardbare geluidbelasting (stap 1).

Indien stap 1 niet toereikend is, dan dient de raad volgens de toetsingssystematiek met akoestisch onderzoek aan te tonen dat de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen voldoet aan de geluidwaarden als opgenomen in paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure. Deze toegestane geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen bedraagt - in een rustige woonwijk - in eerste instantie 45 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, 65 dB(A) etmaalwaarde voor het maximale geluidniveau en 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking (stap 2).

Bij overschrijding van deze waarden is planologische inpassing nog steeds mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, 70 dB(A) etmaalwaarde voor het maximale geluidniveau en 50 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking. De raad dient dan te motiveren waarom hij deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht (stap 3).

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 is een ruimtelijke inpassing doorgaans niet mogelijk. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te

onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken (stap 4). Voor de beoordeling van de geluidbelasting in het kader van stap 4 van de toetsingssysteematiek van de VNG-brochure, heeft de raad in dit geval in eerste instantie gebruikgemaakt van de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" (hierna: Handreiking). Vervolgens heeft de raad gebruikgemaakt van de nota "Evenementen met een luidruchtig karakter", die in 1996 is opgesteld door de Inspectie Milieuhygiëne Limburg (hierna: Nota Limburg).

19. Niet in geschil is dat de woning van [appellant] op een afstand van 152 m tot het plangebied ligt, zodat niet wordt voldaan aan de in de VNG-brochure opgenomen richtafstand van 700 m voor het aspect geluid. Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan" van Rho van 2 september 2019 (hierna: het rapport van Rho).

De raad heeft op grond van het rapport van Rho geconcludeerd dat de activiteiten op het motorcrossterrein niet leiden tot onaanvaardbare geluidhinder ter plaatse van het perceel van [appellant].

20. [appellant] heeft het rapport van Rho en de conclusie van de raad gemotiveerd bestreden. Ter onderbouwing daarvan heeft hij twee adviesmemo's overgelegd van De Roever Omgevingsadvies van 20 januari 2020 en 17 juli 2020 (hierna tezamen: de memo's van De Roever). Ook heeft [appellant] gewezen op een rapport van Peutz van 7 december 2018 (hierna: het rapport van Peutz van 2018), dat is opgesteld ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan.

21. De Afdeling heeft aanleiding gezien om met toepassing van artikel 8:47, eerste lid, van de Awb de STAB tot deskundige te benoemen voor het instellen van een onderzoek naar de akoestische situatie.

22. De Afdeling overweegt dat uit het dossier en het verhandelde op de zitting is gebleken dat de geschilpunten over het onderwerp geluid zich toespitsen op de uitgangspunten in het rapport van Rho, de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting, en de noodzaak tot het opnemen van waarborgen in het plan. Deze onderwerpen zal de Afdeling hierna achtereenvolgens bespreken.

Uitgangspunten rapport van Rho

23. In het rapport van Rho is onderscheid gemaakt tussen de geluidssituatie tijdens trainingen en tijdens wedstrijden. Binnen de wedstrijden is onderscheid gemaakt tussen zogeheten A-wedstrijden en B-wedstrijden. Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomt in het plangebied, 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 uur bedraagt, zo staat in het rapport van Rho.

In het rapport van Rho is als uitgangspunt gehanteerd dat de eis die is neergelegd in het geluidreglement noppensport van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (hierna: KNMV), waarbij MSV De Prikkedam is aangesloten, wordt nageleefd. Deze eis houdt in dat motoren die deelnemen aan trainingen en regionale (club)wedstrijden niet meer geluid mogen produceren dan 94 dB(A), gemeten volgens de dynamische meetmethode. Bij de dynamische meetmethode wordt het geluid gemeten op 7,5 m afstand van een vol gas accelererende motor. Bij nationale KNMV-competitiewedstrijden zoals Dutch Masters of Motocross, ONK en Cup-klassen, hoeven de deelnemende motoren niet aan deze eis te voldoen. Volgens de STAB zijn de wedstrijden waarvoor volgens het KNMV-geluidreglement de 94 dB(A)-eis niet geldt, vergelijkbaar met de in het rapport van Rho genoemde A-wedstrijden.

24. Voor de berekening van de maximale geluidniveaus is in het rapport van Rho gebruikgemaakt van de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999" (hierna: HMRI 1999).

De geluidbelasting op het perceel van [appellant] is berekend op een beoordelingspunt dat ligt op de noordoostelijke hoek van zijn perceel, op een afstand van ongeveer 200 m van de motorcrossbaan (hierna: het beoordelingspunt (e)). De locatie van het beoordelingspunt (e) is vastgelegd op een kaart in bijlage 1 bij de planregels.

In het rapport van Rho is geconcludeerd dat de te verwachten geluidbelasting op het

beoordelingspunt (e) tijdens trainingen ten hoogste 45 dB(A) bedraagt voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, en 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau. De te verwachten geluidbelasting tijdens wedstrijden bedraagt ten hoogste 56 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau. De in het rapport van Rho berekende maximale geluidwaarden op het beoordelingspunt (e), zijn vastgelegd in artikel 5.4.2 van de planregels.

- Methode

25. [appellant] betoogt dat in het rapport van Rho ten onrechte wordt uitgegaan van een rekenmodel, in plaats van geluidmetingen. Hiertoe voert hij aan dat uit de praktijk blijkt dat de geluidbelasting vanwege het motorcrossterrein, ook na de inwerkingtreding van het bestreden plan, niet voldoet aan de geluidnormen.

[appellant] wijst op geluidmetingen van de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (hierna: FUMO), waaruit volgens hem volgt dat in het verleden de geluidnormen in de milieuvergunningen steeds werden overschreden. Ook heeft [appellant] een meetrapport van de FUMO overgelegd, waaruit volgt dat tijdens de training van 3 mei 2020 sprake was van een overschrijding van de geluidwaarden voor het beoordelingspunt (e) in het bestreden plan, van 3 dB(A) en 7 dB(A) voor respectievelijk het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau. Bij zijn zienswijze over het deskundigenbericht heeft [appellant] een gewijzigde last onder dwangsom van 17 maart 2020 overgelegd, waarin staat dat de FUMO op 8 maart 2020 overtredingen heeft geconstateerd ter plaatse van het beoordelingspunt op het perceel

Prikkedam 2.

25.1. Het betoog van [appellant] kan niet leiden tot de conclusie dat de geluidbelasting in het rapport van Rho niet met een geschikte methode is bepaald. De Afdeling overweegt dat het bepalen van de geluidbelasting aan de hand van een rekenmodel bij de vaststelling van een bestemmingsplan een algemeen geaccepteerde methode is. De stellingen die [appellant] in verschillende nadere stukken heeft aangevoerd over geconstateerde overschrijdingen van geluidnormen in de geldende milieuvergunningen, alsook in het bestreden plan, wat daar verder ook van zij, vormen geen grond voor het oordeel dat de raad bij de vaststelling van het bestreden plan ter beoordeling van de akoestische situatie geen gebruik mocht maken van de rekenmethode uit de HRMI 1999, maar was gehouden om geluidmetingen te verrichten. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat het rapport van Rho in zoverre onzorgvuldig tot stand is gekomen en dat de resultaten daarvan in zoverre niet aan het plan ten grondslag mochten worden gelegd.

Het betoog slaagt niet.

- Gemiddeld bronvermogen

26. [appellant] betoogt dat in het rapport van Rho ten onrechte niet is uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen tijdens trainingen van 113 tot 114 dB(A), welke waarden volgens hem landelijk zijn geaccepteerd en waarbij een acceptabel geluidniveau optreedt. Ter onderbouwing wijst hij op de twee memo's van De Roever, waarin staat dat deze waarden representatief zijn voor de situatie waarin wordt voldaan aan de KNMV-eis van 94 dB(A). Verder wijst hij erop dat in een eerdere notitie van Peutz van 11 januari 2018 een lager gemiddeld bronvermogen wordt gehanteerd dan in het rapport van Rho. Als een groot deel van de motoren niet voldoet aan de KNMV-eis, dan geldt volgens [appellant] een gemiddeld bronvermogen van maximaal 118 dB(A) voor trainingen. Het voldoen aan de KNMV-eis moet echter als uitgangspunt worden genomen, waardoor een gemiddeld bronvermogen geldt van 113 dB(A). Verder staat in de memo's van De Roever dat voor wedstrijdssituaties ten onrechte is uitgegaan van een waarde van 124 dB(A).

26.1. Volgens het rapport van Rho bedraagt het gemiddelde bronvermogen tijdens trainingen 118 dB(A). Deze waarde is bepaald op basis van metingen die op 6 september 2017 en 1 oktober 2017 door Noorman en Peutz zijn uitgevoerd tijdens twee reguliere trainingen van MSV De Prikkedam. De resultaten van deze metingen zijn neergelegd in het rapport van Peutz van 2018 en in een afzonderlijke notitie van Peutz van 11 januari 2018, die als bijlage 9 bij het rapport van Rho is gevoegd. Tijdens de trainingen in 2017 is een gemiddeld bronvermogen gemeten van 118,3 dB(A), maar omdat tijdens die trainingen niet alle motoren voldeden aan de KNMV-eis van 94 dB(A), heeft Peutz een correctiewaarde gehanteerd van 3 dB(A). Dit resulteerde in een bronvermogen van 115,3

dB(A) voor de situatie waarin wordt voldaan aan de KNMV-eis van 94 dB(A). Uit het rapport van Rho volgt dat de in 2018 door Peutz berekende waarde voor het gemiddelde bronvermogen is berekend aan de hand van onjuiste bodemfactoren. Een herberekening van het bronvermogen op basis van de juiste bodemfactoren resulteert volgens Rho in een bronvermogen van 122 dB(A). Op dit gemiddelde bronvermogen heeft Rho vervolgens een correctie van 4 dB(A) toegepast vanwege de KNMV-eis, wat resulteert in een bronvermogen van 118 dB(A) voor de situatie waarin wordt voldaan aan de KNMV-eis van 94 dB(A).

26.2. In het deskundigenbericht van de STAB staat dat de door [appellant] genoemde waarde van 113 dB(A) voor trainingen, kan worden beschouwd als ondergrens van de bandbreedte van het gemiddelde bronvermogen voor crossmotoren. De STAB heeft toegelicht dat Peutz tijdens metingen bij een motorcircuit in Lierop in 2010 heeft geconcludeerd dat het gemiddelde bronvermogen van crossmotoren, na toepassing van stillere dempers, was afgenomen naar ongeveer 115 dB(A) voor wedstrijdsituaties en ongeveer 113 dB(A) voor trainingen. Volgens de STAB kunnen deze waarden worden gehanteerd in nieuwe situaties, of in situaties waarin geen meetresultaten beschikbaar zijn, en zijn deze waarden niet zonder meer ook van toepassing op het circuit van MSV De Prikkedam. In het rapport van Rho is uitgegaan van geluidmetingen op het circuit van MSV De Prikkedam in 2017, wat volgens de STAB de voorkeur verdient boven het hanteren van meetwaarden van andere circuits. Daarbij kan de omstandigheid dat het circuit van MSV De Prikkedam zwaarder is dan gemiddeld een rol spelen.

De STAB constateert in haar deskundigenbericht dat zij geen aanwijzingen heeft gevonden dat de metingen die in 2017 bij MSV De Prikkedam zijn uitgevoerd niet representatief zouden zijn. De STAB constateert dat de correctiewaarde vanwege de KNMV-eis in het rapport van Rho hoger is dan in het rapport van Peutz van 2018, maar de door Rho gehanteerde waarde van 4 dB(A) is volgens de STAB een redelijke aanname. Dat in het rapport van Rho een hoger gemiddeld bronvermogen wordt gehanteerd dan in het eerdere rapport van Peutz van 2018, zoals [appellant] heeft opgemerkt, is volgens de STAB het gevolg van een verschil in uitgangspunten tussen de rapporten. Zo is Rho uitgegaan van een akoestisch absorberende bodem, in plaats van een akoestisch deels reflecterende bodem, zoals Peutz heeft gedaan. De STAB concludeert dat in het rapport van Rho bij de bepaling van het bronvermogen en de daarop gebaseerde berekeningen, in lijn met de HMRI 1999 is uitgegaan van een volledig absorberende bodem voor de motorcrossbaan en de omgeving.

In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond om aan de juistheid van deze bevindingen van de STAB te twijfelen. Gelet hierop, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het in het rapport van Rho gehanteerde gemiddelde bronvermogen van 118 dB(A) tijdens trainingen niet representatief is.

26.3. Het betoog van [appellant] dat voor wedstrijdsituaties ten onrechte is uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen van 124 dB(A), volgt de Afdeling niet. Nog daargelaten dat het gemiddelde bronvermogen tijdens wedstrijden volgens het rapport van Rho niet 124 dB(A), maar 122 dB(A) bedraagt, is de in het rapport van Rho berekende waarde volgens de STAB een realistische aanname voor A-wedstrijden, waarvoor de KNMV-eis van 94 dB(A) niet geldt. Voor B-wedstrijden is de waarde volgens de STAB in ieder geval geen onderschatting. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding om op dit punt aan het deskundigenbericht te twijfelen.

De betogen slagen niet.

- Berekende maximale geluidniveaus

27. [appellant] voert aan dat de in het rapport van Rho berekende maximale geluidniveaus op het beoordelingspunt (e) voor trainingen en wedstrijden gelijk zijn, terwijl in het rapport van Peutz van 2018 staat dat die waarden 6 dB verschillen.

27.1. Voor de berekening van het maximale geluidniveau is in het rapport van Rho uitgegaan van het maximale bronvermogen. Dit maximale bronvermogen bedraagt 122,5 dB(A), ervan uitgaande dat de motoren voldoen aan de KNMV-eis van 94 dB(A).

27.2. In het deskundigenbericht heeft de STAB toegelicht dat het maximale bronvermogen van een crossmotor optreedt bij een vol gas accelererende motor. Verder heeft de STAB toegelicht dat voor het maximale geluidniveau bij wedstrijden twee situaties bepalend zijn, namelijk de gelijktijdige start

vanaf de startlocatie en het rijden van de motoren op de baan. In het rapport van Rho wordt uitgegaan van een maximaal bronvermogen bij de start van 141 dB(A) bij 40 motoren bij A-wedstrijden en 138 dB(A) bij 20 motoren bij B-wedstrijden. Bij trainingen is alleen het rijden op de baan relevant omdat er dan geen sprake is van een gelijktijdige start. Voor het rijden op de baan is in het rapport van Rho uitgegaan van een maximaal bronvermogen van 135 dB(A) bij 10 rijders op één plek, zowel bij trainingen als bij wedstrijden. Bij deze berekeningen is een marge van 3 dB toegepast op het maximale bronvermogen van 122,5 dB(A) per motor.

De STAB constateert in haar deskundigenbericht dat uit het door de raad toegezonden rekenmodel volgt dat de waarde voor het maximale geluidniveau van 65 dB(A) op beoordelingspunt (e), wordt bepaald door het rijden op de baan. Dat is volgens STAB verklaarbaar omdat de huidige startlocatie relatief ver weg ligt van het beoordelingspunt (e). Omdat voor het rijden op de baan tijdens trainingen en wedstrijden is uitgegaan van hetzelfde bronvermogen van 135 dB(A), zijn de berekende waarden voor het maximale geluidniveau gelijk. Volgens de STAB is het echter niet aannemelijk dat de maximale geluidniveaus bij wedstrijden en trainingen gelijk zijn. De STAB bevestigt dat - hoewel het eerdere rapport van Peutz van 2018 niet aan het bestreden plan ten grondslag ligt - in dit rapport hogere maximale geluidniveaus zijn berekend tijdens wedstrijden dan tijdens trainingen, zoals [appellant] heeft aangevoerd. De reden hiervoor is dat Peutz voor wedstrijden is uitgegaan van hogere bronvermogens voor het rijden op de baan. Uit de akoestische onderzoeken die in het kader van de milieuvergunningen zijn uitgevoerd en uit de geldende voorschriften van de milieuvergunningen, blijkt eveneens dat tijdens wedstrijden hogere maximale geluidniveaus optreden dan tijdens trainingen, aldus de STAB. De STAB wijst erop dat A-wedstrijden, die vergelijkbaar zijn met de nationale KNMV-competitiewedstrijden waarvoor de 94 dB(A)-eis niet geldt, niet zijn uitgesloten in de planregels. Aan deze wedstrijden kunnen motoren deelnemen met een hoger maximaal bronvermogen dan de in het rapport van Rho berekende 122,5 dB(A). Weliswaar is in het rapport van Rho impliciet rekening gehouden met een hoger maximaal bronvermogen door het toepassen van een marge van 3 dB, maar deze marge is volgens de STAB te klein voor A-wedstrijden.

27.3. De raad stelt dat hij niet heeft beoogd om A-wedstrijden uit te sluiten in het plan, maar dat hij het al dan niet organiseren van deze wedstrijden heeft willen overlaten aan MSV De Prikkedam. Daarbij heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat er bij overschrijding van de geluidwaarden in artikel 5.4.2 van de planregels kan worden gehandhaafd.

27.4. Gelet op wat [appellant] heeft aangevoerd en de toelichting van de STAB in het deskundigenbericht, ziet de Afdeling aanleiding voor de conclusie dat het plan op dit punt in strijd met artikel 3:2 van de Awb niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. De reden hiervoor is dat het berekende maximale geluidniveau van 65 dB(A) tijdens wedstrijden niet realistisch is voor de activiteiten die MSV de Prikkedam feitelijk beoogt uit te oefenen in het plangebied. De Afdeling acht het aannemelijk om te verwachten dat er ook A-wedstrijden, waarbij de 94 dB(A)-eis niet geldt, zullen worden georganiseerd in het plangebied. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in het rapport van Rho, en in het MER, ervan is uitgegaan dat er in de referentiesituatie A-wedstrijden plaatsvinden en dat deze ook in de voorgenomen situatie zullen worden gehouden in het plangebied. Aan A-wedstrijden kunnen motoren deelnemen met een hoger bronvermogen dan in het rapport van Rho tot uitgangspunt is genomen, en daarmee is in het rapport van Rho, dat ten grondslag ligt aan de geluidgrenswaarde van 65 dB(A) tijdens wedstrijden voor het beoordelingspunt (e) in artikel 5.4.2 van de planregels, onvoldoende rekening gehouden.

Het enkele feit dat op grond van artikel 5.4.2 van de planregels een geluidwaarde van 65 dB(A) geldt, biedt naar het oordeel van de Afdeling in dit geval, gelet op de bij het besluit betrokken belangen en mede op de voorgeschiedenis van de totstandkoming van het besluit, onvoldoende waarborg dat alleen wedstrijden worden gehouden waarbij het berekende maximale geluidniveau van 65 dB(A) realistisch is. Een nadere planregel die dit borgt, bijvoorbeeld door te bepalen dat motoren die deelnemen aan wedstrijden in het plangebied moeten voldoen aan de KNMV-eis van 94 dB(A), of waarin A-wedstrijden worden uitgesloten, ontbreekt.

Het betoog slaagt.

- Tonaal geluid

28. [appellant] betoogt dat in het rapport van Rho ten onrechte geen rekening is gehouden met

een toeslag voor tonaal geluid van 5 dB(A). [appellant] wijst in dit verband op het door hem overgelegde memo van De Roever van 20 januari 2020, waarin staat dat uit de literatuur blijkt dat het geluid van tweetaktmotoren tonaal van karakter is. Pas zodra het aandeel viertaktmotoren hoger is dan 50%, zal het tonale karakter van de tweetaktmotoren kunnen worden gemaskeerd door de viertaktmotoren. Verder wijst [appellant] op eerdere metingen uit 2017, waarbij in ieder geval geen sprake was van een verhouding van 50/50. Ook heeft hij een overzicht overgelegd van soorten motoren die hebben deelgenomen aan trainingen op het motorcrossterrein, waaruit volgens hem blijkt dat het aandeel viertaktmotoren tijdens trainingen van MSV De Prikkedam minder is dan 50%. De raad heeft de verhouding tussen tweetakt- en viertaktmotoren ten onrechte niet in de planregels vastgelegd, aldus [appellant]. Daarbij wijst hij op de situatie bij een motorcrossterrein in Staphorst, waar in de omgevingsvergunning een voorschrift is opgenomen op grond waarvan de verhouding tussen motoren maximaal 45% tweetakt- en minimaal 55% viertaktmotoren moet zijn.

28.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het geluid van het motorcrossterrein bij de omliggende woningen niet tonaal van karakter is. De raad wijst op paragraaf 4.3 van het rapport van Rho, waarin wordt verwezen naar een analyse van metingen die zijn uitgevoerd tijdens trainingen op 6 september 2017 en 1 oktober 2017 bij MSV De Prikkedam en waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport van Peutz van 2018. Bij de beoordeling van de tonaliteit van het geluid is toepassing gegeven aan de zogeheten kritische bandbreedtemethode. Daarbij is geconcludeerd dat het geluid vanwege het motorcrossterrein niet als tonaal hoeft te worden beoordeeld. Verder is bij door de FUMO uitgevoerde handhavingsmetingen in 2018 en 2019 ook geen tonaal geluid waargenomen, aldus de raad. Het klopt volgens de raad dat in het bestemmingsplan niet is geregeld welk aandeel tweetakt- of viertaktmotoren op de motorcrossbaan mag rijden. Dit tast de goede ruimtelijke ordening waartoe het plan strekt echter volgens de raad niet aan. In artikel 5.4.2 van de planregels zijn immers de maximaal toelaatbare geluidwaarden geborgd, zo stelt de raad.

28.2. In haar deskundigenbericht heeft de STAB toegelicht dat wanneer geluid met een tonaal karakter duidelijk waarneembaar is bij woningen, een toeslag van 5 dB(A) moet worden toegepast op het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Die toeslag volgt uit de HMRI 1999 en de Handreiking. In het rapport van Rho is ervan uitgegaan dat het geluid van het motorcrossterrein De Prikkedam bij de omliggende woningen niet tonaal van karakter is, zodat de toeslag van 5 dB(A) achterwege is gelaten. In het deskundigenbericht is toegelicht dat bij een aandeel van 50% of meer viertaktcrossmotoren maskering optreedt van de tonale componenten van de tweetaktcrossmotoren, door het niet-tonale geluid van de viertaktcrossmotoren. De omstandigheid dat tijdens metingen geen tonaal geluid is geconstateerd, zoals de raad stelt, kan het gevolg zijn van een groter aandeel viertaktmotoren op de baan, zo staat in het deskundigenbericht. Uit de meetrapporten van de metingen uit 2017, waar de raad zich op baseert, is de verhouding tussen tweetakt- en viertaktmotoren echter niet af te leiden. De conclusie dat er geen sprake is van tonaal geluid kan volgens de STAB evenmin worden getrokken aan de hand van de stelling dat tijdens meerdere metingen van de FUMO geen tonaal geluid is waargenomen, omdat de raad daarbij niet inzichtelijk heeft gemaakt wat het aandeel viertaktcrossmotoren bij die metingen bedroeg. In antwoord op vragen van de STAB heeft MSV De Prikkedam aangegeven dat de verhouding tussen tweetakt- en viertaktmotoren ongeveer 25%-75% bedraagt, maar dat deze verhouding geen vast gegeven is en wekelijks kan variëren. Ervan uitgaande dat bij MSV De Prikkedam inderdaad verhoudingsgewijs meer met viertaktmotoren wordt gereden, zal er in de praktijk meestal geen sprake zijn van tonaal geluid, zo bevestigt de STAB. Evenwel is de verhouding tussen tweetakt- en viertaktmotoren niet vastgelegd in de planregels, waardoor het mogelijk is dat op de motorcrossbaan uitsluitend of in hoofdzaak met tweetaktmotoren wordt gereden, aldus de STAB. De geldende milieuvergunningen verbieden dat ook niet. In die situatie moet volgens de STAB worden aangenomen dat het geluid bij de woningen wel tonaal van karakter is en moet overeenkomstig de HMRI 1999 een toeslag van 5 dB(A) worden toegepast, waardoor er al snel sprake is van een overschrijding van de in artikel 5.4.2 van de planregels opgenomen geluidgrenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Met een aanvullend middelvoorschrift, waarin de verhouding tussen tweetakt- en viertaktmotoren is vastgelegd, zou volgens de STAB vooraf duidelijkheid kunnen worden geboden.

28.3. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het plan op dit punt in strijd met artikel 3:2 van de Awb, niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid.

Hoewel de Afdeling het niet aannemelijk acht dat er in de praktijk uitsluitend met tweetaktmotoren zal worden gereden, is de Afdeling er, gelet op de toelichting van de raad en MSV De Prikkedam, niet van overtuigd geraakt dat het geluid van het motorcrossterrein bij de omliggende woningen hoe dan ook niet tonaal van karakter is, zoals de raad stelt. Weliswaar zijn in artikel 5.4.2 van de planregels geluidgrenswaarden opgenomen voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, maar, zoals de STAB ook in haar deskundigenbericht constateert, is uit de meetrapporten waarnaar de raad verwijst niet af te leiden wat een representatieve verhouding is tussen het aantal tweetakt- en viertaktmotoren waarmee bij MSV De Prikkedam wordt gereden. Ook overigens heeft de raad niet met gegevens inzichtelijk gemaakt wat een representatieve verhouding is tussen het aantal tweetakt- en viertaktmotoren. De Afdeling acht daarom niet aannemelijk gemaakt dat het aandeel tweetaktmotoren dat deelneemt aan motorcrossactiviteiten in het plangebied niet groter zal zijn dan 50%, waardoor het niet zeker is dat in het rapport van Rho, dat aan de geluidgrenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in artikel 5.4.2 van de planregels ten grondslag ligt, terecht geen toeslag voor tonaal geluid is toegepast. Zonder nadere onderbouwing van de raad acht de Afdeling het niet zeker dat de berekende geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) realistisch is voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau tijdens trainingen en wedstrijden, vanwege een mogelijk tonaal karakter van het motorcrossgeluid.

Het betoog slaagt.

- Beoordelingspunt

29. [appellant] betoogt dat het beoordelingspunt (e) niet representatief is voor de situatie ter plaatse van zijn woning, omdat het op de meest noordoostelijke hoek van zijn perceel is gesitueerd. Het beoordelingspunt zou volgens [appellant] nabij zijn woning gepositioneerd moeten worden, omdat hij daar de hinder ervaart. Daarnaast is de locatie niet bereikbaar omdat deze in een bosje ligt tussen twee sloten, aldus [appellant].

29.1. In paragraaf 8.3 van het rapport van Rho staat dat het woongedeelte van de woning op het perceel [locatie] aan de zuidzijde van het perceel is gesitueerd. Aan de achterzijde, waar het motorcrossterrein ligt, zijn schuurtjes en bijgebouwen aanwezig. Omdat er gemeten/beoordeeld wordt op een waarneemhoogte van + 1,5 m, kan deze afscherming van invloed zijn op metingen/berekeningen. Om die reden is voor de woning van [appellant] gekozen voor een referentiepunt op de hoek van het perceel, waar vrij zicht is op het motorcrossterrein. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor de conclusie dat dit punt niet representatief is als referentiepunt om van daaruit de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant] te kunnen beoordelen. De Afdeling ziet daarom geen aanleiding om in zoverre aan de juistheid van het rapport van Rho te twifelen.

29.2. In haar deskundigenbericht heeft de STAB toegelicht dat zij de locatie van het beoordelingspunt (e) niet geschikt acht als meetpunt. De reden hiervoor is dat de STAB ter plaatse heeft geconstateerd dat de locatie van beoordelingspunt (e) is gesitueerd tussen bomen en struiken, waardoor de locatie niet goed bereikbaar is. Ook staat er vlak naast de locatie een kippenhok, waardoor geluidmetingen beïnvloed kunnen worden door stoorgeluid. De Afdeling ziet in deze constatering van de STAB evenwel geen grond voor het oordeel dat het plan in zoverre een gebrek bevat. Hiervoor is van belang dat, zoals de raad heeft toegelicht en de STAB heeft bevestigd in haar deskundigenbericht, in lijn met de HMRI 1999 een meting zou kunnen plaatsvinden op een nabij gekozen referentiepunt, 10 m rechts of links van het beoordelingspunt (e).

Het betoog slaagt niet.

- Andere voertuigen

30. [appellant] voert aan dat in het rapport van Rho ten onrechte geen rekening is gehouden met de omstandigheid dat het in de planregels niet is uitgesloten dat het motorcrossterrein kan worden gebruikt door andere voertuigen, zoals bijvoorbeeld quads en 4x4 auto's.

30.1. De Afdeling stelt vast dat in het bestemmingsplan het gebruik van het motorcrossterrein voor het crossen met quads, zijspannen, 4x4 terreinwagens en enduro- en trialmotoren is toegestaan. Zoals de raad terecht heeft gesteld, en de STAB heeft bevestigd in haar deskundigenbericht, zijn deze activiteiten akoestisch ondergeschikt aan het motorcrossen en zijn de in het bestemmingsplan

opgenomen geluidgrenswaarden ook van toepassing op deze overige crossactiviteiten. Er bestaat dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat met deze activiteiten niet voldoende rekening is gehouden.

Het betoog slaagt niet.

- Meteocorrectieterm

31. [appellant] betoogt dat uit het rapport van Rho volgt dat is gerekend met een gemiddelde waarde voor de meteocorrectieterm C_m van 4 dB, terwijl deze correctie volgens hem afhankelijk is van de omstandigheden bij een meting. Bij een ongunstige windrichting zal de geluidhinder nog groter zijn, zo stelt hij.

In zijn zienswijze over het conceptdeskundigenbericht van de STAB betoogt [appellant] dat bij de berekening van de geluidniveaus en de meteocorrectieterm mogelijk een onjuiste afstand tot de erfgrens is ingevoerd. Deze afstand bedraagt volgens [appellant] 150 m. In dit verband wijst [appellant] erop dat ook in meetrapporten van door FUMO uitgevoerde handhavingsmetingen onjuiste afstanden zijn gehanteerd.

31.1. In het rapport van Rho staat dat de berekeningen van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn uitgevoerd op grond van de HMRI 1999, waarbij gebruik is gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie 4.50. De meteocorrectie is toegepast op basis van de geldende formules uit de HMRI 1999 en het rekenprogramma berekent de waarde voor de meteocorrectie automatisch, waarbij de waarden bij de woningen uitkomen op waarden die variëren tussen de 4 en 5 dB(A), zo staat in het aanvullend memo van Rho van 6 april 2020.

31.2. In haar deskundigenbericht constateert de STAB dat uit het door de raad toegezonden rekenmodel blijkt dat voor beoordelingspunt (e) een meteocorrectieterm per bron wordt berekend van 4,3 tot 4,8 dB(A). De STAB heeft toegelicht dat uit het door de raad toegezonden rekenmodel volgt dat is uitgegaan van de kortste afstand tussen het bronterrein en het beoordelingspunt (e), en niet de erfgrens, zoals [appellant] aanvoert. De kortste afstand tussen het bronterrein en het beoordelingspunt (e) bedraagt volgens het rapport van Rho 160 m, en die afstand is volgens de STAB correct. Bij een bronhoogte van 1,5 m, een ontvangerhoogte van 1,5 m en een kortste afstand tot het bronterrein van 160 m, bedraagt de waarde voor C_m volgens de formule van de HMRI 1999, 4 dB. De conclusie in het deskundigenbericht is dat de berekening in het rapport van Rho op de juiste manier, overeenkomstig de HMRI 1999, is uitgevoerd.

De STAB heeft verder nog toegelicht dat ook bij een geluidmeting een meteocorrectieterm moet worden bepaald en dat het in de rede ligt dat ook bij een meting een waarde voor C_m wordt gehanteerd die ligt in dezelfde orde van grootte als bij de berekening met het rekenmodel.

De Afdeling ziet, gelet op de bevindingen in het deskundigenbericht, geen grond voor het oordeel dat de in het rapport van Rho berekende waarde voor de meteocorrectieterm onjuist is. Hiervoor is van belang dat [appellant] wat betreft de berekening van de geluidniveaus bij een ongunstige windrichting, niet aannemelijk heeft gemaakt dat deze niet overeenkomstig de HMRI 1999 is uitgevoerd, dan wel dat de in het rekenmodel ingevoerde gegevens onjuist zijn.

De omstandigheid dat in meetrapporten van de FUMO mogelijk onjuiste afstanden tot de erfgrens staan genoemd, zoals [appellant] heeft aangevoerd, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. De berekening van de C_m -waarden in het rapport van Rho is immers niet op die afstanden gebaseerd, maar gebaseerd op de afstanden tussen bron en ontvanger die volgen uit het rekenmodel en die afstanden zijn volgens het deskundigenbericht correct. De Afdeling ziet geen aanleiding om aan de juistheid van deze conclusie in het deskundigenbericht te twijfelen.

Het betoog slaagt niet.

Aanvaardbaarheid van de geluidbelasting

32. [appellant] betoogt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de geluidbelasting ter plaatse van zijn woning en tuin aanvaardbaar is. Zo kan volgens hem niet worden voldaan aan de waarden van stap 2 van paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure, van 45 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau, voor een rustig

buitengebied. Ook kan niet worden voldaan aan de waarde van stap 3 van 70 dB(A) voor het maximale geluidniveau. In dit verband wijst [appellant] erop dat uit het rapport van Peutz van 2018 blijkt dat de maximale geluidbelasting 80 dB(A) bedraagt voor A-wedstrijden en 72 dB(A) voor B-wedstrijden.

[appellant] betoogt verder dat de waarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens wedstrijden, niet voldoet aan de richtwaarde van 40 dB(A) uit de Handreiking. Onder verwijzing naar het memo van De Roever van 20 januari 2020, voert hij aan dat de raad ten onrechte heeft aangesloten bij de normen zoals gehanteerd in de Nota Limburg. Deze nota gaat vooral over muziekevenementen die met name in de avonduren plaatsvinden en de geluidbelasting wordt getoetst in een woning. De motorcrossactiviteiten vinden daarentegen overdag plaats, waarbij er volgens [appellant] sprake is van "zeer ernstige hinder" in de woning en van "onduldbare hinder" in de tuin. Bij een ongunstige windrichting zal de geluidhinder volgens hem nog groter zijn.

Verder is de geluidssituatie ook vanwege cumulatie met andere geluidbronnen niet acceptabel, aldus [appellant].

- Woning

32.1. De waarden voor het beoordelingspunt (e) in artikel 5.4.2 van de planregels, van 45 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, en 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau tijdens trainingen, voldoen aan de waarden die zijn opgenomen in stap 2 uit paragraaf B5.3, van bijlage 5 van de door de raad gehanteerde VNG-brochure.

Gelet op wat hiervoor onder 28.3 is overwogen over het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan artikel 5.4.2, is het niet zeker dat de geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens trainingen niet zal leiden tot een overschrijding van de geluidwaarde van 45 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, vanwege een mogelijk tonaal karakter van het motorcrossgeluid. Dit betekent dat de raad niet kan worden gevolgd in zijn standpunt dat in zoverre wordt voldaan aan de waarde van stap 2 van de VNG-brochure. In verband hiermee verdraagt het bestreden besluit zich in zoverre niet met artikel 3:2 van de Awb.

Het betoog slaagt in zoverre.

32.2. De waarde voor het beoordelingspunt (e) in artikel 5.4.2 van de planregels van 65 dB(A) voor het maximale geluidniveau tijdens wedstrijden, voldoet aan de waarde die is opgenomen in stap 2 uit paragraaf B5.3, van bijlage 5 van de door de raad gehanteerde VNG-brochure. Indien, met inachtneming van overweging 27.4 van deze uitspraak, in het plan alsnog zou worden geborgd dat motoren die deelnemen aan wedstrijden in het plangebied moeten voldoen aan de KNMV-eis van 94 dB(A), of dat A-wedstrijden worden uitgesloten in het plan, zal verzekerd zijn dat de geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden niet zal leiden tot een overschrijding van deze maximale geluidwaarde van stap 2 van de VNG-brochure. Aangezien die borging niet in het plan is opgenomen, is niet zeker dat de geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden niet zal leiden tot een overschrijding van deze maximale geluidwaarde van stap 2 van de VNG-brochure. Dit betekent dat de raad niet kan worden gevolgd in zijn standpunt dat in zoverre wordt voldaan aan de waarde van stap 2. In verband hiermee verdraagt het bestreden besluit zich in zoverre niet met artikel 3:2 van de Awb.

Dat in een eerder rapport van Peutz van 2018 maximale geluidwaarden zijn berekend van 80 dB(A) voor A-wedstrijden en 72 dB(A) voor B-wedstrijden, zoals [appellant] aanvoert, staat hier los van. Hiervoor is van belang dat, zoals eerder overwogen, het rapport van Peutz niet ten grondslag ligt aan het plan en is gebaseerd op andere uitgangspunten dan het rapport van Rho.

Het betoog slaagt.

32.3. De in artikel 5.4.2 vastgelegde waarde van 56 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens wedstrijden, voldoet niet aan de waarden van 45 dB(A) en 50 dB(A) van respectievelijk stap 2 en 3 van de VNG-brochure. Dit betekent dat inpassing in beginsel niet mogelijk is, tenzij de raad dit in dit kader van stap 4 van de VNG-brochure grondig onderzoekt, onderbouwt en motiveert. Daarbij moet de raad de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting betrekken.

Zoals hiervoor onder 18 is overwogen, heeft de raad voor de beoordeling van de geluidbelasting in

het kader van stap 4 van de toetsingssystematiek van de VNG-brochure in eerste instantie gebruikgemaakt van de Handreiking, maar is de beoordeling uiteindelijk ingegeven door de Nota Limburg.

32.4. Voor zover [appellant] betoogt dat de waarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens wedstrijden niet voldoet aan de Handreiking, overweegt de Afdeling dat de raad heeft onderkend dat de Handreiking voor wedstrijdsituaties niet toereikend is als motivering voor stap 4 van de toetsingssystematiek van de VNG-brochure. Daarom heeft de raad de Nota Limburg gebruikt om te motiveren dat ter plaatse van het perceel van [appellant] sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De Nota Limburg heeft tot doel het waarborgen van de spraakverstaanbaarheid in de woning. In de Nota Limburg is als uitgangspunt genomen dat er in een woning geen sprake mag zijn van onduidelijke hinder, uitgaande van een maximale waarde in de woning van 50 dB(A) bij een maximale gevelbelasting van 70 à 75 dB(A). Hoewel de Nota Limburg in de praktijk vaak wordt gebruikt voor het normeren van geluid van muziekevenementen, kan de nota volgens de raad ook voor de beoordeling van motorcrossevenementen worden gebruikt. De STAB bevestigt dit in haar deskundigenbericht. De STAB heeft toegelicht dat de nota betrekking heeft op grotere, luidruchtige evenementen met een duur van één of enkele dagen en waar sprake is van veel publiek en een hoge geluidproductie. In de nota worden als voorbeelden van dergelijke evenementen genoemd tentfeesten, kermissen en braderieën, maar ook wielervedstrijden en motorcrosswedstrijden. De nota ziet in zoverre niet uitsluitend op muziekevenementen en kan ook voor de beoordeling van motorcrosswedstrijden worden gehanteerd. De Afdeling is daarom van oordeel dat de raad de Nota Limburg heeft mogen gebruiken in het kader van stap 4 van de toetsingssystematiek van de VNG-brochure, voor de beoordeling of ter plaatse van de woning van [appellant] sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, tijdens wedstrijden.

De STAB constateert dat de optredende geluidniveaus zijn getoetst aan de maximaal toelaatbare waarde voor de gevelbelasting van 70 dB(A) uit de Nota Limburg voor de dagperiode, waarbij rekening is gehouden met het door [appellant] genoemde effect van een ongunstige windrichting. In het rapport van Rho wordt geconcludeerd dat in de woningen het geluidniveau niet hoger zal zijn dan de grenswaarde van 50 dB(A) uit de Nota Limburg. De Afdeling ziet in wat [appellant] heeft aangevoerd geen grond om aan deze conclusie te twijfelen.

Verder acht de Afdeling van belang dat, zoals ook de STAB heeft opgemerkt, de raad naast de Nota Limburg, in overweging heeft genomen dat het aantal wedstrijddagen is beperkt tot drie per jaar en dat de wedstrijden uitsluitend gedurende de dagperiode tussen 09.00 en 18.00 uur mogen plaatsvinden. Ook is in de afweging betrokken dat er geen trainingen mogen plaatsvinden op de zondag en op de woensdag voorafgaand aan een wedstrijd, zodat een rustperiode van een week is verzekerd waarin geen crossactiviteiten mogen plaatsvinden.

32.5. In verband met de cumulatie met andere aanwezige geluidbelasting is van belang dat de raad in reactie op het conceptdeskundigenbericht van de STAB de cumulatieve geluidbelasting voor het perceel van [appellant] alsnog in beeld heeft gebracht in het aanvullend memo van Rho van 27 mei 2020. De STAB deelt de conclusie die uit dit memo volgt dat ter plaatse van zowel de voor- als achtergevel van de woning van [appellant] geen sprake is van een relevant cumulatief effect. In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om aan deze conclusie te twijfelen.

32.6. De Afdeling is van oordeel dat de raad zich, gegeven de voorgaande motivering, in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat een geluidwaarde van 56 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden tot een aanvaardbaar geluidniveau binnen de woning van [appellant] leidt. De Afdeling overweegt evenwel dat, gelet op wat hiervoor onder 28.3 is overwogen over het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan artikel 5.4.2 van de planregels, het niet zeker is dat de berekende geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden realistisch is voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau tijdens trainingen en wedstrijden, vanwege een mogelijk tonaal karakter van het motorcrossgeluid. Daarom is evenmin zeker of de geluidbelasting niet zal leiden tot een overschrijding van de geluidwaarde van 56 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, vanwege een mogelijk tonaal karakter van het motorcrossgeluid. De raad heeft dat ten onrechte niet onderkend bij de

vaststelling van het bestreden plan. In verband hiermee verdraagt het bestreden besluit zich in zoverre niet met artikel 3:2 van de Awb.

Het betoog slaagt.

- Tuin

32.7. Voor zover [appellant] betoogt dat de raad niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de geluidbelasting ter plaatse van zijn tuin aanvaardbaar is, overweegt de Afdeling het volgende.

32.8. De STAB heeft in haar deskundigenbericht geconstateerd dat de raad onder geluidgevoelige terreinen ook tuinen verstaat, maar dat hij geen expliciete afweging heeft gemaakt over het woon- en leefklimaat in de tuin van [appellant] tijdens trainingen en wedstrijden. De STAB acht het gekozen beoordelingspunt (e) niet representatief om de geluidbelasting in de tuin te beoordelen. Volgens de STAB ligt een alternatief beoordelingspunt op het terras aan de noordwestzijde van de woning meer voor de hand. Op dat alternatieve beoordelingspunt heeft de STAB hogere geluidwaarden berekend dan de waarden die in artikel 5.4.2 van de planregels zijn vastgelegd. Uit de door de STAB overgelegde berekening volgt dat de waarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op het terras aan de noordwestzijde van de woning ongeveer 3 dB hoger ligt dan de waarden voor beoordelingspunt (e) in artikel 5.4.2 van de planregels. Voor het maximale geluidniveau liggen de waarden op het terras ongeveer 1 dB hoger.

32.9. De raad stelt dat een keuze voor een andere plaats van een beoordelingspunt met de daarbij horende andere geluidgrenswaarde geen ander inzicht in het aanvaardbaar woon- en leefmilieu biedt, nu die andere grenswaarde op basis van een en hetzelfde geluidmodel wordt bepaald. Als van de door STAB uitgevoerde berekening zou worden uitgegaan, zou dat volgens de raad niet betekenen dat er geen sprake meer zou zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu in de tuin van [appellant] tijdens motorcrosstrainingen en -wedstrijden. De Afdeling is van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen. Daarvoor is van belang dat de raad in het memo belangenafweging en in reactie op vragen van de STAB heeft toegelicht waarom hij de geluidbelasting ter plaatse van de tuin aanvaardbaar heeft geacht. Daarbij heeft de raad er op gewezen dat [appellant] over een tweede terras beschikt, dat aan de voorzijde van de woning ligt en dat de geluidbelasting op dit terras aanzienlijk lager zal zijn dan op het terras aan de noordwestzijde. Daarnaast heeft de raad meegewogen dat het aantal wedstrijddagen is beperkt tot drie per jaar en dat de wedstrijden uitsluitend gedurende de dagperiode tussen 09.00 en 18.00 uur mogen plaatsvinden. De door de STAB berekende geluidbelasting op het alternatieve beoordelingspunt blijft onder de door de raad in dit verband gehanteerde waarden.

De Afdeling is van oordeel dat de motivering van de raad de conclusie kan dragen dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de tuin van [appellant] niet onaanvaardbaar wordt aangetast als gevolg van het plan.

Dit betoog slaagt niet.

Waarborgen in het plan

- Geluidscherm en geluidwallen

33. [appellant] betoogt dat in het bestemmingsplan regels ontbreken waaraan het geluidscherm moet voldoen. Zo is een minimaal vereist oppervlaktegewicht van ten minste 10 kg/m² niet vastgelegd en is niet geregeld dat kieren en openingen in het scherm niet zijn toegestaan.

Daarnaast draagt het in het plan voorziene geluidscherm niet bij aan een vermindering van geluidoverlast op zijn perceel.

[appellant] keert zich verder tegen artikel 5.5.1 van de planregels, waarin is bepaald dat van de voorwaardelijke verplichting in artikel 5.4.6 kan worden afgeweken. Dit biedt volgens hem ruimte voor experimenten waarbij de geluidoverlast blijft bestaan.

Tot slot voert [appellant] aan dat het motorcrossterrein alleen kan worden gebruikt als de vijf bestaande geluidwallen worden verhoogd tot 9,2 m boven NAP. Ter onderbouwing wijst hij op de toelichting bij het voorontwerp van het bestemmingsplan.

33.1. In artikel 5.4.6 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan" alleen

toestaat als binnen drie maanden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een vergunning is aangevraagd en melding is gedaan voor een geluidsscherm. In dit artikel is ook vastgelegd dat het geluidsscherm uiterlijk binnen zes maanden na het onherroepelijk worden van het plan moet zijn gerealiseerd en daarna in stand moet worden gehouden. Het geluidsscherm moet worden gerealiseerd op de in bijlage 2 bij de regels opgenomen locatie en moet daarnaast voldoen aan de daarin opgenomen akoestische en landschappelijke eisen. Naast eisen ten aanzien van de hoogte en de reflectiefactor van het scherm, is ook vastgelegd dat de oppervlaktemassa overeenkomstig de HMRI 1999 ten minste 10 kg/m² moet bedragen en dat het scherm geen kieren of openingen mag bevatten.

33.2. Voor zover [appellant] betoogt dat in het bestemmingsplan ten onrechte geen regels zijn opgenomen waar het geluidsscherm aan moet voldoen, mist dit betoog feitelijke grondslag, omdat deze regels zijn opgenomen in bijlage 2 bij het plan. Ook de door [appellant] genoemde eisen over de oppervlaktemassa staan daarin.

De Afdeling overweegt verder dat het in artikel 5.4.6 van de planregels voorziene geluidsscherm weliswaar niet zorgt voor een geluidreductie ter plaatse van het perceel van [appellant], maar dat betekent niet dat het plan in zoverre een gebrek bevat. Zoals de STAB heeft geconcludeerd in haar deskundigenbericht is dit scherm met name gepositioneerd voor de woning op het perceel Prikkedam 1 en volgt uit een door de STAB uitgevoerde berekening dat de waarden ter plaatse van het perceel van [appellant] zonder geluidsscherm, na afronding, gelijk zijn aan de berekende waarden met het scherm. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding om aan deze berekening van de STAB te twijfelen.

Voor zover [appellant] zich keert tegen artikel 5.5.1 van de planregels, begrijpt de Afdeling zijn betoog aldus, dat hij vindt dat het naleven van de voorwaardelijke verplichting onvoldoende is verzekerd omdat hiervan op grond van artikel 5.5.1 bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken. De Afdeling volgt dit betoog niet. Weliswaar kan het bevoegd gezag op grond van dit artikel bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5.4.6 en een andere geluidmaatregel treffen, maar daarbij moet aan verschillende voorwaarden worden voldaan. Zo mag een eventuele andere geluidmaatregel geen onevenredige afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van andere gronden en moet de maatregel voorzien in een minimaal gelijk beschermingsniveau. Voor zover [appellant] aanvoert dat dit ruimte biedt voor experimenten waarbij de geluidsoverlast blijft bestaan, wijst de Afdeling erop dat, zoals hiervoor is overwogen, de berekende geluidwaarden ter plaatse van zijn perceel zonder geluidsscherm, gelijk zijn aan de berekende waarden met geluidsscherm. Het scherm of een andere geluidmaatregel met minimaal een gelijk beschermingsniveau zijn dus niet nodig om te voldoen aan de ter plaatse van zijn woning geldende waarden.

De stelling van [appellant] dat een verhoging van de bestaande geluidwallen noodzakelijk is in verband met de geluidssituatie, deelt de Afdeling niet. Weliswaar is het verhogen van de bestaande geluidwallen onderzocht in het eerdere rapport van Peutz van 2018 dat is opgesteld ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan, maar daarin is van andere uitgangspunten uitgegaan dan in het rapport van Rho, dat aan het bestreden plan ten grondslag ligt. Zoals de STAB ook heeft opgemerkt is de maatregel van het verhogen van de bestaande geluidwallen in het bestreden plan niet meer aan de orde.

Het betoog slaagt niet.

- Geluidinstallatie

34. [appellant] betoogt dat in het bestemmingsplan ten onrechte geen regels zijn opgenomen over het gebruik van de in het plangebied aanwezige geluidinstallatie tijdens wedstrijden of andere activiteiten, terwijl in de huidige milieuvergunning voorschriften zijn opgenomen over het gebruik van een dergelijke installatie.

In een reactie op het conceptdeskundigenbericht van de STAB heeft [appellant] zijn beroepsgrond uitgebreid met de stelling dat er ook muziek wordt gedraaid tijdens de wedstrijd en dat deze omstandigheid ten onrechte niet bij de vaststelling van het plan is betrokken.

34.1. De Afdeling stelt vast dat de geluidgrenswaarden die zijn neergelegd in artikel 5.4.2, aanhef, onder 3 en 4, van de planregels, gelden voor activiteiten op het motorcrossterrein. Daaronder valt ook

de geluidbelasting van de in het plangebied aanwezige geluidinstallatie, die wordt veroorzaakt door het omroepen van informatie aan rijders en toeschouwers en het afspelen van muziek. Wat [appellant] heeft aangevoerd, geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het noodzakelijk is om hiervoor een aanvullend middelvoorschrift op te nemen in de planregels.

Het betoog slaagt niet.

- Aantallen deelnemers

35. [appellant] brengt naar voren dat in het bestemmingsplan ten onrechte geen grenzen zijn gesteld aan het aantal deelnemers, terwijl dit volgens hem van invloed is op de geluidssituatie.

35.1. De Afdeling stelt vast dat het maximale aantal deelnemers bij wedstrijden niet is vastgelegd in de planregels. De STAB heeft in haar deskundigenbericht erop gewezen dat het ook niet logisch is om dat te doen, omdat het aantal crossuren bepalend is voor de geluidbelasting. In het bij de aanvraag voor de milieuvergunning uit 2001 behorende NAA-rapport uit 1996, is uitgegaan van 160 deelnemers die elk twee keer 20 minuten trainen en twee keer 25 minuten wedstrijdrijden, wat neerkomt op 14.400 crossminuten per wedstrijd. In het rapport van Rho is van hetzelfde aantal crossminuten uitgegaan, wat neerkomt op 240 crossuren bij wedstrijden. Ook bij een wedstrijd met meer dan 160 deelnemers moet aan de geluidgrenswaarden in artikel 5.4.2 van de planregels worden voldaan. In dat geval zullen volgens de STAB bronmaatregelen tijdens wedstrijddagen nodig zijn, bijvoorbeeld door het aantal crossuren per wedstrijddeelnemer te verminderen.

In wat [appellant] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om het aantal crossuren waar in het rapport van Rho van uit is gegaan, niet representatief te achten. Omdat het aantal crossuren bepalend is voor de geluidbelasting, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat in het bestemmingsplan ten onrechte geen grenzen zijn gesteld aan de aantallen deelnemers.

Het betoog slaagt niet.

- Evenementen

36. [appellant] voert aan dat er naast de drie wedstrijden die het bestemmingsplan toestaat, ook evenementen zoals crosswedstrijden vergund kunnen worden op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening. Bij dergelijke vergunningen kunnen volgens hem andere, ruimere geluidnormen gehanteerd worden.

36.1. In het bestemmingsplan zijn maximaal drie motorcrosswedstrijden per jaar mogelijk gemaakt. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling verzet een bestemmingsplan zich niet tegen kortdurend en incidenteel gebruik van een terrein in strijd met het bestemmingsplan (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 22 januari 2020, (ECLI:NL:RVS:2020:182), waarin wordt verwezen naar de uitspraken van 13 april 2005, (ECLI:NL:RVS:2005:AT3708) en 29 augustus 2018, (ECLI:NL:RVS:2018:2859)).

De Afdeling is van oordeel dat het gebruik van het terrein van MSV De Prikkedam voor extra motorcrosswedstrijden, niet is aan te merken als kortdurend en incidenteel gebruik. Dit betekent dat eventuele extra motorcrosswedstrijden alleen mogelijk zijn als hiervoor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt verleend. De Afdeling overweegt dat tegen een eventueel besluit waarbij een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt verleend, rechtsmiddelen kunnen worden aangewend.

Het betoog slaagt niet.

Geur

37. [appellant] betoogt dat bij een aantal woningen niet wordt voldaan aan de richtafstand van 100 m voor geur, waardoor het aanvaardbaar geurhinderniveau zal worden overschreden.

37.1. In de plantoelichting staat dat de raad voor het aspect geur aansluiting heeft gezocht bij de richtafstanden in de VNG-brochure. Hierin is een richtafstand van 100 m opgenomen tussen autocircuits en motorcrossterreinen enerzijds en gevoelige bestemmingen anderzijds.

37.2. De raad stelt dat de afstand tussen het perceel van [appellant] en de gronden met de bestemming "Sport-Motorcrossterrein" 152 m bedraagt, zodat ter plaatse van zijn woning wordt voldaan aan de in de VNG-brochure aanbevolen richtafstand voor geur. Gelet hierop, stelt de raad zich op het standpunt dat van onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat van [appellant], als gevolg van geur, geen sprake is. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich in redelijkheid

op dit standpunt kunnen stellen.

37.3. Voor zover het betoog van [appellant] gaat over de geurbelasting ter plaatse van andere woningen, overweegt de Afdeling als volgt.

Zoals in de overzichtsuitspraak over het relativiteitsvereiste is overwogen, ligt in artikel 8:69a van de Awb besloten dat degene die vernietiging van een besluit beoogt, zich in beginsel niet met succes kan beroepen op belangen van anderen (uitspraak van 11 november 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2706), onder 6.4). Als een appellant zich beroept op overschrijding van een norm en betoogt dat deze overschrijding nadelige gevolgen voor zijn woonsituatie heeft, kan hij ter onderbouwing van de normoverschrijding wijzen op onderzoeksgegevens waaruit naar voren komt dat deze norm ter plaatse van een woning van een derde in zijn directe omgeving wordt overschreden (uitspraken van 29 april 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1379) en 19 januari 2011 (ECLI:NL:RVS:2011:BP1352)).

37.4. De Afdeling overweegt dat de gevolgen van het plan voor de geurbelasting in kaart zijn gebracht in hoofdstuk 7 van het MER. In paragraaf 7.3.2 van het MER, en paragraaf 4.4.2 van de plantoelichting, staat dat er ter plaatse van twee woningen niet wordt voldaan aan de in de VNG-brochure aanbevolen richtafstand van 100 m.

In het MER staat dat niet is te verwachten dat het motorcrossterrein een potentieel geurhinderlijke inrichting is. Een kwantitatief geuronderzoek heeft daarmee geen toegevoegde waarde, zo vermeldt het MER. In het MER staat verder dat de systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt, uitgaat van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen. Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein onaanvaardbare geurhinder zal veroorzaken, waarmee het aanvaardbaar hinderniveau wordt overschreden, zo volgt uit het MER.

De Afdeling concludeert dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare geurhinder ter plaatse van de twee woningen in de nabijheid van de woning van [appellant], en daarmee tot nadelige geureffecten bij zijn woning.

Het betoog slaagt niet.

Stikstof

38. Volgens [appellant] is onvoldoende aangetoond dat de hoeveelheid stikstof die bij wedstrijden en trainingen vrijkomt de omgeving niet schaadt en de natuurlijke kenmerken van de dichtstbijzijnde natuurgebieden niet aantast. [appellant] voert aan dat het rekenprogramma AERIUS Calculator niet geschikt is om de stikstofdepositie van het motorcrossterrein op nabijgelegen natuurgebieden te berekenen. Verder wijst hij erop dat het provinciebestuur voornemens is om een last onder dwangsom op te leggen, vanwege overtreding van artikel 2.7 van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb).

38.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

Zoals blijkt uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20), heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

38.2. Het belang van [appellant] is gelegen in het behoud van zijn woon- en leefklimaat. De bepalingen in de Wnb over de beoordeling van plannen die gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, zijn daarin opgenomen ter bescherming van het behoud van de natuurwaarden in deze gebieden. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR1412, volgt dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wnb bedoelt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

Zoals in de overzichtsuitspraak over het relativiteitsvereiste is overwogen, is het voorgaande ook van belang voor andere normen die strekken ter bescherming van natuurgebieden, zoals provinciale normen die strekken tot bescherming van een natuurnetwerk (uitspraak van 11 november 2020 (ECLI:NL:RVS:2020:2706), onder 10.63).

38.3. De Afdeling stelt vast dat de afstand tussen het perceel van [appellant] en het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Drents-Friese Wold & Leggelderveld" ten minste 4 km bedraagt. Voor zover het betoog van [appellant] ook gaat over de gebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (de zogenoemde NNN-gebieden), stelt de Afdeling vast dat de afstand tussen het perceel van [appellant] en het dichtstbijzijnde NNN-gebied ruim 600 m bedraagt. Gelet op deze afstanden is de Afdeling van oordeel dat de natuurgebieden geen deel uitmaken van de leefomgeving van [appellant]. De normen over de bescherming van deze gebieden, waar [appellant] zich op beroept, strekken daarom kennelijk niet tot bescherming van zijn belang.

De Afdeling zal dit betoog daarom niet inhoudelijk bespreken.

Bodem

39. [appellant] voert aan dat in het MER in verband met het aspect bodem is uitgegaan van onjuiste feiten. In het MER staat dat de dieseltank in het plangebied een opslagcapaciteit van 720 liter heeft, terwijl er in 2018 een tank met een opslagcapaciteit van 2.600 liter is neergezet, zonder bodemonderzoek.

39.1. In paragraaf 10.1.1 van het MER is ingegaan op het aspect bodem. In deze paragraaf staat dat er binnen de inrichting, nabij de loods, dieselolie wordt opgeslagen. Deze opslag vindt plaats in een tank met een totale opslagcapaciteit van 720 liter, die is voorzien van een lekbak. De afgewerkte olie die afkomstig is van de crossmotoren, ongeveer 30 liter op jaarbasis, wordt binnen de inrichting opgeslagen, eveneens boven een lekbak. De vergunde opslagcapaciteit is ongeveer 2x200 liter. De Afdeling is van oordeel dat [appellant] met de enkele niet nader onderbouwde stelling over een tank met een opslagcapaciteit van 2.600 liter, niet aannemelijk heeft gemaakt dat in het MER is uitgegaan van onjuiste feitelijke informatie.

Het betoog slaagt niet.

Water

40. [appellant] voert aan dat er ten onrechte geen watertoets is uitgevoerd, terwijl het waterschap heeft aangegeven dat dit wel moet gebeuren.

40.1. De Afdeling stelt vast dat uit paragraaf 10.4.2 van het MER en paragraaf 4.9 van de plantoelichting volgt dat er een watertoets is uitgevoerd door het wetterskip Fryslân, op grond waarvan wordt geconcludeerd dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor het grondwatersysteem.

Het betoog mist feitelijke grondslag.

Relativiteit

41. Voor zover in deze uitspraak is geoordeeld dat een beroepsgrond niet slaagt, heeft de Afdeling zich niet uitgesproken over de vraag of artikel 8:69a van de Awb aan vernietiging van het bestreden besluit in de weg zou hebben gestaan.

Conclusie en opdracht aan de raad

42. Onder 10.2 van deze uitspraak is overwogen dat de raad in de plantoelichting niet kenbaar heeft gemotiveerd dat de uitbreiding van het motorcrossterrein met de beginnerscrossbaan, is getoetst aan artikel 5.6.2 van de Verordening. Onder 10.3 is overwogen dat de Afdeling evenwel, gelet op de nadere motivering die de raad heeft gegeven, geen grond ziet voor het oordeel dat het plan niet voldoet aan artikel 5.6.2 van de Verordening. De Afdeling zal deze motivering betrekken bij het in de einduitspraak te geven oordeel over de mogelijkheid van het in stand laten van de rechtsgevolgen van het bestreden besluit, voor zover dit zal worden vernietigd.

43. Onder 12.2 is overwogen dat de raad ten onrechte niet deugdelijk heeft gemotiveerd dat de uitbreiding van het motorcrossterrein met de beginnerscrossbaan verenigbaar is met de gemeentelijke ambities en opgaven in de gemeentelijke structuurvisie, dan wel op grond van welke argumenten en afweging de raad heeft besloten van de structuurvisie af te wijken.

Onder 27.4 is overwogen dat het berekende maximale geluidniveau van 65 dB(A) tijdens wedstrijden niet realistisch is voor de activiteiten die MSV de Prikkedam feitelijk beoogt uit te oefenen in het plangebied. De Afdeling acht het aannemelijk om te verwachten dat er ook A-wedstrijden, waarbij de 94 dB(A)-eis niet geldt, zullen worden georganiseerd in het plangebied. In het rapport van Rho is er onvoldoende rekening mee gehouden dat aan A-wedstrijden motoren kunnen deelnemen met een hoger bronvermogen dan in het rapport van Rho tot uitgangspunt is genomen. Dat op grond van artikel 5.4.2 een geluidwaarde van 65 dB(A) geldt, biedt naar het oordeel van de Afdeling in dit geval onvoldoende waarborg dat alleen wedstrijden worden gehouden waarbij het berekende maximale geluidniveau van 65 dB(A) realistisch is. Een nadere planregel die dit borgt, bijvoorbeeld door te bepalen dat motoren die deelnemen aan wedstrijden in het plangebied moeten voldoen aan de KNMV-eis van 94 dB(A), of waarin A-wedstrijden worden uitgesloten, ontbreekt. Aangezien een nadere regeling ontbreekt, is onder 32.2 overwogen dat het niet zeker is dat de geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden niet zal leiden tot een overschrijding van de maximale geluidwaarde van stap 2 uit paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure.

Onder 28.3 is overwogen dat de Afdeling er niet van overtuigd is geraakt dat het geluid van het motorcrossterrein bij de omliggende woningen hoe dan ook niet tonaal van karakter is. De raad heeft niet met gegevens inzichtelijk gemaakt wat een representatieve verhouding is tussen het aantal tweetakt- en viertaktmotoren. Daardoor is het niet zeker dat in het rapport van Rho, dat aan de geluidgrenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in artikel 5.4.2 van de planregels ten grondslag ligt, terecht geen toeslag voor tonaal geluid is toegepast. Zonder nadere onderbouwing van de raad acht de Afdeling het niet zeker dat de berekende geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) realistisch is voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau tijdens trainingen en wedstrijden, vanwege een mogelijk tonaal karakter van het motorcrossgeluid. In het verlengde hiervan is onder 32.1 overwogen dat de raad niet kan worden gevolgd in zijn standpunt dat tijdens trainingen wordt voldaan aan de geluidwaarde van 45 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van stap 2 uit paragraaf B5.3, van bijlage 5 van de VNG-brochure. Daarnaast is onder 32.6 overwogen dat de raad bij de vaststelling van het plan, in verband met de motivering in het kader van stap 4 uit paragraaf B5.3 van bijlage 5 van de VNG-brochure, niet heeft onderkend dat niet zeker is of de geluidbelasting niet zal leiden tot een overschrijding van de geluidwaarde van 56 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.

44. De Afdeling ziet in het belang van een spoedige beëindiging van het geschil, aanleiding om de raad op de voet van artikel 8:51d van de Awb de gelegenheid te geven de hiervoor onder 43 omschreven gebreken te herstellen, binnen de in de beslissing genoemde termijn.

De raad dient het besluit te voorzien van een deugdelijke motivering, waar het betreft de uitbreiding van het motorcrossterrein met de beginnerscrossbaan, in relatie tot de gemeentelijke ambities en opgaven in de gemeentelijke structuurvisie, dan wel een gewijzigde planregeling vast te stellen.

De raad dient te verzekeren dat de geluidbelasting op het beoordelingspunt (e) tijdens wedstrijden niet zal leiden tot een overschrijding van de maximale geluidwaarde. De raad kan dit doen door alsnog een regel in het plan op te nemen waarin wordt vastgelegd dat motoren die niet voldoen aan de KNMV-eis van 94 dB(A), niet mogen deelnemen aan wedstrijden in het plangebied, of waarin A-wedstrijden worden uitgesloten.

Daarnaast dient de raad inzichtelijk te maken wat een representatieve verhouding is tussen het aantal tweetakt- en viertaktmotoren, en daarmee of sprake zal zijn van geluid met een tonaal karakter. Indien dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening nodig is, dient de raad een beperking in het plan op te nemen waar het de deelname van tweetaktmotoren aan motorcrossactiviteiten betreft, zo nodig in de vorm van een voorwaardelijke verplichting.

45. De raad dient de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mee te delen en een gewijzigd of nieuw besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mee te delen. Bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit hoeft afdeling 3.4 van de Awb niet opnieuw te worden toegepast.

46. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

Schending redelijke termijn als bedoeld in artikel 6 EVRM

47. Met deze tussenuitspraak is de procedure bij de Afdeling nog niet beëindigd. Om die reden komt de Afdeling in deze tussenuitspraak niet toe aan een bespreking van de beroepsgrond van [appellant] dat de redelijke termijn als bedoeld in artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) is geschonden, omdat de gehele beroepsduur van de bestemmingsplanprocedure langer duurt dan twee jaar. Deze beroepsgrond zal worden behandeld in de einduitspraak.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Ooststellingwerf op:

- om binnen 26 weken na de verzending van deze uitspraak, de onder 43 omschreven gebreken in het besluit van de raad van de gemeente Ooststellingwerf van 7 oktober 2019 waarbij het bestemmingsplan "Motorcrossterrein De Prikkedam" is vastgesteld te herstellen met inachtneming van wat in deze uitspraak onder 44 is overwogen, en;

- de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een gewijzigd of nieuw besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. R.J.J.M. Pans, voorzitter, en mr. G.T.J.M. Jurgens en mr. H.J.M. Baldinger, leden, in tegenwoordigheid van mr. A.J. Kuipers, griffier.

De voorzitter is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 15 december 2021

271-933.

BIJLAGE

Planregels bestemmingsplan "Motorcrossterrein De Prikkedam"

1.32 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

het gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid, gemeten in een bepaalde periode en vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999;

1.33 maximaal geluidniveau

maximaal geluidniveau gemeten in de meterstand "F" of "fast", als vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999;

1.39 motorcrosswedstrijd

een voor publiek toegankelijk tijdelijk evenement voor motorcross in wedstrijdverband

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarische cultuurgrond;
- b. behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden;
- c. een grondgebonden agrarisch bedrijf;
- d. dagrecreatief medegebruik;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' voor parkeren;
met de daarbij behorende:
- f. bestaande wegen, voet-, fiets- en ruiterspaden en landbouwontsluitingswegen;
- g. verkeers- en verblijfsvoorzieningen;

h. parkeervoorzieningen;

[...].

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Ten aanzien van het parkeerterrein

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' mogen worden gebruikt voor parkeren ten behoeve van:

- de drie motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2.

Artikel 5 Sport - Motorcrossterrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport - Motorcrossterrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een motorcrossterrein, met dien verstande dat:

1. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één beginnerscrossbaan;
2. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één motorcrossbaan;
3. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van de normale verzorging van motorrijders en motorvoertuigen;

b. geluidwallen en geluidschermen;

c. groenvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

d. nutsvoorzieningen;

e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

f. verblijfsrecreatie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';

g. veldsporten;

h. dagrecreatie;

met daarbij behorende:

i. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding:

1. 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';
2. 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan', uitsluitend bij motorcrosswedstrijden;

j. gebouwen;

k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

l. paden en verhardingen.

Artikel 5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2,00 m;
- b. de bouwhoogte van geluidschermen op geluidwallen mag niet meer bedragen dan 2,00 m, gemeten vanaf het hoogste punt van de kruin van het op het scherm aansluitende deel van de wal;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 6,00 m.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten

Op het motorcrossterrein zijn motorcrossactiviteiten in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden toegestaan met dien verstande dat de openstelling van het motorcrossterrein hiervoor minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit een gevolg is van ruimere

openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen. De openstelling van het motorcrosssterrein voor motorcrossactiviteiten is uitsluitend gedurende de dagperiode toegestaan.

5.4.2 Gebruik van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor motorcrossactiviteiten

Voor het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' en 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' voor motorcrossactiviteiten gelden de volgende regels:

met dien verstande dat:

- a. op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorcrosswedstrijden niet zijn toegestaan;
- b. op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorvoertuigen met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud groter dan 85 cc niet zijn toegestaan;
- c. op de zondag en woensdag voorafgaande aan een wedstrijddag er geen motorcrossactiviteiten mogen plaatsvinden;
- d. de in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunten a tot en met d zijn gelegen op de naar het motorcrosssterrein gerichte gevel van een geluidsgevoelig object op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- e. het in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt e is gelegen op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse op het bij het geluidgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- f. het in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt f is gelegen op het bij het motorcrosssterrein dichtstbijzijnde punt van het perceel gelegen, op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse, op het bij het geluidgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- g. de eigenaar van het motorcrosssterrein vóór 1 maart van het betreffende kalenderjaar een overzicht beschikbaar stelt aan het college van burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf én de eigenaren en/of gebruikers van de in Bijlage 3 bij deze regels opgenomen gebouwen en gronden, waarin is opgenomen:
 1. de data van de dagen waarop de motorcrosswedstrijden in dat kalenderjaar zullen plaatsvinden;
 2. de soorten wedstrijden die op de dagen zullen plaatsvinden; met dien verstande dat:
 3. wordt aangetoond dat er gelegenheid is geweest tot participatie, over het onder 1 genoemde onderwerp, door de hiervoor bedoelde eigenaren en/of gebruikers;
 4. in het overzicht voor elke wedstrijddag niet meer dan één reservewedstrijddag mag worden opgenomen, met dien verstande dat wanneer gebruik gemaakt wordt van de reservewedstrijddag geen gebruik gemaakt mag worden van de voorgenomen wedstrijddag.

5.4.3 Gebruik van het verzorgingsterrein

Voor het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein' gelden de volgende regels:

- a. voor motorvoertuigen is een snelheid van ten hoogste 15 km/uur (stapvoets) toegestaan;
- b. onderhoud van motorvoertuigen voor motorcross is alleen toegestaan voor een motorcrossstraining en een motorcrosswedstrijd;
- c. verblijfsrecreatie is alleen toegestaan in de vorm van kampeermiddelen met uitzondering van stacaravans en alleen op de dag voorafgaande aan een wedstrijddag en op die wedstrijddag zelf.

5.4.4 Gebruik van het motorcrosssterrein voor veldsportactiviteiten

Voor het gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten gelden de volgende regels:

- a. het aantal openstellingsdagen van het terrein per week mag niet meer zijn dan 2;
- b. het aantal openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer zijn dan 3, met dien verstande dat deze aaneengesloten moeten zijn;
- c. de openstellingsperiode van het terrein is de dagperiode en avondperiode met dien verstande dat openstelling na zonsondergang niet is toegestaan;
- d. het gelijktijdig aanwezige aantal personen mag niet meer bedragen dan 50.

5.4.5 Gebruik van het motorcrossterrein voor onderhoudsactiviteiten

Voor het gebruik van het motorcrossterrein voor onderhoudsactiviteiten geldt dat het onderhoud van het motorcrossterrein met geluidproducerend materieel, zoals shovels en tractoren, uitsluitend mag plaatsvinden in de dagperiode.

5.4.6 Voorwaardelijke verplichtingen

Het gebruik van gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' voor motorcrossactiviteiten is slechts toegestaan, als uiterlijk binnen drie maanden na het onherroepelijk worden van dit plan de benodigde vergunning(en) op ontvankelijke wijze zijn aangevraagd en meldingen zijn gedaan voor het geluidsschermbeschermsysteem als bedoeld in Bijlage 2 bij het bevoegd gezag en als uiterlijk binnen zes maanden na het onherroepelijk worden van de vergunning(en) het geluidsschermbeschermsysteem als bedoeld in Bijlage 2 is gerealiseerd en in stand wordt gehouden, met dien verstande dat te allen tijde moet worden voldaan aan het bepaalde in lid 5.4.2.

5.4.7 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder in ieder geval wordt begrepen het gebruik van gronden voor opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten met uitzondering van die opslag die nodig is voor het normale gebruik en normale onderhoud van het motorcrossterrein.

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

5.5.1 Afwijken voor andere geluidmaatregelen

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- a. de in natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- b. het milieu;
- c. de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater;
- d. de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. het bebouwingsbeeld;
- g. de verkeersveiligheid;

bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.4.6 in die zin dat een andere geluidmaatregel wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, die voorziet in een minimaal gelijk beschermingsniveau.

| | | motorcross- trainingen | motorcrosswedstrijden |
|---|--|---|---|
| 1 | het aantal openstellingsdagen van een baan per kalenderjaar mag niet meer zijn dan | niet van toepassing | 3 |
| 2 | het aantal openstellingsuren van een baan per week mag niet meer zijn dan: met dien verstande dat de uren aaneengesloten moeten zijn | woensdag: 3 uur (binnen het tijdvak 14.00-19.00 uur) zondag: 3 uur (binnen het tijdvak 9.30-12.30 uur) | zondag: 9 uur (binnen het tijdvak 9.00-18.00 uur) |
| 3 | het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) in dB(A) in de dagperiode van het geluid vanwege activiteiten op het motorcrossterrein mag op de volgende beoordelingspunten niet meer zijn dan | | |
| a | Prikkedam 1 | 50 | 62 |
| b | Prikkedam 2 | 48 | 60 |
| c | Prikkedam 3 | 47 | 59 |
| d | Grindweg 4 | 46 | 57 |
| e | Bercoperweg 72 (hoek perceel) | 45 | 56 |
| f | Bercoperweg 74 (hoek perceel) | 46 | 57 |
| 4 | het maximale geluidsniveau ($L_{A,max}$) in dB(A) in de dagperiode vanwege activiteiten op het motorcrossterrein op een trainings- of wedstrijddag mag op de volgende beoordelingspunten niet meer zijn dan: | | |
| a | Prikkedam 1 | 70 | 70 |
| b | Prikkedam 2 | 68 | 68 |
| c | Prikkedam 3 | 67 | 67 |
| d | Grindweg 4 | 65 | 65 |
| e | Bercoperweg 72 (hoek perceel) | 65 | 65 |
| f | Bercoperweg 74 (hoek perceel) | 66 | 66 |