

Memo

Voor : Burgemeester en wethouders
CC :
Van : P.W. Rienstra
Datum : 29 mei 2019
Onderwerp : Bestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam - afweging van belangen voor geluid

Inleiding

Op 15 september 2015 is door de raad de motie vreemd aan de orde van de dag over het motorcrossterrein de Prikkedam aangenomen. Op basis van deze motie is door burgemeester en wethouders het voorliggende bestemmingsplan voorbereid.

Een bestemmingsplan wordt vastgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen¹. Dit in overweging nemende is het voorliggende plan op basis van de volgende uitgangspunten opgesteld. Het plan wordt opgesteld om:

1. in de eerste plaats te voldoen aan artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;
2. in de tweede plaats de op grond van de milieuvergunning van gedeputeerde staten van Fryslân, verleend op 22 augustus 2001 (hierna: vergunning 2001), mogelijk gemaakte activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.;
3. in de derde plaats de op grond van de milieuvergunning van burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf, verleend op 28 april 2008 (hierna: vergunning 2008), mogelijk gemaakte activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.;
4. in de vierde plaats de in het verzoek van MSV de Prikkedam (hierna: MSV) van 17 april 2017 (hierna: verzoek van de MSV 2017) opgenomen activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.

Uit de volgorde van deze uitgangspunten kan ook worden afgeleid hoe belangrijk het ene uitgangspunt is in vergelijking met het andere uitgangspunt. De gemeente vindt het belangrijkste, dat er een nieuw bestemmingsplan voor de gronden van het motorcrossterrein wordt vastgesteld.

Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) is op 1 juli 2008 in werking getreden. In artikel 3.1 van de Wro het volgende bepaald. "De gemeenteraad stelt voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op dit bestemming regels worden gegeven. Deze regels betreffen in elk geval regels omtrent het gebruik van de gronden en van de zich daar bevindende bouwwerken. De regel kunnen tevens strekken ten behoeve van de uitvoerbaarheid van in het plan opgenomen bestemmingen [. . .]". Met andere woorden: de gemeente stelt een bestemmingsplan vast om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

In de Wro is niet een omschrijving opgenomen van wat een goede ruimtelijke ordening is. In de Memorie van Toelichting bij de Wro is hierover opgemerkt dat deze omschrijving niet is opgenomen, omdat het de bedoeling is om dit begrip een brede betekenis te geven.

¹ Een bestemmingsplan wordt vastgesteld op grond van de op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierin is samengevat bepaald dat 'de raad een bestemmingsplan vaststelt, waarbij voor een goede ruimtelijke ordening de gronden een bestemming krijgen en bij die bestemming regels worden opgenomen'.

Ook is opgemerkt dat een goede ruimtelijke ordening:

- “al een halve eeuw geleden is [. . .] verwoord als het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen”;
- “dient bij te dragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dat wil zeggen dat niet alleen het verschaffen van voldoende ruimte voor allerlei maatschappelijke functies [. . .] in de beleidsafweging moeten worden betrokken, maar ook het gebruik dat daarvan wordt gemaakt. Ook bij de vormgeving van de fysieke ruimte kunnen [. . .] eisen worden gesteld aan het gebruik van de ruimte. Die eisen krijgen een wisselende nadruk, afhankelijk van de aard van het gebied, van de problematiek die aan de orde is, en van maatschappelijke opvattingen over de kwaliteit van de omgeving. Het beleid ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van een bepaald gebied [. . .] komt derhalve tot stand na afweging van alle ruimtelijke relevante belangen.”

Daarbij is ook opgemerkt dat “het meest doelmatige gebruik” onderdeel is van een goede ruimtelijke ordening.

In de Memorie van Toelichting is ook het begrip “een goede ruimtelijke ontwikkeling” opgenomen. Hierover is opgemerkt dat “onze samenleving [constant in ontwikkeling is] [. . .] Het evenwicht tussen enerzijds voldoende ruimte voor maatschappelijke behoeften, en anderzijds het behoud of de verbetering van het ruimtegebruik [. . .] staat onder druk. De overheid dient beide elementen te waarborgen opdat geen collectieve belangentegenstellingen ontstaan. [. . .] Een goede ruimtelijke ontwikkeling streeft naar het bevorderen van een duurzame ruimtelijke kwaliteit in een dynamische samenleving. [. . .] Een goede ruimtelijke ontwikkeling verlangt van dat de overheid telkens alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie afweegt en de besluitvorming over het ruimtegebruik zo inricht dat dit leidt tot een goede ruimtelijke en maatschappelijke ordening.”

In artikel 3.37 van de Wro is bepaald dat “*bij of krachtens algemene maatregel van bestuur [regels kunnen] worden gesteld omtrent de voorbereiding [. . .] en nadere regels omtrent inhoud en uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen [. . .]. Tevens kunnen regels worden gesteld omtrent de inhoud van de bij een plan behorende toelichting.*” Op grond hiervan is op 1 juli 2008 ook het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. In artikel 3.1.6, lid 1 is het volgende bepaald. “*Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd:*

a. *een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen;*
[. . .]

f. *de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan*”.

Uit de uitspraak van de AbRvS van 19 september 2018 (20707417/1/R6) blijkt dat op grond van dit artikel in de toelichting van een bestemmingsplan een onderbouwing moet worden opgenomen waaruit blijkt dat de gemeenteraad in redelijkheid mag verwachten dat het plan ook uitvoerbaar is. Met andere woorden: een goede ruimtelijke ordening is ook het ‘waarborgen’ van (of anders: het geven van inzicht in) de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

In de vaste rechtspraak van de AbRvS is dit op de volgende manier omschreven. “Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt [. . .] of het besluit tot vaststelling 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 [. . .] of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.” Met andere woorden: de raad beoordeelt of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en de AbRvS beoordeelt of er sprake is van een goed besluit van de raad in die zin dat het besluit in overeenstemming is met wet- en regelgeving.

“In het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie”

Uit de Memorie van Toelichting bij de Wro volgt dat een goede ruimtelijke ordening vooral ook een afweging is van alle ruimtelijke belangen. Deze afweging is de basis (voor het beleid) voor de ruimtelijke inrichting van een gebied. Hierna is samengevat een overzicht opgenomen van de voor het bestemmingsplan voor het motorcrossterrein de Prikkedam belangrijkste “in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie”.

Het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving

In beginsel moet het bestaande gebruik dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving (het legaal gebruik) op grond van een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Het mogelijk maken hiervan is niet nodig als op basis van nieuwe ruimtelijke overwegingen een ander belang boven het belang van het mogelijk maken van dit bestaande gebruik gaat.² Eén van de belangen die in de afweging bij het vaststellen van het bestemmingsplan opgenomen moet worden, is dan ook het belang van het mogelijk maken van het legaal gebruik.

Het bestaande gebruik in strijd met wet- en regelgeving

Het bestaande gebruik dat in strijd is met wet- en regelgeving (het illegaal gebruik) hoeft in beginsel niet mogelijk te worden gemaakt op grond van een bestemmingsplan. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet de raad alleen wel afwegen en onderbouwen waarom dit bestaande gebruik niet mogelijk wordt gemaakt.³ Ook het bestaande gebruik in strijd met wet- en regelgeving is één van de belangen die in de afweging bij het vaststellen moet worden opgenomen.

Het aanvaardbaar woon- en leefmilieu

Een goede ruimtelijke ordening is onder andere het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Een ander belang dat in de afweging bij het vaststellen van het bestemmingsplan opgenomen moet worden is dan ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.⁴

Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen

Behalve het bestaande gebruik moet ook het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen worden overwogen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Voorwaarde hiervoor is, is dat het nieuwe gebruik voldoende duidelijk is, op tijd bekend is en dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan voldoende informatie beschikbaar is om te kunnen beoordelen of het gebruik ruimtelijk aanvaardbaar is.⁵

Algemene opmerking

Als het legaal gebruik niet (helemaal) mogelijk wordt gemaakt op grond van het bestemmingsplan, dan moet de raad afwegen wat de gevolgen hiervan zijn voor “de gebruiker”. De raad moet daarbij onderbouwen waarom het belang van het mogelijk maken van het legaal gebruik niet zo zwaar weegt als andere belangen. Uit onderzoek moet blijken dat een redelijk gebruik van het motorcrossterrein mogelijk blijft. Ook als het nieuwe gebruik niet (helemaal) mogelijk wordt gemaakt moet de raad afwegen welke gevolgen dit heeft voor “de aanvrager”.

Uitwerking van de belangen

Het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving

Het legaal gebruik van het motorcrossterrein de Prikkedam wordt in hoofdlijnen bepaald door:

² Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 5.2 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 mei 2019 (201801639/1/R3; ECLI:NL:RVS:2019:1658). De afdeling overweegt hier dat “in beginsel [. . .] legaal bestaand gebruik als zodanig in het bestemmingsplan [dient] te worden bestemd. Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien.”

³ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 11.2 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 februari 2018 (201705299/1/R1; ECLI:NL:RVS:2018:714). De afdeling overweegt hier dat het bestaande gebruik in strijd met wet- en regelgeving ‘voor meer overlast zal zorgen dan’ het gebruik dat op grond van het plan mogelijk is gemaakt. “Gelet hierop heeft de raad niet voldoende gemotiveerd dat er vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening bezwaren bestaan tegen het toestaan van” het bestaande gebruik in strijd met wet- en regelgeving.

⁴ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 5.2 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 september 2014 (201505795/1/A1; ECLI:NL:RVS:2016:2467) over de op 24 september 2014 door de raad vastgestelde beheersverordening “Motorcrossterrein Prikkedam”. De afdeling overweegt hier dat ‘uit het besluit [. . .] niet blijkt dat de raad uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening een afweging heeft gemaakt tussen de belangen die gemoeid zijn met het voortgezet gebruik van de motorcrossbaan en de belangen van [de omgeving] bij een aanvaardbare woon- en leefklimaat, waartoe behalve een aanvaardbaar akoestisch klimaat ook gevolgen van verkeer en parkeer behoren’. Met andere woorden: een goede ruimtelijke ordening is onder andere het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

⁵ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 6.2 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 januari 2019 (201802567/1/R1; ECLI:NL:RVS:2019:81). De afdeling overweegt hier dat “de raad [. . .] bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening [dient] te houden met een particulier initiatief betreffende ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld”.

1. in de eerste plaats het werkelijke gebruik van het terrein dat op grond van het op 10 juni 1980 vastgestelde bestemmingsplan Motorcrossterrein "Prikkedam" (hierna: bestemmingsplan 1980) mogelijk is.

Op grond van het bestemmingsplan 1980 zijn de gronden binnen het motorcrossterrein in hoofdlijnen bestemd voor:

- "rekreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross-circuit)";
- "rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)";
- "doeleinden van landschaps- en natuurbouw, categorie N (natuurgebied)".

Omdat de Kroon met zijn uitspraak van 23 maart 1987 aan het bestemmingsplan "alsnog goedkeuring [. . . heeft] onthouden voor wat betreft het plangedeelte met de bestemmingen [. . .] "Rekreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross-circuit)", nader op de plankaart aangegeven" is er hierbij de bijzondere situatie dat voor een deel van de gronden geen regels op grond van een bestemmingsplan gelden (hierna de zogenoemde "witte vlek"). Gebruik van gronden binnen die "witte vlek" is planologisch legaal, in de zin dat dit niet in strijd is met de regels ruimtelijke ordening.

2. in de tweede plaats door het werkelijke gebruik dat op grond van de vergunning 2001 en de vergunning 2008 mogelijk is.

Het gebruik dat op grond van een milieuvergunning mogelijk is wordt bepaald door de activiteiten die op grond van die vergunning mogelijk zijn⁶. Dit moet onderscheiden worden van de milieugebruiksruimte die op grond van een vergunning mogelijk is (zoals de in de vergunning opgenomen geluidvoorschriften). Samengevat zijn de activiteiten die op grond van de vergunning 2001 en vergunning 2008 mogelijk zijn:

- motorcrosstrainingen, recreatief gebruik ook in wedstrijdverband, off the road en klassementsproeven met crossmotoren (hierna in deze opsomming samengevat als motorcrosstrainingen);
- op de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan;
- op woensdagmiddag van 14:00 uur tot 17:00 uur in de periode van 1 november tot en met 31 maart;
- op woensdagmiddag van 17:00 uur tot 19:00 uur in de periode van 1 april tot en met 31 oktober;
- op zondagochtend van 9:30 uur tot 12:30 uur;
- voor ten hoogste 15 crossuren (900 crossminuten) per trainingsdag.
- motorcrosswedstrijden;
- op de motorcrossbaan;
- op drie zondagen per jaar van 9:00 uur tot 18:00 uur;
- voor ten hoogste 240 crossuren per wedstrijddag.

Aanvaardbaar woon- en leefmilieu

Om te beoordelen of er sprake is van een aanvaardbare woon- en leefomgeving kan gebruik worden gemaakt van de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (versie 2009). Deze uitgave kan gebruikt worden bij:

1. "het opstellen van bestemmingsplannen";
2. de "toetsing van de toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten, eventueel in het kader van een ontheffing, projectbesluit of planherziening".

De raad wil een bestemmingsplan vaststellen. Daarvoor wordt 'toelaatbaarheid van concrete activiteiten getoetst'. Voor een deel is daarbij sprake van een bestemmingsplan voor een nieuwe situatie (de gronden waarvoor geen regels ruimtelijke ordening gelden) en een bestaande situatie (de gronden waarvoor het bestemmingsplan 1980 geldt). De VNG-uitgave is weliswaar bedoeld voor het beoordelen van nieuwe situaties, maar ook bij het beoordelen van bestaande situaties kan hierbij

⁶ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 2.5.2 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 februari 2004 (200300572/1; ECLI:NL:RVS:2004:AO3345). De afdeling overweegt hier dat "bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten".

worden aangesloten. Bij het vaststellen van het plan kan dan ook gebruik worden gemaakt van de uitgave.⁷

Het uitgangspunt in de uitgave is het houden van voldoende afstand tussen ‘activiteiten’ met een milieubelasting (zoals een motorcrossterrein) en ‘activiteiten’ die hier gevoelig voor zijn (zoals een woning). Hiervoor zijn in de uitgave voor verschillende milieubelastende activiteiten zogenoemde richtafstanden opgenomen. Het houden van deze afstanden tussen een milieubelastende en milieugevoelige activiteit is in beginsel een waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ter plaatse van de milieugevoelige activiteit.

Voor een motorcrossterrein als het motorcrossterrein “de Prikkedam” is in de uitgave een richtafstand van 700 m opgenomen. Het uitgangspunt hierbij is dat er in de omgeving van het motorcrossterrein sprake is van een “rustig buitengebied”. Deze richtafstand is van toepassing vanwege mogelijke geluidhinder. In tabel 1 zijn de richtafstanden voor de verschillende milieuonderdelen weergegeven.

Tabel 1. Richtafstanden voor een motorcrossterrein

SBI-2008	nr.	Omschrijving	afstanden in meters					categorie
			geur	stof	geluid	gevaar	grootste afstand	
931	D	Autocircuits, motorcrossterrein e.d., < 8 uur/week in gebruik	100	50	700	50	700	5.2

bron: Bedrijven en milieuzonering, bijlage 1 (pag. 122)

In de uitgave is in bijlage 5.3 ook een stappenplan opgenomen op basis waarvan stap voor stap beoordeeld kan worden of het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ter plaatse van een milieugevoelige activiteit mogelijk is.

In tabel 2 is het stappenplan voor het milieuonderdelen geluid opgenomen. Bij dit stappenplan is opgemerkt dat “per stap [. . .] de onderzoeks- en motiveringsplicht [groter wordt]”. Vanaf stap 2 is daarbij het uitvoeren van een geluidonderzoek nodig.

Tabel 2. Stappenplan voor het beoordelen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu vanwege geluid

Stap 1	Indien de richtafstand [. . .] voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk.
Stap 2	Indien stap 1 niet toereikend is: - Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal: 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau; 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden); 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking [. . .]; buitenplanse inpassing is mogelijk.
Stap 3	Indien stap 2 niet toereikend is: - Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal: 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau; 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden); 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking [. . .]; buitenplanse inpassing is mogelijk. Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.
Stap 4	Bij een hogere geurbelasting dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. 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.

bron: Bedrijven en milieuzonering, bijlage 5 (pag. 194-195)

⁷ Dit blijkt onder andere ook uit rechtsoverweging 23.1 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 april 2018 (201701010/1/R3; ECLI:NL:RVS:2018:1277). De afdeling overweegt hier dat “op blz. 20 van de VNG-brochure [. . .] onder 1.2 [staat] dat de publicatie vooral in drie situaties wordt geraadpleegd. Onder c (derde situatie) staat: ‘toetsing van de toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten [. . .]. In dit geval gaat het om een planherziening, zodat de Afdeling geen aanleiding ziet voor het oordeel dat de raad voor de beoordeling van de geluidssituatie ter plaatse van de woning [. . .] geen gebruik heeft mogen maken van de VNG-brochure. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat de bedoelde brochure, als handreiking, weliswaar bedoeld is voor nieuwe situaties, maar ook in bestaande situaties [. . .] een indicatie kan geven van de aanvaardbaarheid van het plan uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.”

Voor wat betreft het geluid is uit tabel 3 af te leiden dat er bij een geluidimmissie van:

- niet hoger dan 45 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en niet hoger dan 65 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” (in beginsel) sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu (stap 2); en bij een immissie van
- niet hoger dan 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en niet hoger dan 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” (in beginsel) sprake kan zijn van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Hiervoor is een onderbouwing waarom deze geluidimmissie aanvaardbaar wordt geacht (stap 3).

Bij een geluidimmissie hoger dan 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en hoger dan 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” is in beginsel geen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Alleen op basis van een uitgebreide onderzoeken, onderbouwingen en afwegingen kan een geluidimmissie hoger dan 50 dB(A) en 70 dB(A) mogelijk worden gemaakt.

In die onderzoeken, onderbouwingen en afwegingen is het mogelijk om aan te sluiten bij handreikingen die bij het verlenen van omgevingsvergunningen worden gebruikt om te beoordelen of er sprake is van een voldoende bescherming van het milieu zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening⁸. Uit de handreiking is af te leiden dat in nieuwe situaties een geluidimmissie van niet hoger dan 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en niet hoger dan 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” (in de dagperiode van 7:00 uur tot 19:00 uur) in beginsel sprake is van een voldoende bescherming van het milieu. In bestaande situaties is er bij een geluidimmissie van niet hoger dan 55 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” (in beginsel) sprake van een voldoende bescherming. Hierbij is voor wat betreft de grenswaarde van 55 dB(A) opgemerkt dat een dergelijke geluidimmissie als overschrijding van het referentieniveau (in de voorliggende situatie niet hoger dan 40 dB(A)) “in sommige gevallen toelaatbaar [kan] worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces [. . .].

Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de [grenswaarde] van 55 dB(A), dan kan [dat (vergunde) niveau] als maximum [. . .] worden gehanteerd. Voorwaarde hierbij is dat steeds gebruik gemaakt moet worden van de ‘beste beschikbare technieken’. Dit betekent dat “de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn, om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu [. . .] te voorkomen”⁹ toegepast moeten worden.

Ook is het mogelijk om aan te sluiten de Nota Evenementen met een luidruchtig karakter¹⁰. Deze handreiking wordt gebruikt bij het verlenen van evenementenvergunningen. In de nota is opgemerkt dat het “in deze nota gaat om de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is” waarbij “te denken is [. . .] aan [. . .] motorcrosswedstrijden”. Uit de nota is af te leiden dat bij een geluidimmissie van niet hoger dan 70 dB(A) tot 75 dB(A) (in de dagperiode) in beginsel sprake is van “duldbare hinder”. Hierbij wordt uitdrukkelijk opgemerkt dat de grenswaarden op grond van deze nota niet één-op-één zijn te vergelijken met de grenswaarden zoals opgenomen in de uitgave “Bedrijven en milieuzonering” en de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. De grenswaarde op grond van de nota is van toepassing op een gemiddelde geluidimmissie over een periode van één minuut. De grenswaarden op grond van de uitgave en de handreiking zijn grenswaarden over de dagperiode.

⁸ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 8.1 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 14 november 2018 (201800771/1/R6/1; ECLI:NL:RVS:2018:3725).

⁹ <https://www.infomil.nl/onderwerpen/duurzaamheid-energie/beste-beschikbare/bbt/>

¹⁰ Dit blijkt onder andere uit rechtsoverweging 10 e.v. van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 1 augustus 2018 (201701821/1/R2; ECLI:NL:RVS:2018:2552).

Tabel 3. Handreikingen voor beoordeling van geluid in een aanvaardbaar woon- en leefmilieu

	langtijdgemiddelde beoordelingsniveau	maximaal geluidniveau
Bedrijven en milieuzonering		
– stap 2	45 ^A	65
– stap 3	50 ^A	70
Handreiking industrielawaai en vergunningverlening	55 ^A	70
Nota Evenementen met een luidruchtig karakter	75 ^B	-

^A grenswaarde over de dagperiode^B grenswaarde over één minuut

Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen

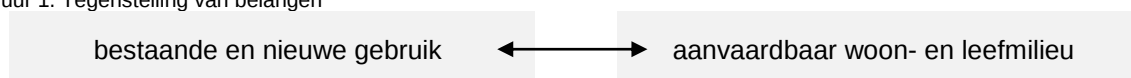
Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen wordt bepaald door het verzoek van de MSV 2017. Hierin vraagt de MSV om in hoofdlijnen in aanvulling op het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving het volgende nieuwe gebruik mogelijk te maken:

1. motorcrosstrainingen:
 - met trialmotoren, crossauto's, trialauto's, 4x4-auto's (met verbrandingsmotoren of elektrische motoren);
 - op woensdagmiddag van 16:00 tot 19:00 uur in de periode van 1 april tot en met 31 oktober;
 - met een onbeperkt aantal crossuren per trainingsdag;
2. motorcrosswedstrijden:
 - op ten hoogste twee zondagen per jaar en in ten hoogste één weekeinde (zaterdag als trainingsdag en zondag als wedstrijddag) per jaar voor wat betreft A-wedstrijden (hiermee worden de grotere, landelijke wedstrijden bedoeld);
 - op ten hoogste 5 zondagen per jaar voor wat betreft B-wedstrijden (hiermee worden de kleinere, regionale en lokale wedstrijden bedoeld);
 - met een onbeperkt aantal crossuren per wedstrijddag;
3. ondergeschikte dagrecreatieactiviteiten zoals wanden, fietsen en paardrijden;
4. ondergeschikte veldsportactiviteiten (ook als evenement) zoals bootcamptrainingen, survivaltrainingen, handboogschieten, mud/survivalrun, outdoor, mountainbike, crosscountry waarbij ten hoogste 50 personen op hetzelfde moment aanwezig zijn.

Afweging van de belangen

De gemeente werkt op basis van het “ja, mits-principe”. Dit betekent dat de gemeente “een open houding [heeft] ten opzichte van initiatieven”¹¹. Voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam betekent dit dat de gemeente in beginsel het bestaande en nieuwe gebruik mogelijk wil maken, mits dit niet in strijd is met andere belangen. In de voorliggende situatie is er – voor wat betreft geluid – vooral een tegenstelling van de belangen die samenhangen met het mogelijk maken van dit gebruik en het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Figuur 1. Tegenstelling van belangen



De gemeente maakt de keuze om voor het beoordelen van het aanvaardbaar woon- en leefmilieu gebruik te maken van het stappenplan voor geluid opgenomen in bijlage 5.3 van Bedrijven en milieuzonering. De onderbouwing voor die keuze is dat de uitgave in het bijzonder is opgesteld als handreiking voor:

- “het opstellen van bestemmingsplannen”;
- de “toetsing van de toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten, eventueel in het kader van een ontheffing, projectbesluit of planherziening”.

De andere handreikingen zijn hiervoor niet opgesteld.

Stap 1

De keuze voor dit stappenplan betekent dat op basis van stap 1 een afstand van 700 m tussen het motorcrossterrein en de dichtstbijzijnde geluidgevoelige gebouw of het dichtstbijzijnde geluidgevoelig

¹¹ Carrière, P. en P. Kooi (2018). Durven. Oosterwolde, Nederland, gemeente Ooststellingwerf.

terrein gewaarborgd moet worden. Uit het voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek blijkt dat het waarborgen van deze afstand niet mogelijk is.¹² Een keuze voor het waarborgen van de richtafstand zou het volgende moeten betekenen.

- Er een bestemmingsplan wordt opgesteld op grond waarvan het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten niet mogelijk is. Dit bestemmingsplan is voor de gemeente in beginsel niet aanvaardbaar omdat op grond hiervan ook het op dit moment legaal gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten (op grond van de vergunning 2001 en vergunning 2008 voor zover dit niet in strijd is met het bestemmingsplan 1980) niet langer mogelijk is.
- Er een bestemmingsplan wordt opgesteld op grond waarvan het gebruik van de geluidgevoelige gebouwen en terreinen in een zone van 700 m om het motorcrossterrein niet langer mogelijk wordt gemaakt. Dit bestemmingsplan is voor de gemeente in beginsel ook niet aanvaardbaar omdat ook hiermee het op dit moment legaal gebruik van deze gebouwen en terrein niet langer mogelijk wordt gemaakt. Daarbij acht de gemeente een dergelijk bestemmingsplan ook economisch niet uitvoerbaar, omdat de gemeente dan tot minnelijke verwerving/onteigening van alle geluidgevoelige gebouwen en terreinen moet overgaan.

Samengevat: mogelijke bestemmingsplannen op basis van stap 1 acht de gemeente niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Stap 2

Nu op grond van stap 1 het niet mogelijk is om een bestemmingsplan op te stellen dat in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening moet op basis van stap 2 een geluidimmissie vanwege het motorcrossterrein op geluidgevoelige gebouwen en terreinen gewaarborgd worden van:

- niet hoger dan 45 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau”; en
- niet hoger dan 65 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau”.

Uit het voor het bestemmingsplan uitgevoerde geluidonderzoek is af te leiden dat bij deze geluidgrenswaarden op trainingsdagen ongeveer 13 crossuren mogelijk zijn. Op A-wedstrijddagen zijn ongeveer 5 crossuren mogelijk bij deze grenswaarden en op B-wedstrijddagen ongeveer 8 crossuren (wedstrijden geven een hoger geluidemissie en daarmee minder mogelijke crossuren bij een bepaalde grenswaarde). Dit betekent dat op grond van een bestemmingsplan waarin deze geluidgrenswaarden voor motorcrossactiviteiten zijn opgenomen het op dit moment legaal gebruik van het terrein niet langer mogelijk is. Op trainingsdagen zijn 15 crossuren per dag mogelijk op grond van de vergunning 2001 en op wedstrijddagen 240 crossuren per dag op grond van de vergunning 2008. Zoals ook bij stap 1 is opgemerkt is een dergelijk bestemmingsplan voor de gemeente in beginsel niet aanvaardbaar. Een dergelijk bestemmingsplan acht de gemeente niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Stap 3

Op basis van stap 3 moet een geluidimmissie vanwege het motorcrossterrein op geluidgevoelige gebouwen en terreinen gewaarborgd worden van:

- niet hoger dan 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau”; en
- niet hoger dan 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau”.

Motorcrosstrainingen, “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau”

Uit het uitgevoerde geluidonderzoek is af te leiden dat bij de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” op trainingsdagen ongeveer 24 crossuren mogelijk zijn. Bij 15 crossuren op een trainingsdag is de hoogste geluidimmissie op een geluidgevoelig gebouw of terrein 48 dB(A). Voorwaarde hierbij is, is dat de MSV als geluidbeperkende maatregel, een bronsterkte van ten hoogste 94 dB(A) van de crossmotoren waarborgt. Het waarborgen van een dergelijke bronsterkte kan als “beste beschikbare techniek” aangeduid worden. De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (hierna KNMV) en de Motorsport Organisatie Nederland (hierna MON) hebben namelijk een overeenkomst gesloten waarin voor motorcross een bronsterkte van ten hoogste 94 dB(A) is vastgesteld¹³. De MSV is aangesloten bij de KNMV en MON^{14 15 16}. Dit betekent

¹² Het dichtstbijzijnde geluidgevoelige gebouw of terrein is de woning op het perceel aan de Prikkedam 1A in Makkinga. De afstand tussen het motorcrossterrein en deze woning is ongeveer 60 m. In een zone van 700 m om het motorcrossterrein staan 44 woningen.

¹³ <https://knmv.nl/organisatie/msv-de-prikkedam/>.

¹⁴ <https://mon.nl/clubs-circuits/aangesloten-clubs/>.

dat de MSV ook de verantwoordelijkheid heeft om de grenswaarde van 94 dB(A) te handhaven¹⁷. Uit informatie van de MSV blijkt dat de vereniging hier ook toezicht op heeft¹⁸.

Uit het onderzoek blijkt ook dat het op dit moment legaal gebruik (15 crossuren) niet overeenkomt met het feitelijk gebruik (ten hoogste ongeveer 40 crossuren). Het feitelijk gebruik (40 crossuren) is alleen mogelijk na het uitvoeren van een aanvullende maatregel: het aanleggen/bouwen van een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte 150 meter op de bestaande geluidwal bij de toegang van het motorcrossterrein en langs de Prikkedam. Hierbij is de hoogste geluidimmissie op een geluidgevoelig gebouw of terrein 50 dB(A) (dit is op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1A).

Voor wat betreft de grenswaarde voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” overweegt de gemeente het volgende.

- a. Het op dit moment bestaand legaal gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosstrainingen (15 crossuren) is op grond van een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” van 48 dB(A) mogelijk onder de voorwaarde dat de bronsterkte van de crossmotoren ten hoogste 94 dB(A) is.
- b. Het op dit moment feitelijk gebruik (ten hoogste ongeveer 40 crossuren) is op grond van een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” mogelijk onder de aanvullende voorwaarde dat een geluidscherm wordt aangelegd/gebouwd op de bestaande geluidwal bij de toegang van het motorcrossterrein en langs de Prikkedam.
- c. De gemeente acht 15 crossuren op trainingsdagen in beginsel onvoldoende voor een redelijk gebruik van het motorcrossterrein.
- d. De gemeente acht 40 crossuren op trainingsdagen in beginsel voldoende voor een redelijk gebruik van het motorcrossterrein. Op basis van het “ja, mits-principe” wil de gemeente dit gebruik in beginsel ook mogelijk maken.
- e. De maatregelen die nodig zijn voor het mogelijk maken van 40 crossuren acht de gemeente voor de MSV ook redelijk. De maatregel van beperken van de bronsterkte van 94 dB(A) wordt op dit moment namelijk in beginsel al door de MSV uitgevoerd¹⁹.

De maatregel van het aanleggen/bouwen van het geluidscherm kan de MSV naar het oordeel van de gemeente ook uitvoeren. Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt dat hiervoor een investering van de MSV nodig is van ten hoogste € 100.000,-. Uit informatie van de MSV blijkt dat een dergelijke investering voor de MSV mogelijk is.

- f. Een geluidgrenswaarde van ten hoogste 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” op een geluidgevoelig gebouw of terrein is in de voorliggende situatie voldoende voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voorwaarde daarbij is wel dat de grenswaarden voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” zo laag als mogelijk zijn tot ten minste 45 dB(A). Deze geluidgrenswaarde is voldoende omdat:
 - het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan voor trainingen is beperkt tot ten hoogste drie uren op woensdagmiddag en drie uren op zondagochtend. Deze openstellingsuren zijn in de dagperiode (van 7:00 uur tot 19:00 uur). Dit betekent dat er

¹⁵ <https://knmv.nl/motocross/geluidsnormering-motocross/>.

¹⁶ <https://prikkedam.nl/>.

¹⁷ <https://knmv.nl/kennisbank/wat-is-de-rol-van-de-club/>.

¹⁸ <https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/>.

¹⁹ Dit blijkt onder andere uit de internetpagina van de MSV (<https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/>). Hierop is namelijk het volgende opgemerkt. “Wij meten regelmatig het geluid van crossmotors op ons circuit. Dit omdat het circuit moet blijven voldoen aan de steeds strengere geluidsnormen, ondanks de versoepelingen van de KNMV. [. .] Circuit Prikkedam beschikt niet over een volautomatisch geluid meet- en registratiesysteem. [. .] Op 11 april 2012 heeft Technisch Bureau PEUTZ, in opdracht van MCO en de KNMV een grootschalig en kostbaar geluidsonderzoek uitgevoerd op Prikkedam. Daardoor weten wij precies van de hoed en de rand. Daarna hebben [wij] sinds 2012 zelf verschillende malen steekproefsgewijs dynamische en statische metingen verricht. Van enkele motoren weten we zeker (door statische en dynamische metingen) dat ze aan alle normen voldoen. Deze motors zijn daarom volgas dynamisch gemeten op een aantal strat[e]gische punten van de baan. Dit leverde ons een goed inzicht van de geluidsterkte op die punten, waardoor wij maxima's hebben kunnen vastleggen. Kortom: onze meetplaatsen zijn hierdoor geïkt. Volgens bovenstaande werkwijze is de Prikkedam-norm ontstaan. Degenen die deze norm niet halen maken teveel lawaai en zullen hierop aangesproken worden [. .]. De geluidmeters én de meetplaatsen zijn geïkt. [. .] Dikwijls ontstaan er discussies na een meting. [. .] Wel, het is heel simpel: Wij doen nooit één enkele meting, maar altijd meerdere metingen, op meerdere plaatsen. En als er 15 rijders langs komen en die worden allemaal gemeten rond 94DB en jij komt langs en je maakt 100DB. Wie zit er dan fout?”

- op maar twee van de zeven dagen per week in de dagperiode sprake is van een hoger “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” vanwege motorcrosstrainingen.
- de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” is alleen van toepassing op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1. Voor de andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen is de grenswaarde ten hoogste 48 dB(A) waarbij er bij maar vijf van de beschouwde woningen sprake is van een geluidgrenswaarde hoger dan 45 dB(A).

Alles in overweging nemende acht de gemeente een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van ten hoogste 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” voor motorcrosstrainingen in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Motorcrosstrainingen, “maximale geluidniveau”

Uit het uitgevoerde geluidonderzoek blijkt ook dat bij een geluidgrenswaarde van 70 dB(A) voor het “maximale geluidniveau” motorcrosstrainingen mogelijk zijn. Voor wat betreft de grenswaarde voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” overweegt de gemeente het volgende.

- a. Het op dit moment bestaand legaal gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosstrainingen is op grond van een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde voor het “maximaal geluidniveau” van 70 dB(A) mogelijk. Voorwaarde hierbij is dat de maatregel van het beperken van de bronsterkte tot ten hoogste 94 dB(A) en de maatregel van het aanleggen/bouwen van het geluidscherm worden uitgevoerd.
- b. Het op dit moment bestaand feitelijk gebruik is op grond van een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” mogelijk.
- c. Een geluidgrenswaarde van ten hoogste 70 dB(A) voor het “maximale geluidniveau” op een geluidgevoelig gebouw of terrein is in de voorliggende situatie voldoende voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voorwaarde daarbij is wel dat de grenswaarden voor het “maximale geluidniveau” zo laag als mogelijk zijn tot ten minste 65 dB(A). Deze geluidgrenswaarde is voldoende omdat:
 - het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan voor trainingen is beperkt tot ten hoogste drie uren op woensdagmiddag en drie uren op zondagochtend. Deze openstellingsuren zijn in de dagperiode (van 7:00 uur tot 19:00 uur). Dit betekent dat er op maar twee van de zeven dagen per week in de dagperiode sprake is van een “maximaal geluidniveau” vanwege motorcrosstrainingen.
 - de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) voor het “maximale geluidniveau” is alleen van toepassing op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1. Voor de andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen is de grenswaarde ten hoogste 68 dB(A) waarbij er bij maar vier van de beschouwde woningen sprake is van een geluidgrenswaarde hoger dan 65 dB(A).

Motorcrosswedstrijden

Het aantal crossuren dat op wedstrijddagen voor A-wedstrijden mogelijk is bij een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” mogelijk is 15. Op dagen voor B-wedstrijden zijn 24 crossuren mogelijk. De gemeente acht een dergelijk aantal crossuren op wedstrijddagen in beginsel onvoldoende voor een redelijk gebruik van het motorcrossterrein. Of met andere woorden: op wedstrijddagen is een beperken van het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” tot 50 dB(A) niet mogelijk. Dit betekent dat op grond van een bestemmingsplan waarin deze geluidgrenswaarden voor motorcrossactiviteiten zijn opgenomen het op dit moment legaal gebruik van het terrein voor wat betreft de wedstrijddagen niet langer mogelijk is. Zoals ook bij stap 1 en 2 is opgemerkt is een dergelijk bestemmingsplan voor de gemeente in beginsel niet aanvaardbaar. Een dergelijk bestemmingsplan acht de gemeente in beginsel niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Stap 4

Nu voor het mogelijk maken van de wedstrijddagen in het bestemmingsplan geluidgrenswaarden opgenomen moeten worden hoger dan 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en 70 dB(A) voor het “maximaal geluidniveau” acht de gemeente een toename van het aantal wedstrijddagen in vergelijking met het legaal gebruik op dit moment niet aanvaardbaar. Hiervoor overweegt de gemeente onder andere het volgende.

- a. Sinds de uitspraak van de Kroon van 23 maart 1987 waarbij aan een deel van het bestemmingsplan 1980 “alsnog goedkeuring [is] onthouden” is onduidelijk of er in de omgeving

van het motorcrossterrein sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor wat betreft het geluid vanwege het motorcrossterrein.

- b. De situatie van het motorcrossterrein de Prikkedam is een situatie met een handhavingsverleden voor wat betreft het geluid vanwege het terrein. Dit handhavingsverleden betreft onder andere verschillende lasten (onder dwangsom) voor het overschrijden van geluidgrenswaarden opgenomen in de vergunning 2001.
- c. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidgrenswaarde voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” voor wedstrijden ten minste 57 dB(A) moet zijn. Deze grenswaarde is hoger dan ook op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening mogelijk is.
- d. De situatie van het motorcrossterrein de Prikkedam is al lang een situatie van onrust. Omdat een goede ruimtelijke ordening is gericht op ‘het bevorderen van het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel’ is de wens van de gemeente om een situatie van rust te herstellen. Dit betekent voor de gemeente onder andere dat handhaving niet langer nodig is omdat uit het toezicht blijkt dat er geen sprake is van handelen in strijd met wet- regelgeving. Dit is naar ons oordeel vooral de “maatschappelijke behoefte” in de situatie van het motorcrossterrein. Daarbij past naar het oordeel van de gemeente op dit moment geen toename van het aantal wedstrijddagen waarvoor geluidgrenswaarden hoger dan 50 dB(A) en 70 dB(A) nodig zijn.

Uit het uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat bij een geluidgrenswaarde van:

- 62 dB(A) is voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau”;
- 70 dB(A) is voor het “maximale geluidniveau”;

A-motorcrosswedstrijden mogelijk zijn. Voor wat betreft deze grenswaarden overweegt de gemeente het volgende:

- a. Het op dit moment bestaand legaal gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosswedstrijden (240 crossuren) is op grond van een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van 62 dB(A) en 70 dB(A) mogelijk onder de voorwaarde dat een geluidscherm wordt aangelegd/gebouwd op de bestaande geluidwal bij de toegang van het motorcrossterrein en langs de Prikkedam.
- b. De maatregel die nodig is voor het mogelijk maken van 240 crossuren acht de gemeente voor de MSV ook redelijk. De maatregel van het aanleggen/bouwen van het geluidscherm kan de MSV naar het oordeel van de gemeente ook uitvoeren. Uit het uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat hiervoor een investering van de MSV nodig is van ten hoogste € 100.000,-. Uit informatie van de MSV blijkt dat een dergelijke investering voor de MSV mogelijk is.
- c. Een geluidgrenswaarde van ten hoogste 62 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” op een geluidgevoelig gebouw of terrein is in de voorliggende situatie voldoende voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voorwaarde daarbij is wel dat de grenswaarden zo laag als mogelijk zijn tot ten minste 45 dB(A). Deze geluidgrenswaarde is voldoende omdat:
 - het aantal openstellingsdagen van de motorcrossbaan voor motorcrosswedstrijden is beperkt tot ten hoogste drie zondagen per jaar. Dit betekent dat er op maar drie van de 365 dagen per jaar sprake is van een hoger “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” dan 50 dB(A) vanwege motorcrosswedstrijden;
 - de openstellingsdagen van de motorcrossbaan voor motorcrosstrainingen op de zondag en woensdag voor een wedstrijddag vervallen;
 - het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan voor wedstrijden is beperkt tot ten hoogste 9 uren. Deze openstellingsuren zijn in de dagperiode (van 7:00 uur tot 19:00 uur);
 - de geluidgrenswaarde van 62 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” is alleen van toepassing op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1. Voor de andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen is de grenswaarde ten hoogste 60 dB(A) waarbij er bij negen woningen sprake is van een geluidimmissie hoger dan 50 dB(A);
 - deze lager is dan de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) tot 75 dB(A) op basis van de Nota evenementen met een luidruchtig karakter.
- d. Een geluidgrenswaarde van ten hoogste 70 dB(A) voor het “maximale geluidniveau” is in de voorliggende situatie voldoende voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Ook hierbij is de voorwaarde dat deze zo laag als mogelijk zijn tot ten minste en 65 dB(A). Deze geluidgrenswaarde is voldoende omdat deze overeenkomt met de geluidgrenswaarde voor motorcrosstrainingen.

Alles in overweging nemende acht de gemeente een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van ten hoogste 62 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” en ten hoogste 70 dB(A) voor het “maximale geluidniveau” voor motorcrosswedstrijden op ten hoogste drie wedstrijddagen per jaar in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.