

Gemeente Ooststellingwerf Afdeling: Mens & Omgeving Team: Ruimte & Economie
Postbus 38 8430 AA Oosterwolde
Gemeentehuis 't Oost 11 8431 LE Oosterwolde
T: 0516-566 222 W: www.ooststellingwerf.nl

Nota overleg en inspraak

Voorontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam

Ontwerpmilieueffectrapport Motorcrossterrein de Prikkedam

1. Inleiding

Inleiding

De gemeente Ooststellingwerf bereidt een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein Prikkedam voor. Onderdeel van deze voorbereiding is het opstellen van een voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanmilieueffectrapport (hierna: ontwerpplanMER).

Op 14 januari 2019 hebben wij aan verschillende adviseurs en besturen het voorontwerpbestemmingsplan verstuurd voor overleg. Het ontwerpplanMER was een bijlage bij het bestemmingsplan. Ook heeft het bestemmingsplan (met het ontwerpplanMER als bijlage) in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 ter inzage gelegen voor inspraak.

Het voorontwerpbestemmingsplan lag ook al vanaf 4 januari 2019 ter inzage maar vastgesteld is dat het bestemmingsplan na de bekendmaking van de terinzagelegging enkele dagen niet volledig op www.ruimtelijkeplannen.nl was weergegeven. Bijlagen bij de toelichting ontbraken. Daarom was de volgende rectificatie nodig: “de termijn van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan wordt met 13 dagen verschoven. Reacties, die binnen de termijn vanaf 4 januari tot en met 16 januari 2019 zijn binnengekomen, zullen wel worden meegenomen als inspraakreactie”. In de periode van 4 januari 2019 tot en met 16 januari 2019 zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Naar aanleiding van het verzoek en de terinzagelegging hebben wij verschillende adviezen en inspraakreacties ontvangen. In de voorliggende nota is een verslag hiervan opgenomen en geven wij onze reactie op de adviezen (hoofdstuk 2) en inspraakreacties (hoofdstuk 3).

2. Overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten wij bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleggen met in dit artikel bedoelde adviseurs en besturen. Op 14 januari 2019 is naar de volgende adviseurs en besturen een verzoek om een overlegreactie verstuurd:

- Gedeputeerde Staten van Fryslân;
- gemeente Heerenveen;
- gemeente Leek;
- gemeente Midden-Drenthe;
- gemeente Noordenveld;
- gemeente Opsterland;
- gemeente Westerveld;
- gemeente Weststellingwerf;
- Wetterskip Fryslân.

Van de volgende adviseurs en besturen is een overlegreactie ontvangen:

- A. Wetterskip Fryslân, ontvangen op 14 januari 2019;
- B. gemeente Opsterland, ontvangen op 5 februari 2019;
- C. provincie Fryslân, ontvangen op 11 februari 2019;
- D. gemeente Midden-Drenthe, ontvangen op 14 februari 2019.

De onder B. en D. opgenomen adviseurs en besturen merken in hun overlegreactie samengevat op dat het voorontwerpbestemmingsplan voor hun geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Daarbij is op 18 januari 2018 ook een verzoek om advies over het ontwerpplanMER naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie voor de m.e.r.') verstuurd. Een advies van de commissie is ontvangen op 7 maart 2019.

2.1 Overlegreactie Wetterskip Fryslân

Opmerking

Wetterskip Fryslân vraagt om voor het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan de watertoets (<http://www.dewatertoets.nl>) uit te voeren.

Reactie van de gemeente

Naar aanleiding van de overlegreactie van Wetterskip Fryslân heeft er op 14 januari 2019 ambtelijk telefoonoverleg plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan en het uitvoeren van een watertoets. In dat overleg hebben wij uiteengezet dat de voorbereiding van het bestemmingsplan in de eerste plaats was gericht op het (milieu)onderdeel geluid en dat op basis van de resultaten van het hiervoor uitgevoerde onderzoek het voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook beperkt tot het (milieu)onderdeel geluid. In het ontwerpbestemmingsplan zullen ook de resultaten van de onderzoeken voor de andere (milieu)onderdelen zoals water worden opgenomen. Voor het ontwerpbestemmingsplan wordt dan ook de watertoets uitgevoerd. Op basis hiervan heeft Wetterskip Fryslân vastgesteld dat zij geen (inhoudelijke) opmerkingen heeft bij het voorontwerpbestemmingsplan en dat zij het ontwerpbestemmingsplan afwacht.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: de watertoets uitvoeren.

2.2 Overlegreactie provincie Fryslân

Opmerking 1

“Wij nemen kennis van het gegeven dat de milieueffectrapportage alleen is uitgevoerd voor het aspect geluid en dat de overige milieuonderzoeken nog volgen. Dit is in principe uw verantwoordelijkheid. Wij gaan er vanuit dat in het ontwerp alle noodzakelijke onderzoeken zijn verwerkt. Wij wijzen er daarbij wel op dat de aspecten archeologie en ecologie ook de provinciale belangen kunnen betreffen. Daarom adviseren wij u om over deze aspecten tussentijds contact op te nemen met de provinciale dienst, voordat het ontwerp in procedure gaat.”

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Op 18 maart 2019 heeft er ambtelijk overleg plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan en de provinciale belangen. Samengevat is vastgesteld dat de volgende (milieu)onderdelen mogelijk ook provinciale belangen kunnen zijn:

- natuur;
- landschap;
- cultuurhistorie (met inbegrip van archeologie);
- dagrecreatie.

De voorbereiding van het bestemmingsplan en planMER daarbij was in de eerste plaats gericht op het (milieu)onderdeel geluid en op basis van de resultaten hiervan zijn het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanMER opgesteld. In de voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan en het planMER zullen wij ook onderzoek naar de andere (milieu)onderdelen uitvoeren of uit laten voeren. Wij houden de provincie op de hoogte van de vorderingen van deze voorbereiding en hebben overleg met de provincie hierover wanneer dat nodig en of wenselijk is.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 2

“In de bijlage concept/ontwerp-planMER van het bestemmingsplan is een overzichtstabel opgenomen waarin de beleidsdocumenten zijn opgenomen en de relevantie van deze documenten voor Prikkedam. Bij de Verordening Romte wordt het volgende vermeld: “De term ‘motorcross’ wordt niet specifiek benoemd, maar het behoort tot de dagrecreatie. M.b.t. ‘dagrecreatieve inrichtingen’ is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar’. Wij merken op dat in de plantoelichting hier niet op wordt ingegaan en daarnaast ook niet op het feit of er voldaan kan worden aan een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar. Er is contact geweest met uw dienst, waarin is aangegeven dat het onwaarschijnlijk is dat het maximum aantal van 150.000 bezoekers in een jaar gehaald worden, wetende dat het aantal parkeerplaatsen op het terrein ongeveer 500 is. Wij adviseren om dit in de plantoelichting op te nemen en te motiveren dat het aantal van 150.000 bezoekers per jaar niet overschreden zal worden.”

Reactie van de gemeente op opmerking 2

De belangrijkste activiteit op het motorcrossterrein de Prikkedam is de motorcross. De bereikbaarheid van het motorcrossterrein in overweging nemende zullen de gebruikers het terrein vooral met de auto bereiken. Op het terrein is parkeerruimte voor ten hoogste 250 auto's. Deze parkeerruimte wordt gebruikt op motorcrosstrainingsdagen. Op basis van het uitgangspunt dat er vier personen per auto het terrein bereiken is het aantal personen dat het terrein bezoekt op trainingsdagen ($4 \text{ personen/} \text{auto} \times 250 \text{ auto's} \times 2 \text{ trainingsdagen/week} \times 52 \text{ weken} = 104.000$ per jaar).

Daarbij is er op de gronden ten noordwesten van terrein op motorcrosswedstrijddagen ook parkeerruimte voor ten hoogste 250 auto's. Op wedstrijddagen is er dan parkeerruimte voor 500 auto's. Op basis van het uitgangspunt dat er ook op wedstrijddagen vier personen per auto het terrein bereiken is het aantal personen dat het terrein bezoekt op wedstrijddagen ($4 \text{ personen/} \text{auto} \times 500 \text{ auto's} \times 9 \text{ wedstrijddagen/jaar} = 18.000$ per jaar).

Het aantal personen dat het terrein bezoekt bij motorcrossactiviteiten is dan ook 122.000 per jaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat op de zondag en woensdag voor een wedstrijddag de trainingsdagen vervallen. Dit betekent dat het aantal personen dat het terrein bezoekt ($122.000 \text{ personen/jaar} - 4 \text{ personen/} \text{auto} \times 250 \text{ auto's} \times 2 \text{ trainingsdagen/wedstrijddag} \times 9 \text{ wedstrijddagen} = 104.000$ per jaar is).

Het aantal van 4 personen per auto is naar ons oordeel een “worst case”-schatting. Als voorbeeld: in het verzoek van 17 april 2017 van de MSV is opgemerkt dat er op 13 maart 2016 ‘er in totaal 108 motorrijders en gemiddeld 100 bezoekers/begeleiders waren’. Dit betekent dat er op die dag 208 personen het motorcrossterrein hebben bezocht. Dit is maar 20% van het aantal personen dat wij hebben bepaald op basis van de uitgangspunten hiervoor. Op basis hiervan is het naar ons oordeel niet reëel op een overschrijding van meer dan 150.000 bezoekers per jaar op het motorcrossterrein te verwachten.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, toelichting, hoofdstuk 3.2: opnemen van een omschrijving van het ten hoogste aantal te verwachten bezoekers per jaar van het motorsportterrein.

Opmerking 3

“Op grond van artikel 2.1.1 Verordening Romte moet een plantoelichting van een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf bevatten, waarin rekening wordt gehouden met de draagkracht van het landschap en de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Specifiek voor dit bestemmingsplan geldt dat er gekeken dient te worden op welke wijze de verhoging van de bestaande geluidwallen landschappelijk ingepast zullen worden. Wij adviseren om zo'n

ruimtelijke kwaliteitsparagraaf op te nemen in de plantoelichting en daarbij zonodig de landschappelijke inpassing van de geluidswallen te regelen en te borgen in de planregels.”

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Wij verwijzen naar onze reactie op opmerking 1 hiervoor.

Aanpassingen

- Bestemmingsplan, toelichting, hoofdstuk 4: uitvoeren van een landschapsonderzoek en het opnemen van de resultaten hiervan.
- Bestemmingsplan, regels, artikel 5: opnemen van een regel om een goede landschappelijke inpassing te waarborgen?
- PlanMER, hoofdstuk 7 en 8: uitvoeren van landschapsonderzoek en omschrijven en beoordelen van de effecten.

Opmerking 4

“In artikel 5.4.2 van de planregels zijn specifieke gebruiksregels opgenomen ten aanzien van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Het valt ons op dat in de opgenomen tabel de openstellingsperiode ruimere tijden bevat dan het maximaal aantal openstellingsuren per dag, zoals opgenomen in diezelfde tabel. Ook is de openstellingsperiode ruimer dan de openstellingsperiode in de MER-referentiesituatie die genoemd is in de bijlage concept/ontwerpplanMER van het bestemmingsplan. Wij adviseren om het een en ander op elkaar af te stemmen.”

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Openstellingsperiode en opstellingsuren

In de regels van het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij een openstellingsperiode en openstellingsuren onderscheiden. De openstellingsperiode is de periode op een dag waarin het motorcrossterrein of de motorcrossbaan open mag zijn voor motorcrossactiviteiten. Binnen deze periode moeten de openstellingsuren van het terrein of de baan plaatsvinden. Als voorbeeld is hierna een variant voor de motorcrosstrainingen op woensdagmiddag uitgewerkt.

Op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 is de openstellingsperiode op woensdag de periode van 14:00 uur tot 19:00 uur. De keuze voor deze periode hebben wij gemaakt omdat op grond van de op 22 augustus 2001 verleende vergunning (hierna: ‘vergunning 2001’) de openstellingsuren van de motorcrossbaan zijn:

- woensdag 1 april – 1 november: van 17:00 uur tot 19:00 uur;
- woensdag 1 november – 1 april: van 14:00 uur tot 17:00 uur.

Bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij de keuze gemaakt om in de regels de zomer- (1 april – 1 november) en winterperiode (1 november – 1 april) niet te onderscheiden. Op basis hiervan moet de openstellingsperiode van de motorcrossbaan van 14:00 uur tot 19:00 uur zijn om het bestaande gebruik in overeenstemming met de vergunning 2001 mogelijk te maken op grond van het bestemmingsplan.

De openstellingsperiode van de motorcrossbaan op basis van het feitelijk bestaande gebruik is:

- woensdag 1 april – 1 november: van 16:00 uur tot 19:00 uur;
- woensdag 1 november – 1 april: van 14:00 uur tot 17:00 uur.

Het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan is hiermee dan ook ten hoogste 3 uren. Op grond van artikel 5.4.2 mag het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan ook ten hoogste 3 uren zijn. Deze 3 uren moeten aaneengesloten binnen de openstellingsperiode van 14:00 uur tot 19:00 uur plaatsvinden.

Om misverstanden te voorkomen wordt hierbij opgemerkt dat de openstelling van het motorcrossterrein (op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.1) onderscheiden moet worden van de openstelling van de motorcrossbaan (op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2). De openstelling van het motorcrossterrein mag gebruikelijk ten hoogste minder dan 8 uren per week zijn.

Openstelling in de referentiesituatie en in het voornemen (voorontwerpbestemmingsplan)

De opmerking dat de openstellingsperiode van de motorcrossbaan in de referentiesituatie afwijkt van de periode in het voornemen (op basis waarvan het voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld) is juist. Dit hangt samen met het verschil tussen het gebruik dat op grond van de vergunning 2001 mogelijk is (de referentiesituatie) en het feitelijk bestaande gebruik (het voornemen).

Zoals hiervoor is opgemerkt is de openstellingsperiode van de motorcrossbaan op grond van de vergunning 2001 in de zomerperiode van 17:00 uur tot 19:00 uur. En op basis van het feitelijke bestaande gebruik is de openstellingsperiode in deze periode van 16:00 uur tot 19:00 uur.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 5

“Daarnaast zijn in de Milieueffectrapportage verschillende maatregelvarianten uitgewerkt, waarbij variant 3 door u als voorkeursvariant wordt bestempeld. Deze variant betreft twee maatregelen, te weten het verlagen van het L_{wr} met 3 dB(A) en het aanpassen van de geluidafscherming door het verhogen van de bestaande geluidwallen tot +9,2m NAP. In de plantoelichting wordt aangegeven dat deze maatregelen of andere maatregelen met eenzelfde effect worden uitgevoerd. Ten eerste merken wij op dat de maatregelen niet als voorwaardelijke verplichting zijn opgenomen in de planregels. Wij adviseren u om de maatregelen alsnog als voorwaardelijke verplichting op te nemen in de planregels. Ten tweede geeft u aan dat andere maatregelen met eenzelfde effect als alternatief mogen worden uitgevoerd. Dit is alleen mogelijk wanneer deze andere maatregelen voldoende concreet gespecificeerd worden in de plantoelichting en vervolgens ook geborgd worden in de planregels. Wij adviseren u om dit aan te passen.”

Reactie van de gemeente op opmerking 5

In de voorbereiding op het (voorontwerp)bestemmingsplan hebben wij de keuze gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan. Daarbij onderscheiden wij doelregels van middelregels.

Een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen (zie artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: ‘Wro’). In de voorliggende situatie wordt het plan opgesteld voor het motorcrossterrein De Prikkedam. Het uitgangspunt van het plan is het mogelijk maken van het bestaande gebruik – dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving – van het terrein voor motorcrossactiviteiten. Het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening betekent in de voorliggende situatie vooral ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voor wat betreft het (milieu)onderdeel geluid betekent dit het voorkomen van een onaanvaardbare geluidimmissie op geluidgevoelige gebouwen en/of terreinen. Dit is het eerste afgeleide doel met een te meten eenheid (namelijk dB(A)). De waarborg voor dit doel is onder andere opgenomen in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 waarin grenswaarden voor de geluidimmissie van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (hierna: ‘L_{Af,LT}’) en het maximale geluidsniveau (hierna: ‘L_{Amax}’) zijn opgenomen.

Het halen van dit doel is onder andere mogelijk door het uitvoeren van de in variant 3 opgenomen maatregelen:

- het verlagen van de immissierelevante bronsterkte van het motorcrossterrein (lees ook: motorvoertuigen) naar 115,3 dB(A);

- het verhogen van geluidwallen/-schermen tot 8,2 of 9,2 meter boven N.A.P.

Dit zijn de mogelijke middelen om het doel te halen. Een voorwaardelijke bepaling in het bestemmingsplan om de uitvoering van deze maatregelen te waarborgen is een middelregel. Het opnemen hiervan is naar ons oordeel niet nodig en niet wenselijk. De regel is niet nodig omdat er voor het doel waarvoor de maatregel wordt uitgevoerd al een waarborg in het plan is opgenomen: de hiervoor bedoelde grenswaarden voor de geluidimmissie. Daarbij is de regel ook niet wenselijk omdat de in variant 3 opgenomen maatregelen naar ons oordeel maar een deel van de mogelijke maatregelen zijn om het doel te halen. Als voorbeeld: op dit moment zijn er al crossmotoren beschikbaar met een elektrische motor in plaats van een verbrandingsmotor. Dergelijke crossmotoren hebben niet of nauwelijks een geluidemissie. Het gebruik van crossmotoren met een elektrische motor is dan ook een goede maatregel om de geluidimmissie op geluidgevoelige gebouwen en/of terreinen te beperken en het in het bestemmingsplan opgenomen doel te halen. Deze maatregel is op dit moment weliswaar nog niet voldoende uitvoerbaar¹ maar naar onze verwachting is dat deze maatregel in de voorliggende periode wel (geheel of gedeeltelijk) uitvoerbaar zal zijn.

Het opnemen van de door de provincie voorgestelde voorwaardelijke bepaling zou in de situatie dat de maatregel van het gebruik van crossmotoren met een elektrische motor uitvoerbaar is betekenen dat alsnog geluidwallen/-schermen van 8,2 of 9,2 meter boven N.A.P. nodig zijn terwijl er niet of nauwelijks sprake is van een geluidemissie van de crossmotoren. Hierdoor zijn de geluidwallen/-schermen niet of nauwelijks zinvol.

Aanpassingen

Geen aanpassingen

Opmerking 6

“In het bestemmingsplan wordt ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein’ mogelijk gemaakt dat enkel tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kampeermiddelen zijn toegestaan. Het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen worden verder tot een strijdig gebruik gerekend. Het valt ons op dat in artikel 5.4.3 onder b in de planregels - waarin het voorgaande geregeld wordt - gesproken wordt over verblijfsrecreatie. In de begripsbepaling wordt onder verblijfsrecreatie het volgende verstaan: recreatief verblijf, waarbij wordt overnacht in kampeermiddelen, recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven, waarbij hoofdverblijf elders wordt gehouden. Wij gaan ervan uit dat het niet uw bedoeling is om ook recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven mogelijk te maken op deze locatie. Dit zou overigens ook in strijd zijn met onze Verordening Romte. Daarom adviseren wij u om dit aan te passen en alleen kampeermiddelen toe te staan. Daarnaast adviseren wij om een maximaal aantal kampeerplekken op te nemen in de planregels.”

Reactie van de gemeente op opmerking 6

De opmerking is juist. Het is de bedoeling om alleen verblijfsrecreatie in kampeermiddelen zoals omschreven in artikel 1, lid 1.30: “een tent, een tentwagen, een kampeerauto, een caravan of een stacaravan, dan wel enig ander daarmee vergelijkbaar voertuig of onderkomen, dat geheel of ten dele is bestemd of opgericht dan wel wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf”.

Wij kiezen er alleen voor om niet de omschrijving van verblijfsrecreatie in artikel 1, lid 1.50 hier op aanpassen maar in artikel 5, lid 5.4.3. dit verder te bepalen. Deze keuze maken wij omdat wij in verband met de vergelijkbaarheid van onze bestemmingsplannen graag overeenkomstige omschrijvingen van de begrippen willen gebruiken.

¹ Zie ook Commissie voor de milieueffectrapportage (2019). Bestemmingsplannen Eurocircuit Valkenswaard. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop. <http://www.commissiomer.nl/docs/mer/p33/p3318/a3318tsea.pdf>.

Daarbij willen wij verblijfsrecreatie in stacaravans ook niet mogelijk maken vanwege de aard van dergelijke caravans: een “caravan die, op een bep. Plaats voor onbepaalde tijd geparkeerd, daar als woonverblijf dient”².

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.3: de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie beperken tot “kampeermiddelen met uitzondering van stacaravans”.

Opmerking 7

In artikel 5.5.1 onder I van de planregels wordt verwezen naar artikel 5.4.2 sub b onder 4. Wij merken op dat er verwezen dient te worden naar artikel 5.4.2 sub b onder 2.

Reactie van de gemeente op opmerking 7

De verwijzing naar artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b. onder 4. is opgenomen in artikel 5., lid 5.5, onder 5.5.1, onder I., onder 4. De bedoeling van deze laatste regel is om ten hoogste 9 wedstrijddagen en/of reservedagen per kalenderjaar mogelijk te maken. Dit met inbegrip van de wedstrijddagen en reservedagen die op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2. tabel en onder b., onder 4. mogelijk zijn. De verwijzing is naar ons oordeel dan ook juist. In de regel in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b. onder 4. is namelijk bepaald dat voor elke wedstrijddag ten hoogste één reservedag in het overzicht van wedstrijddagen mag worden opgenomen.

De verwarring is waarschijnlijk ontstaan door een verschrijving. In artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 zijn namelijk twee opsommingen van 1. tot en met 2. opgenomen. Dit moet één opsomming zijn van 1. tot en met 4.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b.: de twee opsommingen van 1. tot en met 2. aanpassen tot één opsomming van 1. tot en met 4.

2.3 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar deeltotingsadvies over het ontwerpplanMER uitgebracht. De commissie is van oordeel dat ‘het planMER een goed beeld geeft van de mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebruik van het terrein, en daarmee de hinder voor de omgeving, te sturen’. Daarbij vindt de commissie ook dat “de grondig uitgevoerde analyse van de geluidbelasting een gedegen basis vormt voor de verdere uitwerking van het milieueffectrapport en voor het voeren van de discussie over wat er in het bestemmingsplan wordt vastgelegd”.³

Opmerking 1

‘Ondanks dat het rapport in detail het maximale en het feitelijke gebruik van het motorcrossterrein en de effecten van dat gebruik op de geluidbelasting beschrijft, is de commissie van mening dat het voor de omwonenden en voor hen die over het plan moeten besluiten, naar verwachting lastig om zich een goed beeld te vormen van wat mogelijke keuzes betekenen voor de ervaren hinder.

Daarom adviseert de commissie om de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{Ar,LT}$), het gemiddelde niveau tijdens het crossen (dat uiteraard hoger is dan het gemiddelde niveau over de hele dag) en het maximale geluidniveau tijdens het crossen (L_{Amax}) te verbeteren.

² Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal, versie 1.4.

³ Commissie voor de milieueffectrapportage (2019). Motorcrossterrein De Prikkedam, gemeente Ooststellingwerf. Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. <http://www.commissiomer.nl/adviezen/3175>.

Dit kan de volgende informatie inzichtelijk te maken:

- de verschillende vormen van gebruik (training, wedstrijd) en de omvang van dat gebruik (aantal crossers en crossuren);
- de kenmerken van de alternatieven (geaccepteerd geluidniveau) en varianten (maatregelen);
- de bronsterkte;
- de daggemiddelde geluidbelasting bij de woningen;
- de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen;
- de piekbelasting bij de woningen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 1

De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. dat het ontwerpplanMER voor iemand die niet of nauwelijks bekend is met geluid van een motorcrossterrein in het algemeen en de situatie van het motorcrossterrein De Prikkedam in het bijzonder niet makkelijk is om inzicht en overzicht te krijgen van de mogelijk keuzes en de effecten hiervan kunnen wij volgen. Het is ook niet makkelijk om dit inzicht en overzicht te krijgen. Wij zullen in het planMER proberen om dit inzicht en overzicht te geven. Daarbij nemen wij de handreikingen van de commissie in overweging.

Aanpassingen

PlanMER: inzichten en overzicht bieden van de mogelijk te maken keuzes en de effecten hiervan.

Opmerking 2

'De commissie stelt vast dat de samenvatting het met MER ontbreekt. Zij adviseert om daarin het volgende op te nemen:

- de tabel met uitgangspunten op pagina 17 aan te vullen met indicatieve aantallen crossers en bezoekers,
- de veronderstelde bronsterkte van de motoren en een kolom voor de plusvarianten;
- in de matrixtabel een omschrijving van de alternatieven op te nemen die voor een niet deskundige lezer goed te begrijpen is. Hierbij kan worden aangegeven welke gegevens bij de gemeten trainingssituaties horen en dat (de resultaten van) de trainingen en de wedstrijddagen afzonderlijk worden beoordeeld en vergund en daarom afzonderlijk zijn beschreven;
- de informatie in de samenvatting te beperken tot die voor de meest belaste woning;
- tabellen waar mogelijk samen te voegen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2

Dat in het ontwerpplanMER geen samenvatting is opgenomen is juist. In het (uiteindelijke) planMER zullen wij, in overeenstemming met artikel 7.7, lid 1, onder i. van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wm'), een samenvatting opnemen.

Aanpassingen

PlanMER: opnemen van een samenvatting in overeenstemming met artikel 7.7, lid 1, onder i. van de Wm.

Opmerking 3

'De commissie adviseert om een bijlage met definities op te nemen en aan het begin van het hoofdstuk geluid een paragraaf toe voegen waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd.'

'De Commissie adviseert om in het definitieve MER plaatjes met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten.'

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Wij begrijpen deze opmerking van de Commissie voor de m.e.r. als handreiking voor het geven van inzicht en overzicht van de te maken keuzes en de effecten hiervan zoals bedoeld bij opmerking 1. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 1.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 4

‘Indien wordt gekozen voor een alternatief waarvan de maatregel voor het verminderen van de bronsterkte van de motoren onderdeel uitmaakt, dan is het belangrijk om in het definitieve MER eenduidig aan te geven hoe de motorcrossvereniging en de gemeente het toezicht concreet zullen invullen, zodat duidelijk wordt of er sprake is van een uitvoerbaar en realistisch voornemen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Vooraf merken wij op dat wij de keuze hebben gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan waarbij wij doelregels onderscheiden van middelregels. Voor een onderbouwing van deze keuze verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 5 van de provincie Fryslân hiervoor in hoofdstuk 2.2.

Zoals wij in onze reactie op opmerking van 5 van de provincie Fryslân ook hebben opgemerkt is het verlagen van de bronsterkte een middel om het doel te halen. Een regel over de bronsterkte is dan ook een middelregel waarvan het opnemen in het bestemmingsplan naar ons oordeel niet nodig en niet wenselijk is. Dit betekent ook dat het houden van toezicht op en het handhaven van een bepaalde bronsterkte niet een taak van de gemeente is.

Het is – als de MSV er voor kiest om deze maatregel toe te passen – wel een taak van de MSV om dit toezicht te houden op de bronsterkte en de door de MSV bepaalde bronsterkte ook te handhaven. Dat dit voor de MSV mogelijk is blijkt ons uit de informatie van de internetpagina van de MSV. Hierop is namelijk samengevat opgemerkt dat er een “Prikkedam-norm” voor de bronsterkte van crossmotoren is en dat de MSV ‘regelmatig het geluid van crossmotors op het circuit meet’.⁴

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 5

‘De commissie adviseert om na te gaan of bijvoorbeeld de volgende andere maatregelen uitvoerbaar en effectief kunnen zijn en mogelijk kunnen leiden tot een lagere grens aan de (te vergunnen) geluidbelasting:

- het combineren van alle onderzochte maatregelen, dus zowel verminderen van de bronsterkte van de motoren als het deels verleggen van de baan en het verhogen van de geluidwallen;
- uitsluitend uitvoeren van de fysieke ingrepen: deels verleggen van de baan en verhogen van de geluidwallen;
- het gebruik van schermen op de (verhoogde) geluidwallen of elders op het terrein;
- het wijzigen van de plaats, de hoogte of de inrichting van de startlocatie om de hoge geluidsniveaus bij aanvang van de wedstrijden te reduceren;
- het plaatselijk verlagen van de hoogteligging van de baan in combinatie met het creëren van afscherming door de vrijgekomen grond.

⁴ <https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/>.

Indien deze maatregelen al zijn onderzocht, adviseert de commissie om in het definitieve MER aan te geven welke andere maatregelen zijn overwogen en waarom ze zijn afgefallen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Vooraf merken wij op dat wij de keuze hebben gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan waarbij wij doelregels onderscheiden van middelregels. Voor een onderbouwing van deze keuze verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 5 van de provincie Fryslân hiervoor in hoofdstuk 2.2.

Voor het ontwerpplanMER is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor motorcrossactiviteiten op het motorcrosssterrein binnen verschillende grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (hierna: $L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (hierna: $L_{A,max}$) voor geluid. Deze waarden lopen voor $L_{A,r,LT}$ uiteen van 40 dB(A) tot 57 dB(A) (zie onder andere hoofdstuk 6.2.3.1 van het ontwerpplanMER). Uitgangspunt bij het uitvoeren van het onderzoek was dat als een grenswaarde bij het ene geluidgevoelige gebouw of terrein voldoende is voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu dan is die grenswaarde ook voldoende voor het andere geluidgevoelig gebouw of terrein. Met andere woorden: wij onderscheiden geen verschillende grenswaarden voor verschillende geluidgevoelige gebouwen en terreinen.

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt – op hoofdlijnen – dat er bij de bepalende geluidgevoelige gebouwen en terreinen bij een grenswaarde van 45 dB(A) onvoldoende mogelijkheden voor motorcrossactiviteiten zijn (lees ook: de activiteiten die op grond van de verleende vergunningen mogelijk zijn, niet mogelijk gemaakt kunnen worden). Bij een grenswaarde van 50 dB(A) blijken de mogelijkheden voldoende te (kunnen) zijn na het uitvoeren van maatregelen. Hieruit is af te leiden dat een mogelijk andere grenswaarde hoger moet zijn dan 45 dB(A) en mogelijk lager kan zijn dan 50 dB(A). Wij begrijpen het advies van de Commissie voor de m.e.r. zo dat zij voorstelt om onderzoek uit te voeren naar mogelijke maatregelen om in het bereik van 45 dB(A) tot 50 dB(A) meer nauwkeurig een grenswaarde vast te kunnen stellen. Dit onderzoek zullen wij uitvoeren.

Aanpassingen

PlanMER: uitvoeren van onderzoek naar mogelijkheden om zo laag mogelijke geluidgrenswaarden vast te stellen.

Opmerking 6

'De alternatieven en varianten voor het mogelijk te vergunnen gebruik zijn onder andere vergeleken met het gebruik dat op grond van de vergunning uit 2001 is toegestaan. Op de meest belaste woning is volgens de vergunning een daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) toegestaan. Deze waarde wordt gecorrigeerd omdat, volgens het huidige voorschrift, de beoordeling niet moet worden gebaseerd op het geluidniveau berekend op een hoogte van 5 meter, maar op het geluidniveau berekend op een hoogte van 1,5 meter. Omdat het geluidniveau op die hoogte lager is door de aanwezige geluidschermen, wordt ook het beoordelingsniveau lager, namelijk 57 dB(A). Omdat bij het vaststellen van de daggemiddelde geluidniveaus in 2001 ter hoogte van de woningen aangenomen dat er sprake is van tonaal geluid is bij het berekende geluidniveau een toeslag van 5 dB(A) worden opgeteld. Hiermee komt het vergunde daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A).

In het geluidonderzoek wordt beargumenteerd waarom er bij de motorcrossactiviteiten die nu op het terrein plaatsvinden geen sprake is van tonaal geluid. Dat zou betekenen dat het vergunde daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) niet alleen voor de beoordelingshoogte moet worden gecorrigeerd, maar ook voor de toeslag voor tonaal geluid, omdat die toeslag onterecht is toegekend en dat pas daarna het aantal crossuren moet worden bepaald. Omdat het volgen van deze redenering zou betekenen dat het vergunde niveau bij de meest belaste woning niet 57 dB(A) maar 52 dB(A) zou

zijn, adviseert de commissie om te bepalen wat deze 'strikte' interpretatie van het vergunde niveau zou betekenen voor het aantal beschikbare crossuren.'

Reactie van de gemeente op opmerking 6

De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. kunnen wij volgen. In (het (geluid)onderzoek voor) het planMER zullen wij verschillende referentiesituaties (of varianten van de referentiesituatie) onderscheiden op basis van onder andere deze opmerking van de commissie.

Aanpassingen

PlanMER: onderscheiden van verschillende referentiesituaties.

Opmerking 7

'De Commissie adviseert om in het definitieve MER aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op de vijf alternatieve onderzoekslocaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden. Hierbij adviseert de commissie te motiveren of de geluidbelasting verplaatsing van het motorcrossterrein in de weg staat.'

Reactie van de gemeente op opmerking 7

De alternatieve vestigingsplaatsen liggen in het algemeen in het landelijk gebied van onze gemeente waarbij in het algemeen sprake is van een "rustig buitengebied" zoals bedoeld in de uitgave "Bedrijven en milieuzonering. Op basis hiervan verwachten wij dat de geluidemissie in de bestaande situatie op de mogelijke alternatieve vestigingsplaatsen ten hoogste 40 dB(A) tot 45 dB(A) is.

Hierbij merken wij op dat wij het uitgevoerde onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen zullen heroverwegen en aanvullen. Dit zullen wij doen op basis van de volgende onderzoeksvraag die uit vaste rechtspraak voer het gebruik maken van alternatieven is af te leiden: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein De Prikkedam waarbij "een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren".⁵ Wij zullen daarbij, als het nodig en/of wenselijk is, ook een vergelijking maken tussen de geluidemissie in de bestaande situatie en de emissie in de nieuwe situatie.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 8

'De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' stelt dat kiezen voor een grenswaarde van 50 dB(A) uitgebreid dient te worden gemotiveerd. In de toelichting op het bestemmingsplan is de (voorlopige) keuze onderbouwd. De commissie adviseert om duidelijk te maken waarom extra maatregelen boven op wat in het planMER en voorontwerpbestemmingsplan is voorgesteld, niet mogelijk, nodig of effectief zouden zijn.'

Reactie van de gemeente op opmerking 8

In beginsel kunnen wij de opmerking van de Commissie voor de m.e.r. volgen. Wij zijn alleen van oordeel dat er in beginsel altijd wel een "extra maatregel" mogelijk is. Als voorbeeld: een geluidwal of -scherm kan in het algemeen altijd wel wat hoger. Wij hebben het volgende overwogen.

De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. lijkt als uitgangspunt te hebben dat:

- de in het bestemmingsplan op te nemen geluidgrenswaarden zo laag als mogelijk moeten zijn;

⁵ Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak 201202476/1/A1 van 7 november 2012, r.o. 2 e.v.

- er een soort van volledig overzicht is van maatregelen die uitgevoerd kunnen worden om een te hoge geluidbelasting en/of geluidhinder te voorkomen of te beperken. Naar ons oordeel is zo een overzicht niet te maken.

Het planMER wordt opgesteld voor een bestemmingsplan voor het Motorcrossterrein de Prikkedam. Het bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. In onze Nota adviezen en zienswijzen Notitie reikwijdte en detailniveau Motorcrossterrein de Prikkedam hebben wij hierbij verwezen naar de Memorie van Toelichting bij de Wro waarin is opgemerkt dat een goede ruimtelijke ordening is “het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen”. Hierbij is over “een goede ruimtelijke ontwikkeling” opgemerkt dat “onze samenleving [constant in ontwikkeling is]. [. . .]. Een goede ruimtelijke ontwikkeling verlangt 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”.

Hieruit is af te leiden dat het vaststellen van een bestemmingsplan (ook) een afweging moet zijn van alle ruimtelijke belangen die bij het plan betrokken zijn. In de voorliggende situatie betekent dit vooral het afwegen van het belang van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein en een hierbij horende geluidemissie in samenhang met het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Naar ons oordeel betekent dit niet dat de in het plan mogelijk op te nemen geluidgrenswaarden per se zo laag als mogelijk moeten zijn. Of anders: dat alle in redelijkheid mogelijke maatregelen per se uitgevoerd moeten worden om een te hoge geluidbelasting op en/of geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen en terreinen te voorkomen of te beperken. Op basis hiervan is het naar ons oordeel ook niet per se nodig om onderzoek uit te voeren naar mogelijke “extra maatregelen”.

Een hogere geluidwal of hoger geluidscherm heeft op de geluidbelasting op en/of geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen en terrein waarschijnlijk een positief effect. Maar mogelijk is het effect hiervan op het landschap negatief. Dit is naar ons oordeel nu (een deel van) de belangenafweging die moet plaatsvinden bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Bij het voorkomen of beperken van een te hoge geluidbelasting en/of geluidhinder kunnen de volgende maatregelen worden onderscheiden:

- bronmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen;
- maatregelen bij de ontvanger.

Deze maatregelen zijn en worden bij het opstellen van het planMER (en het uitvoeren van het (geluid)onderzoek daarvoor) ook in deze volgorde overwogen. Het uitvoeren van bronmaatregelen - zoals het beperken van de bronsterkte van het geluid van een crossmotor - heeft namelijk onze voorkeur. Deze maatregelen zijn vooral gericht op het voorkomen van geluidemissie en het geluid dat niet gemaakt wordt hoeft ook niet te worden beperkt. Daarna hebben, als bronmaatregelen onvoldoende zijn, aanvullende overdrachtsmaatregelen - zoals geluidwallen en -schermen - onze voorkeur. Te hoge geluidbelastingen en/of geluidhinder vinden vooral plaats of worden vooral ervaren buiten het motorcrossterrein. Door het uitvoeren van overdrachtsmaatregelen op het motorcrossterrein kan de overdracht van het geluid van binnen het terrein naar buiten het terrein worden beperkt. Dergelijke maatregelen worden voor wat ons betreft dan ook vooral uitgevoerd op het motorcrossterrein. Hierdoor is het blijft “de plicht” om de maatregelen uit te voeren en in stand te houden bij de partij die ook “het recht” heeft om het terrein voor motorcross te gebruiken.

Maatregelen bij de ontvanger hebben (in de voorliggende situatie) niet onze voorkeur. Dergelijke maatregelen vragen in het algemeen aanpassingen aan geluidgevoelige gebouwen en terreinen die in het algemeen van een andere partij zijn.

Zoals ook in de Memorie van Toelichting bij de Wro is opgemerkt is “onze samenleving [constant in ontwikkeling]”. Dit betekent ook dat er ook ontwikkeling is in de mogelijk maatregelen om geluidemissie te voorkomen of te beperken. Hierdoor zijn er in de periode waarin het bestemmingsplan geldt mogelijk maatregelen beschikbaar die op dit moment nog niet beschikbaar zijn. Een voorbeeld van zo een (“extra”) maatregel is het gebruik van crossmotoren met elektrische motor. Vooralsnog zijn wij van oordeel dat motorcross met crossmotoren met (volledig) elektrische motor op dit moment nog niet mogelijk is in de zin dat dit een alternatief of maatregel kan zijn.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

3. Inspraakreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam en het ontwerpplanmilieueffectrapportage Motorcrossterrein de Prikkedam hebben in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 ter inzage gelegen voor inspraak. In deze periode zijn de volgende twee inspraakreacties ontvangen:

1. inspraakreactie _____ en _____ ontvangen op 25 februari 2019;
2. inspraakreactie Motorsportvereniging de Prikkedam, ontvangen op 27 februari 2019.

3.1 Inspraakreactie _____ en _____

Opmerking 1

'De Commissie m.e.r. heeft een advies uitgebracht op de oorspronkelijke Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Dit document is naderhand gewijzigd. Het geluidonderzoek is gebaseerd op een gewijzigde NRD waardoor dit onderzoek niet parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r.'

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarop het uitgevoerde geluidonderzoek "niet parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r."

Op 13 januari 2017 hebben een verzoek om advies over het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd. Dit is de ontwerp-NRD die in de periode van 5 januari 2017 tot en met 15 februari 2017 ter inzage heeft gelegen voor zienswijzen. Het advies van de commissie hebben wij op 20 april 2017 ontvangen.

Behalve het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij ook nog acht adviezen ontvangen van (andere) adviseurs en besturen en drie zienswijzen. Een samenvatting hiervan en onze reactie op de opmerkingen in de adviezen en zienswijzen hebben wij opgenomen in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein de Prikkedam. In die nota hebben wij ook het verzoek dat wij op 17 april 2017 hebben ontvangen van de Motorsportvereniging de Prikkedam (hierna: 'de MSV') samengevat en onze reactie opgenomen. Op grond hiervan heeft ons college op 12 december 2017 besloten om:

- in te stemmen met de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam;
- in te stemmen met de wijzigingen die volgen uit het verzoek van de MSV van 17 april 2017 zoals opgenomen in de nota;
- de NRD definitief te maken in overeenstemming met de nota.

Deze NRD (van 12 december 2017) was de basis voor het geluidonderzoek dat voor het ontwerpplanMER is uitgevoerd.

In het midden gelaten of het uitgevoerde geluidonderzoek "parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r." merken wij op dat het advies van de Commissie voor de m.e.r. een advies is die wij in overweging nemen. Dit betekent niet dat het advies één-op-één overgenomen hoeft te worden. Op grond van wet- en regelgeving is dat ook niet nodig. Ook merken wij daarbij op dat de commissie op 7 maart 2019 ook een advies heeft gegeven over het ontwerpplanMER dat op basis van de NRD van

12 december 2017 is opgesteld. In dit advies is door de commissie niet opgemerkt dat het ontwerpplanMER onvoldoende aansluit op het advies van de commissie van 20 april 2017.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 2

'De beschrijving van de huidige situatie geeft de situatie aan zoals die nu aangetroffen wordt maar die niet op alle punten legaal is.

Bijvoorbeeld:

- de crossbaan heeft geen lengte van 1700 meter;
- het aantal parkeerplaatsen is erg algemeen gesteld;
- er is een minicrossbaan maar die is nooit bestemd;
- rondom het circuit bevinden zich niet overal geluidwallen;
- het terrein wordt sinds decennia gebruikt; echter dat dit gebruik nooit gelegaliseerd is wordt niet genoemd;
- dagrecreatief gebruik is nooit vastgelegd en nooit toegestaan.

Er worden hier derhalve feiten genoemd alsof die voor waar aangenomen kunnen worden; daarmee zijn ze suggestief en geven ze niet de werkelijke omstandigheden aan. Aldus is de gebruikte referentiesituatie (het uitgangspunt) niet correct.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2

Vooraf merken wij op dat het begrip referentiesituatie vooral belangrijk is voor het planMER. De milieueffecten van het voornemen en de alternatieven worden namelijk bepaald in vergelijking met de effecten van de referentiesituatie. Hiermee is de beoordeling van de effecten relatief; namelijk in vergelijking met de referentiesituatie. Voor het bestemmingsplan op zichzelf is de referentiesituatie minder belangrijk. De beoordeling voor het bestemmingsplan vraagt namelijk een absoluut oordeel over het antwoord op de vraag of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Over de referentiesituatie hebben wij, ook naar aanleiding van de reactie van deze inspreker, in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam bij de NRD het volgende opgemerkt. "[. . .] een groot deel van de opmerkingen [zijn] vooral gericht op het geldende bestemmingsplan en de geldende vergunningen. Dit plan en deze vergunningen zijn voor wat ons betreft alleen belangrijk voor het bepalen van de referentiesituatie voor het planMER [. . .]. In dit verband hebben wij hierna dan ook verschillende reacties opgenomen op de betreffende opmerkingen.

Wij willen alle belanghebbenden vragen om de hierna opgenomen omschrijving van de referentiesituatie (die ook in de NRD en het planMER verwerkt zal worden) - op grond van het geldende bestemmingsplan en de geldende vergunningen - te aanvaarden. Dit is onze basis voor het vergelijken van de effecten van het op te stellen bestemmingsplan. Wij zijn namelijk van mening dat het nodig of tenminste wenselijk is om een nieuw bestemmingsplan voor de gronden binnen het perceel aan de Prikkedam 1a bij Makkinga vast te stellen (en wanneer mogelijk een nieuwe vergunning voor het terrein te verlenen). Vooral willen wij met de belanghebbenden dan ook in overleg over een voor alle belanghebbenden aanvaardbare situatie op en in de omgeving van het motorcrossterrein. Een blijvende verdeeldheid of (veronderstelde) onvolkomenheden in het geldende bestemmingsplan en in de geldende vergunningen draagt naar onze mening niet bij aan het vinden van die aanvaardbare situatie." Op basis hiervan hebben wij de referentiesituatie bepaald.

Wij stellen vast dat er blijkbaar nog altijd verschil van mening is met de inspreker over wat de referentiesituatie is of zou moeten zijn. Voor wat betreft de door de inspreker aangewezen onderdelen merken wij het volgende op:

- motorcrossbaan: in de referentiesituatie is de feitelijk, bestaande motorcrossbaan opgenomen met uitzondering van de bocht in het noordoosten van de baan. Hiermee heeft de baan een lengte van ongeveer 1.500 meter;
- parkeerplaatsen: het verzorgingsterrein en het parkeerterrein ten noordwesten van het motorcrossterrein zijn niet ingericht met afzonderlijke parkeerplaatsen. Hierdoor is het aantal parkeerplaatsen ook alleen in het algemeen te bepalen. Ons blijkt uit de inspraakreactie niet waarom dit niet voldoende is of kan zijn voor een voldoende beoordeling.
- beginnerscrossbaan: in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam bij de NRD hebben wij het volgende opgemerkt.

“In de toelichting van het op 10 juni 1980 vastgestelde bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” (bestemmingsplan 1980) is opgemerkt dat ‘vooral de uitgangspunten ten aanzien van het natuurlijk milieu ertoe hebben geleid, dat de onlangs aangelegde jeugdcrossbaan niet als zodanig is bestemd. Deze baan ligt rondom een heideven. De vegetatie in en rondom deze ven zal op langere termijn door het gebruik van de baan in ernstige mate worden aangetast’.

In artikel 9, lid 2 van de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat “indien het gebruik van de in het plan begrepen grond en gebouwen op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in strijd is met het gebruik, zoals dit in deze voorschriften is geregeld, is het verboden dit strijdige gebruik te wijzigen in die zin, dat door dit nieuwe gebruik de bestaande afwijkingen van de voorschriften naar de aard worden vergroot’.

De beginnerscrossbaan was op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan al in gebruik. Het gebruik is op grond van het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt in die zin dat dit niet in de bestemming van de gronden is opgenomen. Hiermee is artikel 9, lid 2 van de regels van toepassing. Dit betekent dat het gebruik mag blijven plaatsvinden. Een wijziging hiervan is alleen mogelijk onder de voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van de regels niet groter worden. Hiermee is de beginnerscrossbaan onder het overgangsrecht van het plan opgenomen.”

Hierbij merken wij – om misverstanden te voorkomen – nog op dat de beginnerscrossbaan ook geen onderdeel is van de referentiesituatie.

- geluidwallen: de referentiesituatie is bepaald op basis van de laatste beschikbare informatie over de hoogte van het motorcrossterrein. Dit betekent dat ook de ligging van de bestaande geluidwallen in de referentiesituatie is verwerkt.
- gebruik van het terrein: wij zijn naar ons oordeel altijd duidelijk geweest dat er voor een deel van het motorcrossterrein een ruimtelijk instrument ontbreekt. Daarvoor verwijzen wij onder andere de NRD, het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpplanMER.
- om misverstanden te voorkomen merken wij op dat het “dagrecreatief medegebruik” zoals wij dat bedoelen is het ‘het medegebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten’. Dit onderscheiden wij van het gebruik voor veldsporten zoals “een mud- of survivalrun”.

Voor het andere nemen wij de opmerkingen voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 3

‘De gemeente heeft de bevoegdheid voor drie wedstrijden per jaar. Wanneer er meer wedstrijden gewenst zijn, zoals is aangegeven: 8, dan zal het bevoegde gezag overgedragen moeten worden aan de provincie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Wij gaan er van uit dat de inspreker met deze opmerking verwijst naar het onderscheidt dat wordt gemaakt in bijlage 1, categorie 19 van het Besluit omgevingsrecht (hierna: ‘Bor’). Bijlage 1 betreft de “aanwijzing van categorieën van inrichtingen en van vergunningplichtige inrichtingen, alsmede van gevallen waarin een ander bestuursorgaan dan burgemeester en wethouders het bevoegd gezag is”. Hierin is het volgende bepaald.

19.1. Inrichtingen waar:

[. . .]

g. [. . .] gelegenheid wordt geboeden tot het gebruiken van:

1°. gemotoriseerde modelvliegtuigen, -vaartuigen of -voertuigen;

2°. Bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden;”

19.2. “Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen behorende tot categorie 10.1, onder g, 2°, voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn”.

19.3. Voor de toepassing van onderdeel 19.2 blijven buiten beschouwing terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende drie weekenden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden [. . .].”

Voor wat betreft het bestemmingsplan is de opmerking naar ons oordeel een onjuiste uiteenzetting van de hier van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Uit samenhang met de in de bijlage opgenomen artikelen van het Bor is af te leiden dat deze van toepassing is van aanvragen. In artikel 1 van het Bor is bepaald dat een aanvraag is een “aanvraag om een omgevingsvergunning”. De in bijlage 1, categorie 19 van het Bor gemaakte verdeling van taken is dan ook niet van toepassing bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

In aanvulling hierop merken wij nog op dat uit bijlage 1, categorie 19 naar ons oordeel niet blijkt dat ons college geen omgevingsvergunning kan verlenen voor meer dan drie wedstrijden per kalenderjaar. De voorwaarden bij deze wedstrijden zijn alleen dat de openstelling van het terrein minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weekenden per kalenderjaar.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 4

‘Onduidelijk is aan welke behoefte deze faciliteit voldoet. Aantallen gebruikers, de frequentie van het gebruik, aantallen en soorten voertuigen, technische specificaties (bij de verschillende activiteiten). Aantallen leden, donateurs, vrijwilligers waar zij vandaan komen is onduidelijk.’

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Uit het bestemmingsplan 1980 blijkt dat de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein de Prikkedam al tenminste 40 jaar worden gebruikt voor motorcross. Op 22 augustus 2001 en op 28 april 2008 zijn milieuvergunningen verleend voor het gebruik van de gronden als motorcrossterrein. Op 7 mei 2019

hebben wij besloten om een (nieuwe) last onder dwangsom op te leggen voor het handelen in strijd met de vergunning 2001. Hieruit leiden wij af dat de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein worden gebruikt voor motorcross en in die zin voorziet in een vraag.

In het verzoek van 17 april 2017 van de MSV is opgemerkt dat ‘het aantal mensen dat komt voor een training wisselend is. Als voorbeeld noemt de MSV “zondag 13 maart 2016: er waren [in] totaal 108 motorrijders”. Uit het verslag van het overleg van 29 maart 2019 van onze ambtenaren met de MSV blijkt ons dat er ‘gemiddeld ongeveer 70 rijders [zijn] maar [dat] het aantal zeer wisselend is’. Ook blijkt ons de MSV de laatste jaren ongeveer 130 tot 150 leden had en dat de vereniging ongeveer 2.500 dagpassen per jaar verkocht. Ook hieruit leiden wij af dat het motorcrossterrein in die zin voorziet in een vraag. Wij gaan er van uit dat een groot deel van de leden van de MSV uit onze gemeente of de directe omgeving komen.

Uit de onze informatie die voor ons beschikbaar is leiden wij af dat het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten is:

- motorcrosstrainingen op woensdagmiddag en zondagochtend, deze trainingen vinden gebruikelijk ook plaats;
- motorcrosswedstrijden op zondag, ten hoogste drie keer per jaar, ook deze wedstrijden vinden gebruikelijk plaats.

Naar ons oordeel is het voor het beoordelen van de behoefte aan het motorcrossterrein niet nodig om inzicht te hebben in ‘de soorten voertuigen, technische specificaties, donateurs en aantal vrijwilligers’.

Aanpassingen

Geen aanpassingen

Opmerking 5

‘Het recreatieve gebruik is in soort, moment en omvang niet aangegeven’

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Wij gaan er van uit dat de inspreker met deze opmerking verwijst naar het “dagrecreatief medegebruik”. In artikel 1 van de regels van het bestemmingsplan het “dagrecreatief medegebruik” is bepaald dat dit is ‘het medegebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten’. Daarbij is in de omschrijving van de betreffende bestemmingen bepaald dat dit gebruik ondergeschikt moet zijn aan het “hoofdgebruik” van de bestemming. De opmerking dat het gebruik ‘in soort of omvang’ niet is bepaald is dan ook onjuist. De ‘soort’ is op grond hiervan namelijk wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten’ en de ‘omvang’ is ondergeschikt aan het hoofdgebruik. Op basis hiervan en de verwachte mogelijk effecten van dit gebruik is er voor ons geen aanleiding om ook het moment waarop dit gebruik mag plaatsvinden te bepalen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 6

‘Aard, duur en frequentie van het onderhoud is niet vastgelegd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 6

Wij merken op dat wij het geluidonderzoek in het algemeen zullen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in ook het effect van het onderhoud van het motorcrossterrein in overweging nemen.

Aanpassingen

PlanMER (geluidonderzoek): geluidonderzoek heroverwegen en aanvullen.

Opmerking 7

‘Niet duidelijk is waarom het gebruik op deze locatie wenselijk is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7

Wij stellen vast dat de mogelijkheden voor het gebruik van de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein De Prikkedam voor motorcrossactiviteiten dat niet in strijd is met wet- en regelgeving worden op hoofdlijnen bepaald door:

- het op 10 juni 1980 door onze raad vastgestelde bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” voor zover hier door de Kroon met zijn uitspraak van 23 maart 1987 geen goedkeuring aan onthouden is;
- de op 22 augustus 2001 door gedeputeerde staten van Fryslân verleende milieuvergunning voor zover die op 8 januari 2003 niet door de AbRvS is vernietigd;
- de op grond van 28 april 2008 verleende milieuvergunning.

Dit gebruik is op dit moment op hoofdlijnen ook het werkelijke gebruik. Hier leiden wij uit af dat er sprake is van legaal gebruik van de gronden en dat dit gebruik voor de eigenaar van de gronden en de vergunningen wenselijk is. Voor een goede ruimtelijke ordening wordt het bestaande legaal gebruik in beginsel op grond van een bestemmingsplan mogelijk maakt. Op basis hiervan is het bestaande legale gebruik voor ons in beginsel ook wenselijk.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 8

‘Er wordt geen overzicht gegeven van de maximale mogelijkheden die er zijn om de geluidbelasting te beperken. Welke best beschikbare technieken (BBT) zijn hier mogelijk toepasbaar waardoor de geluidbelasting kan worden geminimaliseerd?’

Reactie van de gemeente op opmerking 8

Voor een overzicht van de best beschikbare technieken verwijzen wij naar het planMER.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 9

‘In het geluidonderzoek is de invloed van de minibaan buiten beschouwing gelaten. Ook de wijze van gebruik van deze baan met soorten voertuigen is niet aangegeven. Verder is de verplaatsing van deze baan op het terrein en het verplaatsen van de parkeergelegenheid niet onderzocht.’

Reactie van de gemeente op opmerking 9

De opmerking dat de (geluid)effecten van de beginnerscrossbaan niet in het onderzoek voor het ontwerpplanMER zijn overwogen is onjuist. Voor een overzicht van de voor het onderzoek gebruikte geluidmodel verwijzen wij naar figuur 3.1 en figuur 3.2 van het rapport van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek⁶. Dit rapport is als bijlage bij het ontwerpplanMER opgenomen.

⁶ Peutz. Motorcrossterrein De Prikkedam. Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en planMER.

In het aanvullende geluidonderzoek zullen wij ook onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de beginnerscrossbaan op het motorcrossterrein en de directe omgeving en de effecten daarvan.

Aanpassingen

planMER: uitvoeren van onderzoek naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de beginnerscrossbaan op het motorcrossterrein en de directe omgeving en de effecten daarvan.

Opmerking 10

'Er wordt gesteld dat; bij recht ??? de openstellingsuren voor trainingen en 3 wedstrijden mogelijk blijven. Deze uitspraak loopt vooruit op de (gewenste?) uitkomst van de onderzoeken en geeft daarmee een vooringenomen houding van de onderzoekers weer. Uit de onderzoeken kan blijken - zoals B&W dat hebben aangegeven - dat in de huidige tijd en de nu van toepassing zijnde wetten er geen crossbestemming meer mogelijk is. Deze vermelding ontbreekt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 11

Het is ons niet duidelijk naar welke tekst de inspreker hiermee precies verwijst maar de tekst is in die zin juist dat de openstelling van het motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor trainingen en drie wedstrijddagen bij recht onderdeel is van het voornemen. Dit uitgangspunt is nodig om onderzoek uit te kunnen voeren naar de (milieu)effecten van een dergelijke openstelling. De betreffende openstelling is dan ook uitdrukkelijk niet een al gemaakte keuze voor het bestemmingsplan. Elke schijn van een vooringenomen houding door de inspreker verwerpen wij dan ook. Wij zijn van oordeel dat een dergelijke werkwijze blijk geeft van een goed (wetenschappelijk) onderzoek op basis van de onderzoeksvraag dat een dergelijke openstelling in overeenstemming is of kan zijn met een goede ruimtelijke ordening. Uit het onderzoek moet blijken of die vraag ja of nee als antwoord moet hebben.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 12

'De indruk is gewekt dat er naar gewenste uitkomsten is toegewerkt opdat er zoveel mogelijk aan de wensen van de motorclub kan worden voldaan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 12

Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 11 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 13

'De baanemissie is in een vooronderzoek vastgesteld op 118,5 dB(A). Landelijk wordt 113 tot 114 dB(A) als acceptabel aangenomen. In de berekende varianten wordt 115,3 aangehouden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 13

In het aanvullende geluidonderzoek zullen wij nog een keer de bronsterkte van het motorcrossterrein in overweging nemen.

Aanpassingen

planMER: uitvoeren van onderzoek naar bronsterkte van het motorcrossterrein.

Opmerking 14

'De bepalende elementen voor tonaal geluid, zoals genoemd in rapporten van Peutz over andere motorcrossbanen, zijn hier buiten beschouwing gelaten. Bijvoorbeeld het aantal twee en viertakt motoren: 'welke motoren en aantallen die tegelijkertijd op de baan kunnen zijn bij trainingen en wedstrijden'.'

Reactie van de gemeente op opmerking 14

Het is ons niet duidelijk wat de bedoeling van de inspreker met deze opmerking is. In het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar het mogelijke tonaal karakter van het geluid van het motorcrosssterrein bij motorcrossactiviteiten (de resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 3 bij het rapport van het geluidonderzoek). Hieruit blijkt samengevat dat er tijdens de in september-oktober uitgevoerde geluidmetingen geen sprake was van een tonaal karakter van het geluid. Waarom hierbij 'de bepalende elementen voor tonaal geluid [. . .] in beschouwing moeten worden genomen' is ons niet duidelijk.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 15

'De invloed van het tegelijkertijd gebruiken van de hoofdbaan en de minibaan is niet af te leiden uit de berekeningen. Ook wordt er geen duidelijkheid gegeven over de best beschikbare technieken (BBT) die al dan niet kunnen worden toegepast.'

Reactie van de gemeente op opmerking 15

Wij merken op dat wij het geluidonderzoek in het algemeen zullen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook het effect van het afzonderlijke gebruik van de beginnerscrossbaan in overweging nemen. Ook nemen wij daarbij de beste beschikbare technieken in overweging.

Aanpassingen

PlanMER (geluidonderzoek): geluidonderzoek heroverwegen en aanvullen.

Opmerking 16

'Er wordt gekozen voor alternatief 3 met maatregelvariant 3, het voorlopig voorkeursalternatief, inhoudende:

- langtijdgemiddelde van 50 dB(A);
- het terug brengen van de emissie van 118,3 naar 115,3 dB(A);
- om 43 crossuren mogelijk te maken verhoging van 'de wallen' naar 8,2 meter;
- en voor het mogelijk maken van 67 crossuren verhogen van de wallen naar 9,2 meter.

Dit beslaat een veel groter aantal crossuren als op dit moment vergund is! Dit is een aanzienlijke uitbreiding. Hier wordt ruimschoots afgeweken van de richtwaarde die gebruikelijk is zoals de VNG die heeft vastgesteld. Uit de berekende uitkomsten zou dan variant 4 met maatregel 3 als voorkeur gekozen moeten worden waarbij er dan 13 of 21 crossuren mogelijk zijn.

De conclusie die uit deze laatste variant getrokken wordt, is dat dit niet reëel is omdat crossen op deze locatie dan niet mogelijk is. Door deze uitkomst als niet gewenst te kwalificeren wordt de vooringenomenheid van de onderzoekers bevestigd. Daarmee wordt er vooral tegemoet gekomen aan de wensen van de Motorclub en het aanvaardbare woon en leefklimaat wordt-achtergesteld.'

Reactie van de gemeente op opmerking 16

Vooraf verwijzen wij naar hoofdstuk 1.1 van het voorontwerpbestemmingsplan. Hierin is samengevat opgemerkt dat een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen en dat dit in de voorliggende situatie betekent:

- het in beginsel mogelijk van het bestaande gebruik dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving;
- het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Daarbij moet het bestemmingsplan ook uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijk mogelijk zijn.

In onze reactie 3 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam hebben wij hierover samengevat het volgende opgemerkt. Een goede ruimtelijke ordening is “het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen”. Daarbij is “een goede ruimtelijke ontwikkeling” “het streven naar het bevorderen van een duurzame ruimtelijke kwaliteit in een dynamische samenleving” waarbij dit “verlangt dat de overheid telkens alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie afweegt”.

Het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu betekent in de voorliggende situatie naar ons oordeel vooral ook het voorkomen van onaanvaardbare geluidbelastingen. Dit is naar ons oordeel (onder andere) het belang van de inspreker. Wij willen dit waarborgen door in het bestemmingsplan geluidgrenswaarden op te nemen. De keuze voor een bepaalde geluidgrenswaarde maken wij op basis van “alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie”. Bij ons besluit over het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zullen wij die afweging weer maken.

En voor wat betreft de opmerking dat ook hier sprake is van een vooringenomen houding verwerpen wij deze. Dat een door ons gemaakte keuze niet overeenkomt met de keuze die de inspreker gemaakt zou hebben is geen onderbouwing voor het oordeel dat onze keuze vooringenomen zou zijn.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 17

‘Invloed en gebruik van de geluidsinstallatie in verschillende omstandigheden is niet nader uitgewerkt.’

Reactie van de gemeente op opmerking 17

Zoals wij in onze reactie op opmerking 15 hiervoor hebben opgemerkt zullen wij het geluidonderzoek in het algemeen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook het effect van het gebruik van de geluidinstallatie in overweging nemen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 18

‘Het meetrapport heeft als basis twee meetdagen waarbij een trainingssituatie als uitgangspunt is aangenomen. De omstandigheden van deze metingen voldoen niet aan een werkelijke gangbare trainingssituatie. Er is geen definitie van een trainingssituatie vastgelegd. Verder zijn de meetgegevens niet gebaseerd op een wedstrijdsituatie maar daarvoor worden wel conclusies getrokken. Metingen door de FUMO in het kader van een opgelegde last onder dwangsom hebben vier dwangsommen opgeleverd. Deze feiten dissoneren met elkaar.’

Reactie van de gemeente op opmerking 18

Naar ons oordeel is het belangrijk dat de voor een bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken een voldoende onderbouwing (kunnen) zijn voor de mogelijkheden die het plan biedt. Dit onderzoeken kunnen een voldoende onderbouwing zijn als:

- de onderzoeken zijn uitgevoerd naar alle mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt (de onderzoekssituatie is “worst case”, en;
- de onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van uitgangspunten die, die mogelijkheden kenmerken (de onderzoekssituatie is representatief).

Het in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidonderzoek waar de inspreker naar verwijst is een onderzoek naar één van de uitgangspunten van het voor het bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek. Belangrijk is dan ook dat dit onderzoek representatief is. Op basis van de ervaringen van onze ambtenaren en adviseurs die op de momenten van het uitvoeren van het geluidonderzoek op het motorcrossterrein ter plaatse aanwezig waren is er voor ons geen aanleiding voor het oordeel dat dit onderzoek niet representatief is. De inspraakreactie van de inspreker geeft ons geen aanleiding voor een ander oordeel.

Waarom de resultaten van het in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidonderzoek afwijkt van de door de FUMO voor de handhaving uitgevoerde geluidonderzoeken blijkt ons niet uit de inspraakreactie. Ook dit geeft ons dan ook geen aanleiding voor een ander oordeel.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 19

‘Voor wedstrijdsituaties en trainingssituaties gelden bij de KNMV dezelfde geluideisen waardoor hogere toe te stane geluidemissies zoals in dit voorontwerp bestemmingsplan worden weergegeven voor wedstrijden niet aan de orde zijn.’

Reactie van de gemeente op opmerking 19

Uit informatie van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (hierna KNMV) blijkt ons dat door de KNMV “een overeenkomst [is] afgesloten waarin is vastgesteld dat de geluidsnorm voor motocross 94 dB(A) is voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor DMOMX en (O)NK-wedstrijden geldt een geluidsnorm van 100 dB(A).”⁷ De stelling van inspreker dat ‘voor wedstrijdsituaties en trainingssituaties bij de KNMV dezelfde geluideisen gelden’ is dan ook onjuist in die zin dat voor verschillende wedstrijden ook verschillende grenswaarden van toepassing kunnen zijn.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 20

‘In dit document worden de onderwerpen 'handhaving', 'monitoring' en 'evaluatie' nergens benoemd nog behandeld.’

Reactie van de gemeente op opmerking 19

In het planMER wordt, in overeenstemming met artikel 7.39 van de Wm, uiteengezet hoe ‘monitoring en evaluatie’ kan plaatsvinden.

Aanpassingen

⁷ <https://knmv.nl/kennisbank/wat-is-de-geluidsnorm/>.

PlanMER: opnemen van een overzicht van de mogelijkheden voor 'monitoring en evaluatie'.

Opmerking 20

'Met betrekking tot de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt er over gesproken dat voor wat betreft de ruimtelijke ordening dit voorontwerp is voorgelegd aan de betrokken instanties, (dus toe te voegen de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn). Welke instanties dat zijn is onduidelijk.'

Reactie van de gemeente op opmerking 20

In hoofdstuk 2 van deze nota is een overzicht opgenomen van de adviseurs en besturen aan wie wij een verzoek om een overlegreactie hebben verstuurd.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 21

'De conclusie dat er onder voorwaarden aan de wensen van de MSV kan worden voldaan, is gebaseerd op aannamen voor het toegepaste/aangepaste computermodel voor het geluidonderzoek. Deze aannamen geven aanleiding om de uitkomsten ter discussie te stellen waardoor de conclusies herroepen moeten worden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 21

Uit deze opmerking van de inspraakreactie van de inspreker blijkt ons niet naar welke "aannames" anders dan die, die hiervoor zijn uiteengezet de inspreker precies verwijst. De opmerking nemen wij dan ook voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 22

'De gevolgen van het Koninklijk Besluit van 1987 zijn niet terug te vinden in de conclusie.'

Reactie van de gemeente op opmerking 22

Ons is niet duidelijk wat de inspreker met deze opmerking in de inspraakreactie bedoelt maar wij gaan er van uit dat dit overeenkomt met opmerking 3 in de zienswijze van de inspreker op de ontwerp-NRD dat 'de Kroon heeft bepaald dat het gebruik van het motorcrossterrein moet worden gekontinueerd, onder voorwaarde dat de daarvan gevolg zijnde lawaai-belasting van de omgeving niet zal toenemen, noch in omvang, noch in tijd'. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 3 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Samengevat is deze reactie dat de raad van de gemeente een bestemmingsplan vaststellen om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Op basis van de Memorie van Toelichting bij de Wro zijn wij van mening dat een beleidsuitspraak van 10 juni 1980 en een Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 op dit moment niet per se een goede ruimtelijke ordening betekenen.

In aanvulling daarop merken wij op dat een goede ruimtelijke ordening wordt bepaald door de raad en niet door de Kroon (nu AbRvS). Dit overweegt de AbRvS haar uitspraken hierover gebruikelijk ook: "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 aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststellen 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 die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening”.⁸

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 23

‘Aan beleidskaders zijn er enkele toetsdocumenten niet meegenomen zoals de kadernota sport, Frysk milieuplan 2015-2016.’

Reactie van de gemeente op opmerking 23

Wij gaan er van dat de inspreker in zijn opmerking over de “kadernota sport” verwijst naar de Kadernota sport en bewegen in Zuidoost Friesland (2017-2021). Het hierin opgenomen beleid is vooral gericht op:

- “sport en bewegen”;
- “sportstimulering, het bevorderen van bewegen, het versterken van de lokale sportorganisaties en de bijdrage die sport en bewegen levert aan beleidsterreinen zoals onderwijs, gezondheid [en] het sociale domein”;
- “bewegen en breedtesport”.

Uit deze opmerking van de inspraakreactie blijkt ons niet waarom deze nota belangrijk is voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam. Naar ons oordeel past het (voorontwerp)bestemmingsplan binnen het in deze nota opgenomen beleid. Een aanvullende beoordeling van het plan is naar ons oordeel niet nodig.

Over het Frysk Milieuplan 2015-2016 hebben wij overleg gehad met de provincie Fryslân. Uit dit overleg blijkt ons dat dit milieuplan niet meer het geldende plan is. Daarbij acht de provincie een milieuplan ook steeds minder nodig nu milieu onderdeel is of wordt van andere beleidsterreinen. Ook is een milieuplan niet nodig nu provinciale staten herhaaldelijk hebben besloten om geen milieugrenswaarden vast te stellen die strenger zijn dan hogere wet- en regelgeving.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 24

‘De conclusies die per getoetst document worden getrokken zijn gericht op tot stand brengen van de wensen die voorafgaand aan de onderzoeken zijn gesteld waarbij de wensen van omwonenden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op de tweede plaats worden gezet.’

Reactie van de gemeente op opmerking 24

De opmerking dat het belang van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor ons keer-op-keer op de tweede plaats komen verwerpen wij met kracht. Zoals wij herhaaldelijk hebben opgemerkt is het voorbereiden van een bestemmingsplan voor ons het afwegen van alle van toepassing zijnde ruimtelijke belangen waarbij dit in de voorliggende situatie dit vooral een afweging tussen de belangen van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein en de belangen van het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarbij is het ene belang (vooraf) niet meer of minder belangrijk dan het andere. Dat wij in ons besluit het ene belang het andere stellen is het resultaat van de belangenafweging die wij moeten maken. Maar het resultaat kan nooit zijn dat er naar ons oordeel sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu.

⁸ Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (2019). Uitspraak van 8 mei 2019. 201706892/1/R3.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 25

‘Nevenactiviteiten zijn niet mogelijk aangezien die bij de vergunning van 2000 moesten worden geschrapt naar aanleiding van het Koninklijk Besluit van 1987.’

Reactie van de gemeente op opmerking 25

Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD een overeenkomstige opmerking gemaakt. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 34 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Hierin hebben wij samengevat opgemerkt dat het vaststellen van een bestemmingsplan vraagt om het overwegen van de (verwachte) omstandigheden op dat moment. Eén van die omstandigheden is naar ons oordeel het verzoek van de MSV om aanvullende activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken. Daarbij verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 22 hiervoor.

Opmerking 26

‘Het aantal parkeerplaatsen voor 1300 bezoekers is niet toereikend in de situatie van wedstrijden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 26

In het planMER zullen wij ook de effecten van verkeer en parkeren overwegen.

Aanpassingen

PlanMER: overwegen van de effecten van verkeer en parkeren.

Opmerking 27

‘Betreffende de referentiesituatie dient uitgegaan te worden van de legale bestaande situatie; dat is zonder de illegaal aangebrachte voorzieningen. Welke vergunningen zijn wel afgegeven.???’

Reactie van de gemeente op opmerking 27

Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD opgemerkt dat “de referentiesituatie wordt bepaald door;

- Het bestemmingsplan van 1980
- Het kroonbesluit van 1987
- De provinciale vergunning van 28 augustus 2001, deel vernietigd in 2003
- De gemeentelijke uitbreidingsvergunning van 28 april 2008”.

In onze reactie op deze opmerking hebben wij opgemerkt dat “de referentiesituatie de bestaande situatie samen met de autonome ontwikkeling betreft. Daarbij betreft de bestaande situatie ‘alle vergunde activiteiten die zijn gerealiseerd, uitgezonderd illegale activiteiten’. De in de zienswijze genoemde plannen, besluiten en vergunningen zijn naar ons oordeel een volledig overzicht van de ‘vergunde activiteiten’”. In aanvulling hierop merken wij op dat op:

- 21 mei 2016 door burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning is verleend voor het parkeren op wedstrijddagen ten noordwesten van het motorcrossterrein;
- 8 mei 2018 door burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning is verleend voor het vervangen van geluidschermen;
- 18 december 2018 door de raad een voorbereidingsbesluit op grond van artikel 3.7 van de Wro is vastgesteld.

Daarbij zijn voor 2000 ook bouwvergunningen verleend voor:

- een tijdwaarnemershuis;
- een materiaalberging en kantine;

- het uitbreiden van de kantine en een toiletgebouw;
- een kantine, afsputplaats en geluidscherm.

Ook verwijzen wij naar onze reacties op opmerking 5 en opmerking 22 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 28

‘De keuze wordt mede bepaald door de (veronderstelde?) wens van de motorcrossers om niet meer dan 10 km te willen reizen. De wens van de omwonenden (die daar het hele jaar wonen) is dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt vastgesteld in het landelijke gebied. Daar geldt een gebiedstype met een referentie geluidswaarde van 40 dB(A) en deze is niet het onderwerp van de onderzoeken. Ook dient er rekening gehouden te worden met de omliggende natuurgebieden; deze inrichting eist een zware tol van deze gebieden, ook naar de toekomst toe.’

Reactie van de gemeente op opmerking 28

Voor wat betreft de opmerking over de wens om een aanvaardbaar woon- en leefmilieu verwijzen wij onder andere naar onze reactie op opmerking 16 en opmerking 24 hiervoor. De door de inspreker opgemerkte “referentie geluidswaarde van 40 dB(A)” volgt uit de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening. Hierin is opgemerkt dat “de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening is opgesteld als hulpmiddel bij het voorkomen en beperken van hinder door industrielaawaai. [. . .] Het instrumentarium van de Wet milieubeheer (Wm), waartoe de vergunning behoort, kan hiervoor worden ingezet.”⁹ De Wm is gericht op het waarborgen van een voldoende bescherming van het milieu.

Wij werken aan het opstellen van een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein. Dit bestemmingsplan stellen wij op, op grond van artikel 3.1 van de Wro. Zoals opgemerkt is de Wro gericht op het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening. Wij hebben (vooralsnog) de keuze gemaakt om bij het voorbereiden van plan gebruik te maken van het in bijlage 5.3 opgenomen ‘toetsingskader’ van de uitgave Bedrijven en milieuzonering¹⁰. In deze bijlage is een “voorbeeld-toetsingskader” opgenomen voor het beoordelen van een aanvaardbare geluidimmissie.

Wij zijn van oordeel dat het gebruik maken van de uitgave Bedrijven en milieuzonering en het hierin opgenomen “voorbeeld-toetsingskader” logisch is omdat deze gebruikt kan worden bij:

1. “het opstellen van bestemmingsplannen”;
2. de “toetsing van 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”.¹¹

De uitgave is dan ook in het bijzonder opgesteld om het voorbereiden van een bestemmingsplan te ondersteunen.

Daarbij is de opmerking van inspreker dat “een referentie geluidswaarde van 40 dB(A) [. . .] niet het onderwerp van de onderzoeken” is onjuist. In het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein (uitgedrukt in een aantal crossuren) bij een geluidgrenswaarde van 40 dB(A). Uit de resultaten hiervan blijkt dat het aantal crossuren uiteenloopt van 1 crossuur tot 6 crossuren.

⁹ Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening (pag. 4).

¹⁰ Bruinsma, R. en C.M. Brunner (2009). *Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag, Sdu Uitgevers BV (pag. 193 e.v.).

¹¹ Bruinsma, R. en C.M. Brunner (2009). *Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag, Sdu Uitgevers BV (pag. 20).

Een onderzoek naar de effecten van een gebruik van motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten op de natuur is onderdeel van het vervolg van de voorbereiding van het bestemmingsplan. De opmerking dat 'er ook rekening dient te worden gehouden met de omliggende natuurgebieden' nemen wij op dit moment dan ook voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 29

'Er is slechts gekeken naar terreinen die hetzelfde of een groter oppervlak hebben dan het huidige terrein. Het is zeer wel mogelijk om een volwaardig motorcrossterrein te situeren op een kleinere oppervlakte zoals daar meerdere voorbeelden van zijn in Nederland.'

Reactie van de gemeente op opmerking 29

De oppervlakte van de bestaande motorcrossterrein zoals dat in de bestemming Sport - Motorcrossterrein in het voorontwerpbestemmingsplan is weergegeven is ongeveer 7 hectare. De oppervlakte van de parkeerruimte ten noordwesten van het motorcrossterrein is (zonder inbegrip van de verbindingswegen) ongeveer 0,8 hectare. Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat de oppervlakte van het motorcrossterrein 8 hectare nodig is. Deze oppervlakte is zonder inbegrip van de ruimte die nodig is voor de landschappelijke inpassing van het terrein. De oppervlakte van het bestemmingsplangebied is ongeveer 10,5 ha.

MSV De Prikkedam is een motorsportvereniging is als vereniging lid van de KNMV. Door de KNMV zijn in haar KNMV Motocross Circuitnormen 2019 voorwaarden opgenomen voor motorcrossterreinen en -banen. Hieruit blijkt onder andere dat de lengte van motorcrossbaan voor KNMV Motocrosswedstrijden ten minste 1.500 meter moet zijn. Op grond van de vergunning 2001 mag de MSV dergelijke wedstrijden ook (laten) organiseren op het motorcrossterrein de Prikkedam.

De lengte van de bestaande baan op het motorcrossterrein is ongeveer 1.500 meter. Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat op een alternatieve vestigingsplaats een terrein van een ongeveer overeenkomstige oppervlakte nodig is dan de oppervlakte van het motorcrossterrein de Prikkedam. Met inbegrip van een landschappelijke inpassing is dit naar ons oordeel een oppervlakte van ongeveer 10 hectare.

Hierbij merken wij op dat wij het onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen zullen heroverwegen en aanvullen. Dit zullen wij doen op basis van de volgende onderzoeksvraag die uit vaste rechtspraak over het gebruik maken van alternatieven is af te leiden: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein de Prikkedam waarbij "een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren".¹²

Aanpassingen

planMER: heroverwegen en aanvullen van onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen op basis van de onderzoeksvraag: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein de Prikkedam waarbij "een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren".

Opmerking 30

'De huidige locatie voldoet niet aan de eis van 700 meter afstand tot geluidgevoelige objecten. Om hier wel aan te kunnen voldoen, zijn binnen de gemeente en wellicht daarbuiten mogelijkheden die niet verder zijn onderzocht. Binnen de provincie Friesland, Groningen, Drenthe, Flevoland en de

¹² Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 7 november 2012 (201202476/1/A1), r.o. 2 e.v.

Noordoostpolder zijn er al motorcrossmogelijkheden. Binnen de grenzen van de provincie Friesland zijn er wellicht plaatsten, zoals in Wolvega, of langs de N381 waar een motorcrossterrein wellicht wel mogelijk is.'

Reactie van de gemeente op opmerking 30

In de voorbereiding op het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij, als onderdeel van het planMER, een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieve vestigingsplaatsen voor het motorcrossterrein. Zoals wij hiervoor in onze reactie op opmerking 29 hebben opgemerkt zullen wij dit onderzoek heroverwegen en aanvullen. Uit het resultaat van dat onderzoek zal blijken of de vestiging van het motorcrossterrein op een alternatieve plaats mogelijk is.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 31

'In de beleidsplannen van de gemeente wordt gesproken over reductie van de CO₂-uitstoot. Door toename van crossactiviteiten wordt aan dit beleidsuitgangspunt niet voldaan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 31

Wij gaan er van uit dat de inspreker verwijst naar het beleid van onze gemeente zoals opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030. Ons beleid is gericht op "een duurzaam Ooststellingwerf in 2030". Voor wat betreft het onderdeel energie richten wij ons daarbij op "een duurzame, energie neutrale gemeente in 2030". In de versnellingsagenda is hierbij het volgende opgemerkt. "In 2030 gebruiken we niet meer energie (in TJ) dan we zelf duurzaam opwekken. [. . .] Opwekken van energie doen we duurzaam en met zo min mogelijk uitstoot van CO₂. Door energie neutraal te worden verlagen we onze CO₂-uitstoot substantieel. We blijven daarom inzetten op energiereductie en het duurzaam opwekken van energie. [. . .] Om onze ambitie te realiseren zetten we in op grootschalige opwek van zonne-energie, verduurzaming van de bebouwde omgeving en onderzoeken we de mogelijkheden van kleinschalige windenergie en mogelijke andere nieuwe energiebronnen."

Hieruit is af te leiden dat ons beleid niet is gericht op het beperken van de CO₂-emissie van afzonderlijke activiteiten. Of met andere woorden: een activiteit die (mogelijk) een toename van de CO₂-emissie heeft is per se in strijd met ons beleid. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat een toename van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein in de periode dat het bestemmingsplan geldt niet per se ook een toename van de CO₂-emissie betekent. Zo zijn er ook ontwikkelingen waarbij gebruik gemaakt wordt van crossmotoren met een elektrische motor in plaats van een verbrandingsmotor. Wanneer die ontwikkeling blijft plaatsvinden en de elektrische energie op een goede manier beschikbaar komt kan er hierdoor sprake zijn van een afname van de CO₂-emissie.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 32

'Bij de beschouwing van de geluidmodellering wordt er uitgegaan van 'enkele' uitgangspunten. Onduidelijk is waarom en ook welke uitgangspunten achterwege blijven. Voor een zorgvuldige afweging van aannamen dienen zoveel mogelijk uitgangspunten te worden beschouwd om zo transparant mogelijk te kunnen komen tot aannemelijke uitkomsten. Er moet duidelijkheid zijn over de marges/onzekerheden die het model in zich bergt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 32

Zoals wij in onze reactie op opmerking 15 hiervoor hebben opgemerkt zullen wij het geluidonderzoek in het algemeen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook de uitgangspunten en onzekerheden overweging nemen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 33

‘Of de genoemde maatregelen uit variant 3 werkelijk uitvoerbaar en betaalbaar zijn, is niet uitgezocht; ook de noodzaak voor het bestaan van deze faciliteit, het economisch belang, binnen de gemeentegrenzen, is niet onderzocht.’

Reactie van de gemeente op opmerking 33

Een onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan - en de maatregelen die mogelijk nodig zijn als onderdeel van het plan - is onderdelen van het vervolg van de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: uitvoeren van onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Opmerking 34

‘Met betrekking tot de bestaande rechten is onduidelijk welke dat zijn. In de loop van 40 jaar hebben er allerlei ontwikkelingen op dit terrein plaatsgevonden. Echter voor een aantal daarvan is geen vergunning afgegeven, noch zijn andere rechten vastgelegd. Een inventaris van de werkelijke rechten dient te worden toegevoegd om als uitgangspunt een reëel beeld van de genoemde rechten te hebben voor vergelijking van de bestaande en de beoogde situatie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 34

Wij gaan er van uit dat de inspreker verwijst naar de “bestaande rechten” van de MSV op het motorcrossterrein. Naar ons oordeel worden deze “rechten” vooral bepaald door:

- het bestemmingsplan 1980;
- de milieuvergunning 2001;
- de milieuvergunning 2008.

Daarbij merken wij op dat de “bestaande rechten” op grond van het bestemmingsplan worden bepaald door de mogelijkheden die het plan biedt en de “rechten” op grond van de verleende vergunningen door de activiteiten die op grond van de vergunningen mogelijk zijn gemaakt. In het bestemmingsplan (en/of het planMER als onderdeel van de onderbouwing van het bestemmingsplan) hebben wij deze “bestaande rechten” daar waar nodig voor een beoordeling naar ons oordeel voldoende uitgewerkt of werken wij die nog uit.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

3.2 Inspraakreactie Motorsportvereniging De Prikkedam

3.2.1 Voorontwerp bestemmingsplan

Opmerking 1

'In zijn algemeenheid wil MSV aangeven dat motorcrossen net als bijv. voetbal, tennis, hockey een sport is, een sport waar veel tijd en geld in zit. MSV mist dit in de toelichting van het bestemmingsplan. Begrijpelijk dat het woord "motorcrossen" wordt gebruikt maar dat het een sport is, zou volgens MSV meer naar voren kunnen komen in het bestemmingsplan. MSV verzoekt de structureel "motorcross" te vervangen door "motorsport".'

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Motorsport is naar ons oordeel de tak van sport waarbij gebruik gemaakt wordt van motorvoertuigen. Motorcross is daar een onderdeel van. Op basis van het geldende bestemmingsplan in samenhang met de verleende milieuvergunningen en de feitelijk, bestaande situatie is bereiden wij een bestemmingsplan voor in het bijzonder een motorcrosssterrein voor. Motorsport in het algemeen maken wij daarbij uitdrukkelijk niet mogelijk. Op basis hiervan zijn wij dan ook van oordeel dat het vervangen van het begrip "motorcross" door "motorsport" niet juist is.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 2

'Blz. 4: Het uitgangspunt van het plan is het mogelijk maken van het bestaande gebruik - dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving - van het terrein voor motorcrossactiviteiten.

Reactie: dit lijkt net alsof er nu niets mogelijk is en lijkt daarmee enigszins suggestief. De aanleiding is niet het mogelijk maken van bestaand gebruik maar zorgen voor een planologische regeling voor het terrein Prikkedam waarbij nadrukkelijk rekening wordt (of moet worden gehouden) gehouden met bestaande situatie en rechten. Er was tot aan 1980 sprake van een bestemmingsplan. Daarna is het door omstandigheden buiten MSV om niet gelukt om een sluitend juridisch bestemmingsplan te krijgen met alle gevolgen van dien. MSV stelt voor om de toelichting hierop aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2

De uitleg dat uit het uitgangspunt is af te leiden dat het "lijkt alsof er nu niet mogelijk is" volgen wij niet. Die uitleg laten wij dan ook voor de inspreker. Naar ons oordeel is het uitgangspunt duidelijk. Het mogelijk maken van bestaande activiteiten die in strijd zijn met wet- en regelgeving (lees ook: waarvoor niet een vergunning is verleend terwijl die wel nodig is) is geen onderdeel van het uitgangspunt voor het opstellen van het bestemmingsplan. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 3

'Blz 4: Daarbij moet het bestemmingsplan uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrosssterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijk mogelijk zijn. Ook is het belangrijk dat de in het plan opgenomen regels zijn te handhaven. Wanneer deze niet zijn te handhaven is het plan namelijk ook niet uitvoerbaar.

Reactie: hierbij zou ook aandacht gegeven moeten worden aan bestaande rechten (huidige milieuvergunning). Door de regels van dit voorontwerp lijkt het vooralsnog voor MSV niet uitvoerbaar (variant 3). MSV mist in de toelichting een onderbouwing ten aanzien van de bestaande situatie. In het rapport van Peutz, waar MSV een reactie op heeft gegeven maar waar helaas niet naar gekeken is, is aan de hand van een bepaald bronvermogen en het toenmalige baanverloop (met Tafelbult) door middel van een rekenmodel een aantal varianten vastgesteld. Kennelijk heeft het bestuur gekozen voor variant 3: om daar te komen dient het bronvermogen naar beneden bijgesteld te worden en moeten de wallen behoorlijk opgehoogd te worden. Bij deze berekening en de in het bestemmingsplan vertaalde uitgangspunten en bestemmingsplan regels is geen rekening gehouden met mogelijkheden om maatwerk toe te passen. Er is een norm gesteld zonder dat rekening gehouden wordt met de huidige situatie.

Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum 'etmaalwaarde' van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningvoorschriften de laatstgenoemde waarde of het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd.

Uw college heeft in 2016 met betrekking tot geluid e.e.a. laten uitzoeken door adviesbureau DGMR. Hierin wordt het volgende aangegeven (de namen zijn weggelaten): De uitleg van (geluidadviseur gemeente) voor wat betreft de bestaande rechten van de MCO is niet in lijn met hetgeen de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening hierover vermeldt (zie bijlage: pagina 25 m.b.t. normstelling bij bestaande inrichtingen). Volgens de Handreiking geldt dat als er in de oude vergunning een waarde hoger dan 55 dB(A) is vergund (MCO: 61 dB(A)) dat in een nieuwe vergunning dit moet worden beperkt tot 55 dB(A). Alleen indien het referentieniveau hoger is dan 55 dB(A) kan de waarde voor het referentieniveau worden gehanteerd, maar dat is bij Prikkedam niet het geval. Voor Prikkedam kan dus worden uitgegaan van 55 dB(A). Het feit dat (geluidadviseur gemeente) de bestaande rechten koppelt aan het vergunde aantal crossuren (of crossminuten) is ook niet in lijn met hetgeen in de vigerende vergunning van MCO is vermeld op pagina's 6 en 7 (zie bijlage). De provincie Friesland stelt hierin duidelijk dat de geluidvoorschriften de mogelijkheid geven tot een bepaalde geluidsuitstraling, alsmede de beperkingen die hieraan zijn verbonden. Het aantal crossminuten is dan ook geschrapt uit de voorschriften en begrippenlijst.

De feitelijke situatie maar ook de juridisch situatie zijn niet veranderd maar door nu in dit bestemmingsplan te kiezen voor max. 50 dB(A) voor de gehele omgeving als langtijdgemiddelde is het straks via een omgevingsvergunning milieu niet meer mogelijk om aan bovenstaande toe te komen. Dat lijkt in strijd met het motiveringsbeginsel. MSV komt later in deze inspraakreactie terug op het bestuurlijke afwegingsproces.

MSV verzoekt om in de toelichting een nadere onderbouwing op te nemen waarbij wordt ingegaan op bovenstaande.'

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Zoals wij ook in onze reactie op opmerking 16 in hoofdstuk 3.1 hebben opgemerkt wordt het bestemmingsplan opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen en dat dit voor de voorliggende situatie betekent:

- het in beginsel mogelijk van het bestaande gebruik dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving;
- het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Op basis hiervan hebben wij het voorontwerpbestemmingsplan ook opgesteld en stellen wij het ontwerpbestemmingsplan ook op. In onze reactie op opmerking 36 in hoofdstuk 3.1 hebben wij

uiteengezet wat voor ons het bestaande gebruik is (dus zonder inbegrip van de activiteiten die in strijd zijn met wet- en regelgeving). Daarbij hebben wij in onze reactie onder opmerking 34 in hoofdstuk 3.1 uiteengezet hoe wij de bestaande rechten bepalen. Hiervoor verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 16, 34 en 36 in hoofdstuk 3.1.

De door de inspreker opgemerkte “maximum ‘etmaalwaarde’ van 55 dB(A)” en de hieraan verbonden overwegingen volgen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. In onze reactie op opmerking 28 hiervoor hebben wij uiteengezet dat wij bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het motorcrossterrein gebruikmaken van de uitgave Bedrijven en milieuzonering. Het in deze uitgave opgenomen “voorbeeld-toetsingskader” gebruiken wij voor het beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De opmerkingen dat “geen rekening wordt gehouden met mogelijkheden om maatwerk toe te passen” en dat ‘er een norm is gesteld zonder dat rekening gehouden wordt met de huidige situatie’ volgen wij dan ook niet. Zoals wij onder andere in onze reactie op opmerking 8 in hoofdstuk 2.3 hebben opgemerkt is het vaststellen van een bestemmingsplan het afwegen van alle ruimtelijke belangen die bij het plan betrokken zijn. De aard van het vaststellen van een bestemmingsplan maakt naar ons oordeel dat er hierbij altijd sprake van maatwerk. Dat het resultaat van die belangenafweging niet het resultaat is wat inspreker wil maakt dit niet anders. Dit overwegen wij ook voor wat betreft de opmerking over het betrekken van de huidige situatie in die belangenafweging.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 4

‘Blz 6:11. de Raad van State vernietigt op 18 juni 2014 het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" op basis van onvoldoende inzicht in de normen en geluidbelasting van het motorcrossterrein;

Reactie: er is in het kader van dat betreffende bestemmingsplan bij dat geluidonderzoek alleen gekeken naar bestaande vergunde situatie terwijl het bestemmingsplan ruimere mogelijkheden bood. Dat is een andere reden dan hierboven genoemd is. Overigens was in 2014 het standpunt van uw raad dat geen geluidregels opgenomen hoefden te worden in het bestemmingsplan.

Hieronder een onderdeel van de betreffende overweging: De raad stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan niet kan voorzien in regels met betrekking tot de geluidbelasting ten gevolge van de motorcrossbaan, maar dat de geluidbelasting voldoende wordt geregeld in de milieuvergunning. Het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de milieuvergunning, waar de raad zich op beroept, gaat ervan uit dat het motorcrossterrein gedurende maximaal zes uur per week wordt gebruikt, terwijl het plan het gebruik van het motorcrossterrein gedurende meer dan zes uur per week mogelijk maakt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich reeds gelet hierop niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving voldoende zijn onderzocht bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

MSV stelt voor om in de toelichting een juiste weergave op te nemen waarom destijds dat bestemmingsplan is vernietigd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Naar ons oordeel is de in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen uitleg van de uitspraak van de AbRvS over het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013 juist. De AbRvS overweegt naar ons oordeel duidelijk dat de onderbouwing onvoldoende inzicht biedt in de effecten van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt: het bestemmingsplan biedt

mogelijkheden voor een openstelling van meer dan 6 uren per week terwijl de onderbouwing (zijnde het geluidonderzoek bij de verleende vergunning 2001) als uitgangspunt heeft een openstelling van 6 uren per week of minder. Hiermee biedt de onderbouwing onvoldoende inzicht in de geluidimmissie vanwege het motorcrossterrein.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

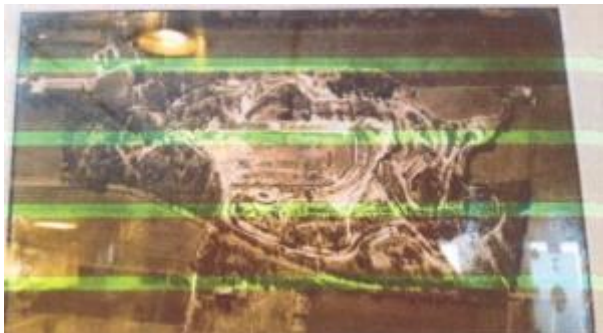
Opmerking 5

'Blz 8: Het motorcrossterrein ligt te midden van agrarische percelen van landschappelijke waarde en natuurterreinen. Binnen een straal van 400 meter liggen enkele kleine natuurgebieden. In de ruimere omgeving van de Tjongervallei komt een aantal zeer waardevolle natuurgebieden voor. Het motorcrossterrein ontleent zijn landschappelijke waarde hoofdzakelijk aan de beplanting rondom het gehele terrein.

Reactie: het terrein ligt in het buitengebied. Zo wordt net gedaan alsof natuur en landschappelijke waarde leidend is in dit gebied maar dat is onjuist. Het is een gevarieerd buitengebied met weilanden, al dan niet met enige geclusterde bospercelen. Het is een gegeven dat sinds de jaren '40 het betreffende (voormalig agrarische kale grond die gebruikt werd als schapenweide) terrein ingericht is als motorsportterrein. Het groen is juist ontstaan door de aanwezigheid van de crossbaan.

MSV is van mening dat geen sprake is van natuur maar gewoon "groen" rondom de baan. Door de loop van de jaren is dit groen ontstaan doordat geen onderhoud werd gepleegd en nadat bijvoorbeeld in het verleden een lus uit het rijparcours is gehaald. Dan ontstaat er vanzelf wel ruigte en groen. Dat is aan de andere kant ook wel de charme van het terrein. Uit onderzoeken is gebleken dat flora en fauna goed gedijdt op en nabij een motorsportterreinen.

Hieronder een afbeelding van hoe de baan er ook heeft uitgezien. Geen natuur te bekennen.



MSV stelt voor om in te toelichting een stukje historie op te nemen over de ontstaansgeschiedenis van de baan en hoe de bosschages zijn ontstaan. Indien wenselijk kan MSV hiervoor een tekst aanleveren.'

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Het voor de gronden in de omgeving van het motorcrossterrein geldende bestemmingsplan is het plan Buitengebied 2016. Op grond hiervan zijn de gronden in de omgeving voor een groot deel bestemd als Agrarisch. Een deel is ook bestemd als Natuur. Daarbij zijn de gronden ook dubbelbestemd als Waarde - Cultuurhistorie 1 of aangeduid als overige zone - handhaven openheid.

Uit de toelichting bij het bestemmingsplan Buitengebied 2016 blijkt dat de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie is opgenomen om het behoud van de 'samenhang tussen de landschappelijke

en cultuurhistorische waarden van het essenlandschap, de heideontginningen en delen van de woudontginningen' te waarborgen. Voor wat betreft de aanduiding overige zone - handhaven openheid is opgemerkt dat deze is gericht op het behoud van de 'landschappelijke waarden van de beekdalen en essen te waarborgen'. Op basis hiervan zijn wij dan ook van oordeel dat de in de toelichting opgenomen omschrijving van de gronden in de omgeving van het motorcrossterrein juist is: de gronden zijn vooral in gebruik als agrarische cultuurgrond of als natuurgrond en hebben landschappelijke waarde.

Voor wat betreft de opmerking over de natuur op het motorcrossterrein merken wij op dat de inspreker in haar reactie op de ontwerpNRD een overeenkomstige opmerking heeft opgenomen. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 52 in hoofdstuk 3.2 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Samengevat hebben wij hier opgemerkt dat heide (of ruigte of groen) ook natuur is of kan zijn.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 6

'Blz 8: Op het motorsportterrein is een 1.700 meter lang circuit aanwezig, dat wordt gebruikt voor de motorcrosssport. Naast het hoofdcircuit is in het zuidoosten van het plangebied een beginnerscrossbaan aanwezig. Bijbehorende voorzieningen, zoals een tankplaats en een technische keuringsplaats zijn ook aanwezig. Het motorcrossterrein is van de omgeving afgeschermd met een hek en een bomenrij. Daarnaast bevinden zich rondom het circuit geluidswallen. Het motorcrossterrein is te bereiken via de entree aan de Prikkedam, centraal in het plangebied. Op het centrale deel bevindt zich een parkeerterrein voor ca. 250 auto's. Tevens zijn op dit centrale deel enkele gebouwen aanwezig, zoals een kassagebouw, een kantine, een jury gebouw, een loods dat dient als opslagruimte, een dieseltank en een toiletgebouw.

Het motorcrossterrein wordt sinds enkele decennia gebruikt door de MSV. De MSV heeft ongeveer 200 leden. Het terrein wordt wekelijks gedurende 2 dagdelen (woensdagmiddag en zondagochtend) in totaal 6 uren opengesteld voor het rijden met motoren tijdens de motorcrosstrainingen op de motorcrossbaan en op de beginnersbaan. Aanvullend op de wekelijkse trainingen vinden per jaar 3 wedstrijddagen plaats, die enkel op de motorcrossbaan plaatsvinden. Het terrein wordt daarnaast dagrecreatief gebruikt door wandelaars, ruiters en mountainbikers.

Reactie: het terrein wordt gebruikt voor motorsport maar ook voor trail rijden en door enduro motoren. Dit zijn motoren die ook op de weg mogen rijden. Er is naast een tankplaats ook een starthek aanwezig welke met name gebruikt wordt bij wedstrijden. Er wordt hier gesproken over het 'centrale deel' maar spreek liever over het "binnenterrein". Enkele decennia? Dat is wat aan de krappe kant. Sinds 1946 wordt het terrein gebruikt als motorsportterrein en is sinds de invoering van bestemmingsplannen ook als zodanig bestemd (geweest). Bij een wedstrijd wordt zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan gebruikt. MSV stelt haar terrein ook open voor wandelaars, fietsers en ruiters.

MSV stelt voor de tekst van de toelichting aan te passen aan de hand van bovenstaande.'

Reactie van de gemeente op opmerking 6

Trial (dat is gericht op “de kunst van het rijden, om de behendigheid, niet om de snelheid in de eerste plaats”¹³) en enduro (dat is gericht op het rijden “over moeilijk parcours waarin vooral het uithoudingsvermogen getest wordt”¹⁴) zijn naar ons oordeel onderdeel van de motorsport. De door de inspreker gewekte tegenstelling (‘het terrein wordt gebruikt voor motorsport maar ook voor trial en enduro’) volgen wij dan ook niet.

Voor de gronden waar de inspreker met het begrip “binnenterrein” naar verwijst maken wij op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan gebruik van het begrip “verzorgingsterrein”. Wij blijven dit begrip gebruiken.

Voor het andere zijn wij van oordeel dat dit ons geen aanleiding geeft voor aanpassingen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: in het bestemmingsplan steeds gebruik van dezelfde begrippen en omschrijvingen die maar voor één uitleg vatbaar zijn.

Opmerking 7

‘Blz 8: Bij recht blijven de openstellingsuren voor trainingen gehandhaafd op maximaal 6 uren per week. Dit zal plaatsvinden tijdens de reguliere trainingstijden op woensdagmiddag en zondagochtend. Ook de 3 wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden blijven bij recht mogelijk.’

Reactie: openstellingsuren: duidelijk moet zijn wat hieronder verstaan wordt. Voor MSV zijn het 3 trainingsuren op woensdag en zondag waarop getraind c.q. de baan gebruikt kan worden voor motorsport. Het terrein open doen om mensen toe te laten kan niet gebonden zijn aan deze 3 uur. Dit is geen uitvoerbare “regel”. Er is bijv. ook onderhoud nodig en MSV vergadert ook in het clubgebouw. Het gaat er voor de omgeving om wanneer er op de baan feitelijk motorsport wordt bedreven, dus het gebruik van de baan (inclusief jeugdbaan) is wezenlijk. Het zijn gebruiksuren van het parcours (hoofdbaan/jeugdbaan): woe 3 uur en zon 3 uur binnen de voor de omgeving bekende tijden.

MSV stelt voor om het woord openstellingsuren te schrappen uit de toelichting (en ook de regels) want dit impliceert dat het terrein max 6 uur per week open mag zijn en dat is niet het geval. Het gaat om het gebruik van de parcours (hoofdbaan/jeugdbaan) ten behoeve van motorsporttraining en dat is 6 uur per week.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7

Wij zijn met de inspreker van oordeel dat in het bestemmingsplan zo duidelijk als mogelijk omschreven moet zijn wat onder het begrip “openstelling” begrepen wordt of moet worden. Het ontwerpbestemmingsplan zullen wij hier op aanpassen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: in het bestemmingsplan een duidelijke omschrijving opnemen van het begrip openstelling.

Opmerking 7

‘Blz 9: In de nieuwe situatie kan bij afwijking en onder voorwaarde het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden worden uitgebreid van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt. Daarnaast kunnen er 5 clubwedstrijden per jaar plaatsvinden. Ook deze uitbreiding van het gebruik is bij afwijking en onder voorwaarden mogelijk. De

¹³ Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal.

¹⁴ Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal.

clubwedstrijden zijn alleen bedoeld voor de clubleden en worden gehouden op de zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

Reactie: MSV is blij met deze opening echter volgens de regels moet MSV eerst twee jaar wachten (of nog langer indien het nog langer duurt met onherroepelijk worden) en laten zien dat ze binnen de geluidnorm kan blijven. MSV vraagt zich af of een dergelijke regel juridisch mogelijk is.

MSV heeft in bij het activiteitenoverzicht het woord clubwedstrijd genoemd. MSV wil daarmee niet zeggen dat dit ook alleen maar voor clubleden van MSV is bedoeld. Het is een open clubwedstrijd die door MSV zelf wordt georganiseerd voor leden maar ook voor mensen die elders lid zijn bijvoorbeeld. Wie meedoet is ruimtelijk niet relevant. De drie thans vergunde wedstrijden zijn landelijke of regionale wedstrijden waarbij MSV faciliteert. In de regels worden dit KNMV-wedstrijden genoemd. Het is ruimtelijk niet relevant onder welke "vlag" een wedstrijd wordt georganiseerd. Vandaag is het KNMV maar morgen is het bijv. MON (MOTORSPORT Organisatie Nederland). Het specificeren van namen/organisaties is ruimtelijk niet relevant en kan er zelfs toe leiden dat als KNMV ophoudt te bestaan er dan geen wedstrijden meer georganiseerd zouden kunnen worden. Daarmee is het noemen van namen/organisaties in juridisch bindende regels onwenselijk.

Daarnaast wil MSV opmerken dat de woensdag dicht zijn voor een wedstrijd (veelal op zondag) niet een voorwaarde uit de geldende milieuvergunning is. Dit deed MSV o.a. om de baan te kunnen prepareren voor een wedstrijd en uit coulance naar de omgeving. Vanuit de gemeente wordt hierover opgemerkt dat het wel zo in de aanvraag van destijds staat. MSV is van mening dat sinds 2005 (wijziging Wet milieubeheer) daar in redelijkheid geen beroep meer op gedaan worden. Vroeger was het gebruikelijk om de aanvraag onderdeel te laten zijn van de vergunning. Om dit automatisme te ontmoedigen is die bepaling in 2005 geschrapt uit de Wet Milieubeheer. Hierdoor werd namelijk de handelingsvrijheid van inrichtingen (onnodig) beperkt. Beschrijvingen lenen zich niet om juridisch bindend te zijn voor zowel inrichting als omgeving. Het lijkt daarom dan ook niet redelijk te stellen dat dit wel zo zou zijn omdat het nu eenmaal in een aanvraag van nota bene 1996 is omschreven. Dat is ook de reden dat MSV verzoekt om dit als zodanig in de toelichting op te nemen en niet te vertalen naar de (ruimtelijke) regels.

MSV stelt voor e.e.a. in de toelichting te (laten) verduidelijken wat bedoeld wordt met clubwedstrijden en in de tekst aan te geven dat de dag sluiting voor een wedstrijd niet als voorwaarde is opgenomen in de geldende milieuvergunning. Het is meer een gewoonte geworden zonder dat het juridisch voorgeschreven is.'

Reactie van de gemeente op opmerking 7

De in artikel 5.5 opgenomen voorwaarde voor het afwijken van de gebruiksregels dat een omgevingsvergunning hiervoor alleen verleend kan worden vanaf 2 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan achten wij wenselijk. Wij zijn namelijk van oordeel dat het bestemmingsplan niet het einde van een proces is maar het begin. Het plan is een begin van een proces waarin wij de situatie in overeenstemming willen brengen met een goede ruimtelijke ordening. Met het vaststellen van het plan bepaald onze raad wat dit in de voorliggende situatie is. Naar ons oordeel past het daarbij niet om direct na het onherroepelijk worden al af te wijken. Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom het opnemen van een dergelijke voorwaarde niet mogelijk zou kunnen zijn.

Wij volgen dat opmerking van de inspreker dat het minder wenselijk is om begrippen als KNMV-wedstrijden te gebruiken. Wij zullen het gebruiken van deze begrippen bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan heroverwegen.

Voor wat betreft de sluiting van het motorcrossterrein op de zondag én woensdag voor een wedstrijddag zijn en blijven wij van oordeel dat de aanvraag onderdeel is van de vergunning. Met de door de inspreker

bedoelde wijziging van de Wm is de regel op grond waarvan het uitdrukkelijk mogelijk was om de aanvraag onderdeel van de vergunning te laten zijn niet meer in de wet opgenomen. Hieruit is alleen niet af te leiden dat dit niet meer mogelijk is. Ook volgt hier niet uit dat de aanvraag geen betekenis meer heeft als die onderdeel van een vergunning is. De bedoeling van de wijziging van de Wm is om bij het verlenen van een vergunning overwogen een keuze te maken om (delen van) de aanvraag onderdeel van de vergunning te maken. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat een dergelijke sluiting ook onderdeel is (of kan zijn) van het beperken van de som van de geluidimmissie per week waardoor dit ook onderdeel is (of kan zijn) van de onderbouwing dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Aanpassingen

Bestemmingplan en planMER: het gebruik van begrippen als KNMV-wedstrijden heroverwegen.

Opmerking 8

'Blz 9: De veldsporten mogen slechts 1 keer per week, gedurende 3 openingsuren worden uitgevoerd.

Reactie: in ons activiteitenoverzicht hebben wij verzocht om naast de motorsportactiviteiten ook (geluidarme) activiteiten te mogen ontplooiën. Het terrein van MSV is immers een terrein dat zich leent voor meerdere doeleinden. Dit is goed voor mensen uit de omgeving maar ook ter promotie van sportmogelijkheden in de gemeente Ooststellingwerf. Omdat het terrein beperkt is in het gebruik voor motorsport en MSV bestaansrecht wil houden, is gekeken naar andere vormen van sport-beoefening en/of recreatie. Deze 3 uur "openstelling" per week voor geluidarme activiteiten draagt niet bij aan een goede exploitatie van ons terrein. We hebben deze activiteiten nodig om de baan exploitabel te houden en waar nodig nog investeringen te doen om de motorsport mogelijk te blijven maken.

Het is niet zo dat MSV een commerciële inrichting is of wordt voor sport en recreatie. Wij blijven werken met vrijwilligers dus de komst van enkele andere sportbeoefenaars zoals bijv. hangboogschieten, mudrun-survivaltrainingen, bootcamp, zal ook met deze vrijwilligers moeten. MSV wil het terrein regulier openstellen voor trainingen in de buitenlucht zoals fietsen, lopen, survivalen, handboogschieten. Niet regulier voor wedstrijden. De gehanteerde "max. 50 personen" is acceptabel.

Het kunnen organiseren van een bootcamp-wedstrijd, mountainbikewedstrijd of een survivalrun zou kunnen passen in de 12-dagenregeling. MSV verzoekt om de 12-dagenregeling in de toelichting op te nemen en aan te geven of qua afwijking van geluidnormen voor deze activiteiten de 12- dagenregeling toegepast kan worden. Ook dit onderdeel zou meegenomen moeten worden in het akoestisch onderzoek van Peutz. Daar is eerder om verzocht maar MSV ziet deze (evenementen)activiteit niet terug in het akoestisch onderzoek van Peutz.

MSV stelt voor in de toelichting bovenstaande motivatie op te nemen en te omschrijven dat dit als geluidarme nevenactiviteit een toegevoegde waarde heeft voor zowel MSV maar ook voor de sport binnen gemeente Ooststellingwerf. MSV verzoekt aan te geven dat hier enige flexibiliteit mogelijk is en dit te vertalen naar de regels. Ook hierbij is de omschrijving van openstellingsuren en dagperiode van belang (daarover later meer).'

Reactie van de gemeente op opmerking 8

In het verzoek van de MSV van 17 april 2017 vraagt de MSV om recreatief medegebruik in de zin 'bootcamptrainingen en survivaltrainingen, handboogschieten' en overeenkomstige activiteiten mogelijk te maken. Wij hebben de keuze gemaakt om een dergelijk gebruik op grond van het bestemmingsplan mogelijk te maken als onderdeel van het begrip veldsport. Hiermee hebben wij het gebruik willen onderscheiden van het voor ons daadwerkelijke gebruik voor (dag)recreatief medegebruik met activiteiten als wandel, fietsen en hiermee overeenkomstige activiteiten. Wij zijn van oordeel dat het op dit moment nodig en wenselijk is om het gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten

ondergeschikt te laten zijn aan het gebruik voor motorcrossactiviteiten. Daarvoor hebben wij overwogen dat wij het bestemmingsplan opstellen 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 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 de 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.

Ook hebben wij daarbij overwogen dat het sinds de uitspraak van de Kroon van 23 maart 1987 waarbij aan een deel van het bestemmingsplan 1980 “alsnog goedkeuring [is] onthouden” onduidelijk is of er in de omgeving van het motorcrossterrein sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor wat betreft het geluid vanwege het motorcrossterrein.

In artikel 5, lid 5.1, onder aanhef en h. is op basis hiervan bepaald dat het gebruik voor veldsportactiviteiten ondergeschikt moeten zijn aan het gebruik als motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten. Omdat hierbij nog de vraag over kan blijven wanneer het gebruik voor veldsportactiviteiten onderschikt is, hebben wij in artikel 5, lid 5.4.4. dit uitgewerkt. Ondergeschikt betekent voor ons onder andere dat het aantal openstellingsuren voor veldsportactiviteiten minder is dan of ten hoogste overeenkomstig is aan het aantal openstellingsuren voor motorcrossactiviteiten. Het aantal openstellingsuren voor motorcrossactiviteiten moet minder zijn dan acht uren per week. Dit betekent dat het aantal uren voor veldsportactiviteiten ook minder dan acht uren per week moeten zijn. In artikel 5, lid 5.4.4., onder a. is bepaald dat het aantal uren ten hoogste drie is. Naar aanleiding van de inspraakreactie zullen wij deze regel in heroverweging nemen maar wij blijven bij onze keuze dat het gebruik voor veldsportactiviteiten ondergeschikt moet zijn.

Ook vraagt de MSV in het verzoek van 17 april 2017 om “max 4 x een sportief en geluidarm evenement/activiteit [mogelijk te maken] zoals bijvoorbeeld een MUD/survivalrun, groepsdag met outdooractiviteiten, mountainbikewedstrijd, crosscountry (lopend of met paard)” “binnen de mogelijkheid van de 12-dagenregeling (evenementen) voor de incidentele bedrijfssituatie”. Op basis van onder andere onze overwegingen hiervoor zijn wij van oordeel dat het op dit moment niet wenselijk is om dergelijke evenementen op grond van het bestemmingsplan mogelijk te maken. Op het moment dat de MSV een dergelijk evenement wil organiseren kan de MSV daarvoor een vergunning aanvragen. Op basis van die aanvraag willen wij dan beoordelen of wij medewerking kunnen verlenen aan het evenement en daarvoor een vergunning kunnen verlenen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: de openstellingsuren voor veldsportactiviteiten in heroverweging nemen.

Opmerking 9

‘Blz. 12. Betekenis voor het bestemmingsplan De structuurvisie is als toetsingskader niet van belang voor dit bestemmingsplan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt namelijk een reeds bestaand motorcrossterrein planologisch vastgelegd. Het motorcrossterrein draagt wel bij aan de ambitie om recreatieve voorzieningen te hebben in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf om een goede kwaliteit en leefbaarheid van het buitengebied te waarborgen.

Reactie: zoals eerder is genoemd, zou bij dit onderdeel de gemeentelijke beleidsuitgangspunten voor sportactiviteiten genoemd kunnen worden. Motorsport is een sport geen recreatieve voorziening. De raad heeft in zijn bestuursprogramma 2018-2022 opgenomen dat u (raad/college) wilt samenwerken met scholen en sportverenigingen en bewegen door kinderen wilt stimuleren, eventueel met inzet van buurtsportcoaches. De raad draagt het college op om, in samenspraak met de dorpen, bewegen in de

openbare ruimte te stimuleren, bijvoorbeeld door 'ommetjes' en het multifunctioneel inzetten van bestaande sportveldjes. MSV heeft een groot terrein ter beschikking voor allerlei (sport)activiteiten. Het is niet ondenkbaar dat MSV gaat investeren in bijvoorbeeld sporttoestellen in de buitenlucht waardoor mensen op het terrein (geluidarm) kunnen sporten en bewegen. MSV wil graag met u in overleg wat wij hierin kunnen betekenen. Als voorbeeld noemen we de meer dan geslaagde Kindersurvival uit 2017 in het kader van 500 jaar Ooststellingwerf.

MSV stelt voor om de gemeentelijke beleidsuitgangspunten op het gebied van sport in de toelichting bij het onderdeel "gemeentelijk beleid" op te nemen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 9

De opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 10

'Blz 13:3.3.2 Milieubeleidsplan

Reactie: het Milieubeleidsplan liep tot 2016 en heeft kennelijk geen actualiteitswaarde meer. In de motivatie wordt aangegeven dat geluidregels in het bestemmingsplan opgenomen worden en dat hiermee tegemoet gekomen wordt aan de ambities (die kennelijk tot 2016 liepen) van het Milieubeleidsplan. Dit plan is geen actueel beleid meer waar aan gerefereerd kan worden.

MSV stelt voor het Milieubeleidsplan niet aan te halen als referentiekader voor dit bestemmingsplan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 10

In aanvulling op het Milieubeleidsplan 2010 - 2016 heeft de raad op 26 september 2017 de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 vastgesteld. Het beleid zoals opgenomen in het milieubeleidsplan is dan ook nog van toepassing.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 10

'Blz 13, 3.3.3: Versnellingsagenda

Betekenis voor het bestemmingsplan Voorliggend bestemmingsplan houdt rekening met de aangescherpte ambities uit de versnellingsagenda. Binnen het motorcrossterrein is slechts een beperkt aantal motorcrosswedstrijden- en trainingen toegestaan, waardoor de CO₂-uitstoot (thema 1) niet dermate hoog is.

Reactie: de CO₂-uitstoot wordt niet vergroot, deze is al sinds de jaren '40 "aanwezig" en is door beperkingen van het gebruik alleen maar afgenomen in de loop van de jaren. De aanwezigheid van het terrein en de mogelijkheden sinds 2001 (vergunde milieusituatie) zijn sindsdien niet veranderd. MSV stelt voor de tekst aan te passen, "niet dermate hoog" is vaag.'

Reactie van de gemeente op opmerking 10

Zoals wij in onze reactie op opmerking 3 hiervoor hebben opgemerkt wordt een bestemmingsplan opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Hiervoor moeten wij onder andere beoordelen of er met de mogelijkheden die op grond van het bestemmingsplan mogelijk zijn er sprake is of kan zijn van een goede ruimtelijke ordening. Een vergelijking met een situatie van 50 jaar of ouder of de bestaande situatie is daarvoor niet voldoende. Daarbij merken wij op dat op grond van het

voorgenomen bestemmingsplan er - in vergelijking met de bestaande situatie - mogelijkheden voor aanvullende motorcrossactiviteiten (zoals wedstrijddagen) zijn. Hierdoor is een vergelijking met de bestaande situatie ook niet per se voldoende. De onderbouwing van de inspreker kunnen wij dan ook niet volgen.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 11

'Blz 14: Er is gekozen voor deze opzet, omdat de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) heeft geadviseerd om het m.e.r.-onderzoek gefaseerd uit te voeren. De commissie heeft geadviseerd om eerst te verkennen wat er binnen de grenzen van de wet- en regelgeving en het beleid aan geluidbelasting mogelijk is. Pas als uit de verkenning mogelijk blijkt dat er ruimte is, kunnen overige milieuonderzoeken worden uitgevoerd. De m.e.r.-procedure loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure en de benodigde milieuonderzoeken worden gecombineerd. De overige milieuaspecten en benodigde onderzoeken worden daarom in een latere fase van beide procedures uitgevoerd.

Reactie: heeft de commissie MER ook rekening gehouden met bestaande rechten? Net zoals MSV eerder heeft aangegeven, dient hier rekening mee gehouden te worden. Bestuurlijk is zonder vooroverleg en motivatie in dit voorontwerp gekozen voor een norm: 50 dB(A) voor de omgeving voor het langtijdgemiddelde en 70 dB(A) maximale geluidnorm. MSV heeft in een ambtelijk gesprek gevraagd hoe dit zo is gekomen. Uit dat overleg wordt aangegeven dat het bestuur hiervoor heeft gekozen. MSV gaat er van uit dat het college dit niet eigenhandig heeft besloten maar op advies van de ambtelijke organisatie. De problematiek rondom 50 dB(A) is in eerdere gesprekken duidelijk naar voren gebracht door MSV. Er is aangegeven dat er mogelijkheden zijn en kijkend naar de vergunde situatie om niet standaard voor de hele omgeving te gaan naar 50 dB(A). Er is gereageerd op het conceptgeluidrapport van Peutz bij brief van 28 oktober 2018. In een gesprek is toegezegd dat hier alsnog naar gekeken zou worden.

MSV verzoekt uw college alsnog deze reactie op te nemen c.q. te verwerken.'

Reactie van de gemeente op opmerking 11

Zoals opgemerkt in onze reactie op opmerking 28 in hoofdstuk 3.1 en onze reactie op opmerking 3 hiervoor hebben wij (vooralsnog) de keuze gemaakt om bij het voorbereiden van het plan gebruik te maken van het in bijlage 5.3 opgenomen "voorbeeld toetsingskader". Hierin zijn (in stap 3) als grenswaarden voor motorcrosstrainingen 50 dB(A) en 70 dB(A) opgenomen. Dit zijn naar ons oordeel - na een afweging van alle ruimtelijke belangen - de grenswaarden die wij ten hoogste aanvaardbaar achten voor gebruikelijke motorcrossactiviteiten op het terrein. De gebruikelijke motorcrossactiviteiten zijn naar ons oordeel de motorcrosstrainingen. Voor de door ons gemaakte afweging verwijzen wij in het bijzonder naar hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan.

Op 12 juli 2018 is er ambtelijk overleg geweest met de MSV. In dit overleg hebben onze ambtenaren en adviseurs onder andere uiteengezet waarom de keuze voor de grenswaarden van ten hoogste 50 dB(A) en 70 dB(A) gemaakt wordt of zal worden. De opmerkingen die onze ambtenaren en adviseurs van de MSV hebben ontvangen zijn in overweging genomen bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan, het ontwerpplanMER en het rapport van het geluidonderzoek. Op basis hiervan hebben wij op advies van onze ambtenaren besloten om het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 12

'Blz 15 (MER). Aangezien in dit geval middels een bestemmingsplan de wijziging van een permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen mogelijk wordt gemaakt, is er sprake van een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarbij is de oppervlakte van de wijziging van de permanente race- en testbanen tenminste 5 hectare. Voor het bestemmingsplan moet dan ook een milieueffectrapport (hierna: planMER) worden opgesteld.

Reactie: Dit is geen bestemmingsplan dat een wijziging van een permanente race- en testbaan mogelijk maakt. Het gaat hier niet om een wijziging maar het bereiken van een planologisch kader voor een bestaand motorsportterrein. Het terrein is groter dan 5 ha en is daarmee kennelijk (plan)MER-plichtig. MSV heeft daar in het verleden haar bedenkingen bij geplaatst. Het circuit zelf waar gereden kan worden, is "slechts" 1.500 meter lang en de beginnersbaan is ongeveer 500 meter lang. Hier wordt genoemd "de oppervlakte van de permanente race- en testbaan". Als je daar vanuit zou gaan dan is de oppervlakte van de "baan" slechts 2.000 meter en geen 5 ha.

MSV geeft u in overweging nog eens kritisch te kijken naar de MER plicht. Er zou wellicht ook volstaan kunnen worden met een aanmeldnotitie MER en dat aan de hand van deze aanmeldnotitie (vormvrije MER) besloten wordt geen PlanMer toe te passen. Indien u van mening bent dat er sprake is van een MER-plicht dan stelt MSV voor de tekst aan te passen aangezien MSV geen race-of testbaan heeft welke gewijzigd gaat worden. MSV vindt Prikkedam geen racebaan (dat zou een TT-circuit kunnen zijn) en is ook geen testbaan. Het gaat in dit geval alleen om het creëren van een planologisch kader voor bestaande activiteiten.

MSV stelt voor dit onderdeel uit de toelichting nog eens kritisch te bekijken en eventueel te herschrijven.'

Reactie van de gemeente op opmerking 12

Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD een overeenkomstige opmerking gemaakt. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 45 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Daarin hebben wij samengevat opgemerkt dat wij uit de uitspraak van de AbRvS van 18 juni 2014 over het bestemmingsplan 2013 niet anders kunnen afleiden dan dat voor het bestemmingsplan een planMER opgesteld moet worden.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 13

'Blz 16: Geluidverkenning Binnen de wettelijke kaders is het mogelijk om het motorcrossterrein te gebruiken voor de motorcross en tegelijkertijd een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving te bereiken. Het aanvaardbare woon- en leefmilieu wordt gewaarborgd door het opnemen van de grenswaarden van 50 dB(A) en 70 dB(A) voor geluid in het bestemmingsplan. Om te zorgen dat deze geluidswaarden niet worden overschreden moeten maatregelen worden genomen. Uit de verkenning van de Planmer blijkt dat met maatregelvariant 3 de overschrijdingen kunnen worden verkomen. Maatregelvariant 3 houdt in:

- • het verlagen van het LWR met 3 dB(A);
- • het aanpassen van de geluidafscherming door het verhogen van de bestaande geluidwallen tot +9,2 m NAP (6 meter boven het laagste punt van de motorcrossbaan).

Reactie: dit is de meest cruciale passage in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan. Het college heeft aan de hand van een advies dit voorstel overgenomen te gaan voor twee waarden (50 gemiddeld en 70 max) voor de hele omgeving; variant 3. Om daar toe te komen moeten twee maatregelen genomen worden: verlagen bronvermogen en ophogen wallen.

Het bronvermogen dat gehanteerd is in het geluidrapport van Peutz december 2018 (MSV heeft alleen het conceptrapport van juli 2018) is op een bepaalde manier tot stand gekomen. Gemeente heeft verzocht om toegang te geven aan Peutz en Noormann Advies tijdens twee trainingen om te meten tijdens een representatief scenario, ogenschijnlijk een "gewone" training. Op voorhand is niet altijd duidelijk hoeveel mensen er komen voor een training. Om een redelijke representatief beeld te laten zien, zijn rijders actief opgeroepen om te komen trainen, gratis in dit geval. Dit heeft ertoe geleid (onbewust en onbedoeld) dat er ook een paar onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal.

Met als eindresultaat dat Peutz deze metingen heeft gebruikt voor het vaststellen van het bronvermogen. In het rapport van Peutz (juli 2018) staat op blz. 12 een noot: dat deze motoren verantwoordelijk kunnen zijn voor het vaststellen van een relatief hoog bronvermogen van 118,5 dB(A). Echter is dit bronvermogen wel de basis voor input van het rekenmodel. Dit heeft ertoe geleid dat met de genoemde varianten een (te) hoge geluidbelasting wordt verwacht en dat het bronvermogen naar beneden bijgesteld moet worden. Dit terwijl dat technisch niet in handen ligt bij MSV. MSV is van mening dat mogelijk door die bewuste twee trainingen een te hoog bronvermogen is vastgesteld door o.a. verouderde motoren mee te meten in het gemiddelde bronvermogen.

Peutz geeft in andere rapporten (zie bijvoorbeeld rapport dat Peutz in 2015 heeft opgesteld als onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor en in opdracht van ABMC Staphorst) dat het bronvermogen tot stand komt door bij elke individuele motor het geluidniveau op 7,5 m afstand te meten. Noorman noch Peutz heeft het bronvermogen van de deelnemende motoren tijdens die trainingen op die manier gemeten.

Daarmee lijkt het rapport van Peutz behorende bij dit bestemmingsplan niet zorgvuldig tot stand gekomen te zijn.

Het verlagen van het Lwr (brongeluid motoren) met 3 dB(A) zal voor met name de zware viertakten moeilijk gaan worden. Deze motoren worden in feite als wedstrijdmotor dus standaard afgeleverd met een uitlaat die produceert rond 100 dB(A) en voldoet aan de KNMV wedstrijdnorm. Je traint dus met een wedstrijdmotor die voldoet aan de KNMV norm die is uitgebalanceerd qua koeling en geluidproductie waar je niet aan kunt sleutelen. Prikkedam heeft een uniek karakter omdat het een zware zandbaan is waarbij het nodige gevergd wordt van motoren.

MSV kan zelf geen verlaging van het bronvermogen bewerkstelligen omdat dit technisch niet haalbaar is. Uiteraard wordt gestuurd op het gebruik van juiste dempers en gecontroleerd op geluid maar er kan niet van MSV verlangd worden om het bronvermogen naar beneden te halen.

MSV ziet meer heil in de mogelijkheden tot aanpassing van de baan en eventueel indien financieel mogelijk, het verhogen van de geluidwallen. Tevens ziet MSV mogelijkheden om te gaan naar een gemiddeld niveau van 55 dB(A). Daarbij dient en kan rekening gehouden te worden met de vergunde situatie. Specifiek voor de woning aan Prikkedam 1 en 3 zou maatwerk toegepast kunnen worden. Deze woning "baart" MSV met een voorgenomen geluidbelasting van 50 dB(A) ten opzichte van de huidige vergunde situatie van 61 dB(A) zorgen. Hier zou dan 11 dB(A) reductie moeten plaatsvinden. Overigens moet hierbij opgemerkt worden dat in de vergunde situatie uitgegaan worden van meten op 5 meter. Een meethoogte van 1,5 meter is een voorgeschreven hoogte. MSV verwacht bij een meethoogte van

1,5 meter sowieso een reductie van 4 tot 6 dB(A). In dat geval zou het voor Prikkedam 1 een gemiddelde van 55 dB(A) eerder realistisch zijn.

MSV gaat er van uit dat de testperiode (tot 1 mei 2019) uitwijst dat de inmiddels genomen maatregelen zoals opheffen Tafelberg, bekleding geluidscherm en loods gunstig effect hebben op de te bereiken geluidbelasting. Door geen rekening te houden met de vergunde situatie en ineens één norm te stellen voor de hele omgeving, lijkt dit voorontwerpbestemmingsplan vooralsnog niet uitvoerbaar voor MSV. MSV blijft in overleg met de eigen geluidadviseurs kijken naar mogelijk andere maatregelen ten opzichte van Prikkedam 1 en 3. MSV wil bijv. kijken of de ingang naar het terrein een mogelijk onbedoeld "geluidlek" is. Ook de beginnersbaan lijkt bij te dragen aan een geluidproductie waarmee het voor Prikkedam 1 wellicht niet haalbaar is om van vergund 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.

Een geluidbelasting van 55 dB(A) geldt namelijk als grenswaarde conform de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor bestaande inrichtingen (zoals de MSV), voor de representatieve bedrijfssituatie.

MSV stelt voor over te gaan tot maatwerk voor de woning aan Prikkedam 1 waarbij in de toelichting ingegaan wordt op de motivering en vergunde situatie zoals MSV eerder noemde in deze reactie. In sommige gevallen kan een overschrijding toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol spelen. Dit bestuurlijke afwegingsproces mist MSV in de toelichting van het bestemmingsplan.

MSV verzoekt een dergelijk bestuurlijk afwegingsproces waarbij rekening wordt gehouden met het volgende:

Vaststelling bronvermogen: in de ogen van MSV is dit niet zorgvuldig tot stand gekomen;

Rekenmodel: het geluidrapport van Peutz is gebaseerd op een bepaald baanverloop en ligging van de baan. De huidige stand van zaken is dat het baanverloop (ter bevordering van geluidreductie) is aangepast. De inmeting van het terrein achtte MSV niet noodzakelijk aangezien de baan enigszins organisch is. De ene keer ligt het zoveel cm. hoger en door bijv. inklinking of regen ligt de baan weer een paar cm lager. Deze inmeetgegevens zijn gebruikt bij de vaststelling van het geluidrapport van Peutz.

Kosten ophogen wallen: Technisch gezien kunnen de wallen opgehoogd worden met 1,5 meter grond. Voor de wal langs de beginnersbaan is dat anders want hier is de voet van de wal smaller en kan niet verbreed worden. De kosten van ophoging komen neer op ongeveer 100.000 euro. Dit kan niet van MSV verlangd worden om te doen om de gehele omgeving op maximaal 50 dB(A) te laten uitkomen. Het is niet reëel om door middel van dit bestemmingsplan en de juridisch bindende (milieu)regels te regelen om in 1 keer van 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 13

Voor wat betreft de in het door Noorman en Peutz uitgevoerde geluidonderzoek vastgestelde bronsterkte merken wij het volgende op. Noorman en Peutz hebben in het onderzoek vastgesteld dat de bronsterkte van het motorcrossterrein (dat is omschreven als een gemiddelde bronsterkte van afzonderlijke crossmotoren) in verhouding tot de door de KNMV vastgestelde grenswaarde van 94 dB(A) hoog is. Daarbij zijn door Peutz ook geluidmetingen uitgevoerd op 7,5 meter van de crossmotoren. Hierbij verwijzen wij naar de door Peutz opgestelde notitie over de bronsterkte van de crossmotoren¹⁵. Deze notitie is als bijlage 6 bij het ontwerpplanMER opgenomen. In de notitie is het volgende opgemerkt. "Op beide meetdagen bij MCO is door Peutz een geluidmeter op het circuitterrein opgesteld op een afstand van circa 7,5 meter van de rijlijn, waarmee het geluidniveau van de individuele motoren tijdens 'volgas'-passage (meterstand slow) is geregistreerd." De stelling van inspreker dat die metingen niet zijn uitgevoerd is dan ook onjuist.

¹⁵ Schermer, F. (2018). MCO Prikkedam: geluidvermogen per crossmotor in de trainingssituatie.

Doelregels en middelregels

Voor wat betreft de door ons voorgestelde maatregelen merken wij vooraf het volgende op. Inspreker verwijst naar de door ons in het voorontwerp opgestelde geluidgrenswaarden en stelt vervolgens dat 'om daar toe te komen twee maatregelen moeten worden genomen'. Die stelling is onjuist. Wij stellen de grenswaarden op basis van een afweging van alle betrokken ruimtelijke belangen. Vervolgens geven wij antwoord op de vraag of een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten binnen de gestelde grenswaarde redelijk mogelijk is. Dat antwoord geven wij door maatregelen te omschrijven die naar ons oordeel redelijk uitvoerbaar zijn. De voorgestelde maatregelen zijn naar ons oordeel redelijk uitvoerbaar en ook blijkt dat hierdoor een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten binnen de gestelde grenswaarde redelijk mogelijk is. Hiermee is naar ons oordeel het bestemmingsplan dan ook uitvoerbaar voor wat dit betreft.

Maar wij verplichten de MSV in beginsel niet om die maatregelen ook uit te voeren. Zoals wij in onze reactie op opmerking 5 in hoofdstuk 2.2 hebben opgemerkt willen wij in het bestemmingsplan sturen op doelen en niet op middelen. Het doel is het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu (als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening). Dit doel waarborgen wij onder andere door het opnemen van geluidgrenswaarden als doelregels in het bestemmingsplan. Een middel om dat doel te halen is het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen. Maar die nemen wij niet door middel van middelregels op in het bestemmingsplan. In het plan is namelijk - door het opnemen van de doelregels over de geluidgrenswaarden - al een waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefmilieu opgenomen. Het opnemen van middelregels draagt daar niet aan bij. Het opnemen van middelregels over de voorgestelde maatregelen is dan ook niet nodig. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat dit ook niet wenselijk is. Wij gaan er namelijk van uit dat er ook nog andere maatregelen mogelijk (kunnen) zijn om het doel te halen. En mogelijk zijn die maatregelen ook nog meer wenselijk dan de door ons op dit moment voorgestelde maatregelen. Binnen de regels van het bestemmingsplan (en de verleende vergunningen en dergelijke) is het voor de MSV dan ook mogelijk om die maatregelen uit te voeren die de MSV nodig en wenselijk acht om het doel te halen.

Maatregel van het beperken van de bronsterkte

Op basis van de resultaten van het geluidonderzoek stellen wij als één van de maatregelen om de geluidimmissie te beperken voor om de bronsterkte van de crossmotoren te beperken. De stelling van inspreker dat deze maatregel niet uitvoerbaar is kunnen wij niet volgen. Inspreker merkt in zijn inspraakreactie namelijk op dat de verklaring voor de vastgestelde bronsterkte is of kan zijn dat er tijdens het uitvoeren van het onderzoek 'er (onbewust en onbedoeld) een paar onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal'. Op basis daarvan stellen wij vast dat door het weren van deze crossmotoren op het terrein deze maatregel van het beperken van de bronsterkte uitvoerbaar is.

Overigens merken wij hierbij op dat de opmerking van inspreker dat wij het geluidonderzoek uit wilden voeren "tijdens een representatief scenario, ogenschijnlijk een 'gewone training'" juist is. Wij gingen en gaan er van uit dat in een representatieve situatie de MSV "ondeugdelijk materiaal" in het algemeen en crossmotoren met een te hoge bronsterkte in het bijzonder weert van het motorcrossterrein en de motorcrossbanen. Daarvoor is de MSV als eigenaar, organisator van de motorcrosstrainingen (en -wedstrijden en houder van de verleende vergunningen in de eerste plaats verantwoordelijk.

Ook merken wij op dat uit de informatie van de internetpagina van de MSV ons blijkt dat deze maatregel uitvoerbaar is. 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 motoren zijn daarom volgens dynamisch gemeten op een aantal strat[eg]ische 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 geluidsmeters 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?"¹⁶ Hieruit leiden wij af dat de MSV ook in de bestaande situatie al handhaaft op een bronsterkte van crossmotoren van ongeveer 94 dB(A). Deze grenswaarde van 94 dB(A) komt overeen met de door de KNMV en MON vastgestelde geluidgrenswaarde voor de bronsterkte bij "club- en districtswedstrijden en voor vrije trainingen"¹⁷. Ook op basis hiervan stellen wij vast dat door het uitvoeren van geluidmetingen de maatregel van het beperken van de bronsterkte uitvoerbaar is.

De stelling van de inspreker dat 'dit technisch niet in handen ligt bij de MSV' kunnen wij dan ook niet volgen. Dat het voor de MSV (technisch) niet mogelijk is om de bronsterkte van crossmotoren te beperken betekent naar ons oordeel niet dat het beperken van de bronsterkte van motoren op het motorcrossterrein en de -baan niet mogelijk is. Tijdens het door Noorman en Peutz uitgevoerde geluidsonderzoek is vastgesteld dat er overschrijdingen van de bronsterkte van 94 dB(A) hebben plaatsgevonden. Zoals hiervoor opgemerkt voert de MSV zelf geluidmetingen uit naar de bronsterkte van de crossmotoren tijdens (onder andere) trainingen op basis van de grenswaarde van 94 dB(A). Op basis hiervan is het voor de MSV mogelijk om zelf overschrijdingen van deze grenswaarde vast te stellen. En op basis daarvan kan de MSV dergelijke crossmotoren van het motorcrossterrein en de -baan weren. De door ons voorgestelde maatregel is er namelijk ook niet op gericht dat voor wat betreft de bronsterkte "ondeugdelijke" crossmotoren worden aangepast. De maatregel is wel gericht op het weren van dergelijke crossmotoren van het terrein en baan. In die zin is de opmerking van de inspreker dat "uiteraard wordt gestuurd op het gebruik van juiste dempers en gecontroleerd [wordt] op geluid" ook precies wat deze maatregel van de MSV vraagt.

De stelling van inspreker dat "dit bronvermogen [van 118,5 dB(A)] wel de basis voor input van het rekenmodel is" en dat 'dit ertoe geleid heeft dat met de genoemde varianten een (te) hoge geluidbelasting wordt verwacht en dat het bronvermogen naar beneden bijgesteld moet worden" kunnen wij op basis van onze overwegingen hiervoor dan ook niet volgen. De stellingen van inspreker dat de maatregel voor het verlagen beperken van de bronsterkte van 118,5 dB(A) niet uitvoerbaar is en dat in het geluidsonderzoek gebruik gemaakt moet worden van een bronsterkte die lager is dan 118,5 dB(A) zijn niet met elkaar in overeenstemming.

Hoogte van de geluidgrenswaarde

Inspreker merkt op dat de MSV zorgen heeft over de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarde van 50 dB(A) bij de woning op het perceel aan de Prikkedam 1 (en 3). Daarbij merkt inspreker ook op dat de grenswaarde op grond van de vergunning 2001 bij deze woning 61 dB(A) is. De door de inspreker gemaakte vergelijking van grenswaarden is naar ons oordeel onjuist. De twee grenswaarden zijn namelijk op basis van verschillende uitgangspunten bepaald.

De geluidgrenswaarde van 50 dB(A) is bepaald zonder inbegrip van een toeslag voor het tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein en op basis van een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten opzichte van de hoogte van het maaiveld ter plaatse. De grenswaarde van 61 dB(A) is bepaald met

¹⁶ <https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/>.

¹⁷ <https://knmv.nl/motocross/geluidsnormering-motocross/>.

inbegrip van een toeslag voor het tonaal van 5 dB(A) en op een hoogte van 5 meter. Voor een vergelijking van de geluidgrenswaarden van 61 dB(A) met de grenswaarde van 50 dB(A) is dan ook een correctie nodig. De correctie voor de toeslag voor het tonaal karakter is 5 dB(A) en op basis van de opmerking van de inspreker is de correctie voor de meethoogte 4 dB(A) tot 6 dB(A). De vergelijking tussen de grenswaarden moet dan ook zijn $(61 \text{ dB(A)} - 5 \text{ dB(A)} - 4 \text{ dB(A)} \text{ tot } 6 \text{ dB(A)}) = 52 \text{ dB(A)} \text{ tot } 50 \text{ dB(A)}$. Op basis hiervan geeft de inspraakreactie van inspreker ons geen aanleiding om een grenswaarde van 55 dB(A) in overweging te nemen. Daarbij is, ook op basis hiervan, een grenswaarde van 50 dB(A) naar ons oordeel ook redelijk. De bepaalde 52 dB(A) tot 50 dB(A) is namelijk ook nog zonder inbegrip van het uitvoeren van aanvullende maatregelen.

Bestuurlijke afweging

Inspreker merkt op dat hij het “bestuurlijke afwegingsproces mist [. . .] in de toelichting van het bestemmingsplan”. Onze afweging is opgenomen in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. Dat het resultaat van die afweging niet het resultaat is wat inspreker wil maakt niet dat wij die afweging niet hebben gemaakt.

Economische uitvoerbaarheid van de maatregelen

Inspreker merkt op dat ‘de kosten voor het ophogen van de [geluid]wallen neerkomen op ongeveer 100.000 euro. Dit kan niet van de MSV verlangd worden om te doen om de gehele omgeving op maximaal 50 dB(A) te laten uitkomen. Het is niet reëel om door middel van dit bestemmingsplan en de juridisch bindende (milieu)regels te regelen om in 1 keer van 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.’ In onze reactie op opmerking 34 in hoofdstuk 3.1 hebben wij opgemerkt dat “de ‘bestaande rechten’ op grond van de verleende omgevingsvergunningen worden bepaald door de activiteiten die op grond van de vergunningen mogelijk zijn gemaakt’. Voor wat betreft de motorcrosstrainingen zijn op grond van de vergunning 2001 de ‘vergunde activiteiten’ 900 crossminuten (15 crossuren). Uit de resultaten van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat in de bestaande situatie bij een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) ook 15 crossuren mogelijk zijn. Met andere woorden: zonder het uitvoeren van aanvullende maatregelen zijn onder de voorwaarde van een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) de ‘vergunde activiteiten’ mogelijk. Door maatregelen uit te voeren zijn meer dan 15 crossuren mogelijk. Meer dan 15 crossuren zijn in het voordeel van de MSV. Op basis van het uitgangspunt van ‘de vervuiler betaalt’ is het naar ons oordeel in beginsel redelijk dat het nadeel daarbij (het moeten uitvoeren van maatregelen met de daarbij horende investering) ook voor de MSV.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, toelichting: onderbouwing opnemen over de economische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Opmerking 14

Blz 20: VNG-publicatie

Reactie: MSV wil ten aanzien van de besluitvorming rondom het hanteren van de VNG-richtlijn bij dit bestemmingsplan het volgende onder uw aandacht brengen.

In het kader van dit bestemmingsplan is besloten om voor de beoordeling van het aspect geluid de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (VNG-publicatie), versie 2009, te gebruiken.

De VNG-publicatie is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van (bestaande) woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van (bestaande) bedrijven gesitueerd worden.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en

gevaar voor woningen;

- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Deze VNG-publicatie legt niet vast wat wel en niet is toegestaan. Het bestuursorgaan beslist zelf of ze op een bepaalde locatie bedrijven of woningen mogelijk wil maken (gemeentelijke beleidsvrijheid). De gemeente dient dit wel op een zorgvuldige wijze af te wegen en te verantwoorden. De publicatie is een hulpmiddel om de afstanden tussen bedrijvigheid en woningen concreet voor een locatie in te vullen (maatwerk).

Echter, de VNG-publicatie, is niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen. Dit is nadrukkelijk vermeld in deze publicatie. Als op een bepaalde locatie bestaande woningen in de nabijheid van bestaande bedrijven liggen, in dit geval de motorsportinrichting van MSV, dan is het niet de bedoeling om met deze publicatie de aanvaardbaarheid te toetsen. De publicatie biedt wel een stappenplan voor de aanpak van bestaande situaties.

In het stappenplan zijn voorbeeld-toetsingskaders opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet- en regelgeving, zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 (hierna Handreiking) alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid.

Voor de beoordeling vanuit de Handreiking, volgt hierna meer. De Handreiking maakt duidelijk onderscheid tussen bestaande (moeilijk aanpasbare feitelijke) en nieuwe situaties. Hierna wordt daar uitgebreid op ingegaan.

Het toetsingskader voor geluid uit het stappenplan van de VNG-Publicatie bestaat uit vier stappen waarbij per stap de geluidbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht. Stap 4 wordt overigens niet in het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan/de toelichting genoemd. De 4 stappen zijn hieronder weergegeven:

Stap 1

Indien de richtafstand (zie de lijsten in bijlage 1) voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk. Voor een motorsportinrichting is de richtafstand 700 meter voor geluid. Aan deze afstand wordt niet voldaan.

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 en;

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:

- 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
 - 70 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 en;

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:

- 55 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
- 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

is buitenplanse inpassing 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 (zoals vermeld ontbreekt deze stap in onderhavige bestemmingsplan en de toelichting) Bij een hogere geluidbelasting 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. Zie hiervoor de bijlage.

Bestaande bedrijven, zo staat in de VNG-publicatie vermeld, dienen in beginsel altijd zodanig te worden bestemd dat zij duurzaam kunnen blijven functioneren. De publicatie geeft hierbij aan dat gevestigde bedrijven die niet passen in de milieuzonering een specifieke aanduiding moeten krijgen om te waarborgen dat de huidige activiteiten blijvend kunnen worden uitgeoefend. Tevens dient hierbij rekening te worden gehouden met de autonome groei en de toekomstige uitbreidingen van de activiteit die binnen de inpassing mogelijk wordt gemaakt. Met het huidige voorstel wordt hier geen enkele rekening gehouden.

Resumé

De VNG-Publicatie:

- is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming;
- is niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen;
- biedt wel een stappenplan voor de aanpak van bestaande situaties;
- biedt een stappenplan waarin voorbeeld-toetsingskaders zijn opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet-en regelgeving, zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid;
- biedt de mogelijkheid om met stap 4 hogere geluidgrenswaarden te vergunnen, mits grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd;
- vermeldt dat bestaande bedrijven in beginsel altijd zodanig dienen te worden bestemd dat zij duurzaam kunnen blijven functioneren. Tevens dient hierbij rekening te worden gehouden met de autonome groei en de toekomstige uitbreidingen van de activiteit die binnen de inpassing mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie met betrekking tot dit onderdeel

Met de voorgestelde grenswaarden voor geluid wordt geen rekening gehouden met de bestaande situatie en de mogelijkheden die de VNG-publicatie biedt aan toetsingskaders, zoals de Handreiking

industrielawaai en vergunningverlening (maar ook het nog niet genoemde Activiteitenbesluit, zie bijlage).

MSV stelt voor bovenstaande afweging te betrekking bij uw verdere besluitvorming en dit mee te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.

Beoordeling geluid aan de hand van de Handreiking

MSV heeft dit onderdeel zorgvuldig bekeken en beoordeeld. MSV komt wat betreft het hanteren van de Handreiking tot het volgende.

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering biedt, zoals hierboven al genoemd is, een stappenplan waarin voorbeeld-toetsingskaders zijn opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet-en regelgeving, zoals de Handreiking alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid.

Voor het bestemmingsplan moet sprake zijn van de nodige uniformering én onderlinge afstemming met het milieuspoor. Hiervoor is de Handreiking bedoeld.

Deze richtwaarden voor geluid, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$ en de maximale geluidsniveaus L_{Amax} , zijn opgenomen in tabel 4 van de Handreiking.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$

Voor bestaande inrichtingen geldt voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$ dat:

- bij herziening van vergunningen de richtwaarden volgens van tabel 4 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden mogelijk is tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A) in sommige gevallen toelaatbaar kan worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen.

Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd.

Ingeval er sprake is van bestaande (d.w.z. vergunde) inrichting zoals in deze situatie, waarvoor een vergunning mede strekt ter vervanging van de eerder verleende vergunning(en) kan de inrichting vanzelfsprekend rechten uit die eerder verleende vergunning(en) ontleenen. Het zal dan niet zonder meer mogelijk zijn om strengere geluidgrenzen op te leggen.

Artikel 8.4, derde lid juncto artikel 8.22, tweede lid van de Wm bepaalt immers dat het bevoegd gezag de rechten die een vergunninghouder aan eerder verleende vergunningen ontleende, uitsluitend kan wijzigen voor zover blijkt dat de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, gezien de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu verder kunnen, of, gezien de ontwikkeling van de kwaliteit van het milieu, verder moeten worden beperkt.

Vooraf bij oudere vergunningen doet zich daarbij de situatie voor, dat de toenmalige aanvraag en de destijds verleende vergunning de werkzaamheden slechts summier hebben beschreven. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de vaststelling van de "bestaande rechten" (en de daarbij behorende geluidruimte) moet worden uitgegaan van de feitelijke bedrijfsvoering op basis van de eerder verleende vergunning(en). Daarbij moet het vanzelfsprekend gaan om activiteiten die redelijkerwijs (expliciet of impliciet) in de aanvraag om vergunning van destijds zijn genoemd en niet om uitbreidingen die in een later stadium - zonder vergunning - hebben plaatsgevonden.

Maximale geluidsniveaus L_{Amax}

Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus L_{Amax} wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus (L_{max}) echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

- 70 dB(A) voor de dagperiode (7.00 uur - 19.00 uur);
- 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
- 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 7.00 uur).

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus L_{Amax} hoger dan de grenswaarden dient in de considerans van de vergunning te worden gemotiveerd. Tenminste moet worden aangegeven welke technische en/of organisatorische maatregelen zijn getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen.

Op de vorenbedoelde grenswaarden kunnen zich nog de volgende ontheffingsmogelijkheden voordoen.

Dagperiode:

In het geval dat er sprake is van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie waarin technische noch organisatorische maatregelen soelaas bieden om het geluidsniveau te beperken, zou los van het bovenstaande de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden. Deze uitzonderlijke bedrijfssituaties dienen in de vergunning te worden aangegeven.

De maximale geluidsniveaus L_{Amax} die thans voor de overschrijdingen zorgen zijn 'beperkbare maximale geluidsniveaus'.

Beperkbare maximale geluidsniveaus hebben de volgende kenmerken:

- het optreden is inherent aan de aard van de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd;
- het ontstaan kan, zonder de grondslag van de vergunningaanvraag te verlaten, in belangrijke mate worden beperkt;
- de frequentie van optreden wordt niet direct bepaald door de intensiteit van de activiteiten;
- beperkbare maximale geluidsniveaus zijn in de regel een ongewenst bijproduct;
- het optreden is in de tijd gezien niet voorspelbaar.

Inzake beperkbare maximale geluidsniveaus kunnen in het algemeen in kwalitatieve en kwantitatieve zin maatregelen worden getroffen. Met name door het treffen van organisatorische en in sommige gevallen ook technische maatregelen (bijvoorbeeld periodiek onderhoud) kunnen de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Het geheel voorkómen van de nadelige gevolgen kan veelal niet worden gerealiseerd. De maatregelen kunnen in de aanvraag worden beschreven, en/of in voorschriften (doel en middel) worden vastgelegd.

Omdat er geen direct verband bestaat tussen de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de frequentie waarmee de beperkbare maximale geluidsniveaus optreden, zijn voorschriften die de frequentie aan een maximum binden in beginsel niet mogelijk.

Een voorbeeld van een beperkbare maximale geluidsniveau is een motor met defecte uitlaat.

Tot slot. Bovengenoemde grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus L_{Amax} gelden bij vergunningverlening waarvoor de genoemde Handreiking vergunningverlening en industrielawaai van april 1998 als handreiking geldt. In het Activiteitenbesluit zijn ook standaardgrenswaarden voor

maximale geluidsniveaus L_{Amax} opgenomen die overeenkomen met de grenswaarden uit de handreiking, namelijk:

- 70 dB(A) voor de dagperiode (7.00 uur - 19.00 uur);
- 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
- 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 7.00 uur).

Echter, het Activiteitenbesluit bevat voor veel verschillende situaties uitzonderingen. Een uitzonderingen die in dit verband van toepassing zou kunnen is hieronder weergegeven:

- het maximaal geluidsniveau L_{Amax} als gevolg van sportactiviteiten in de open lucht en het komen en gaan van bezoekers bij horeca-, sport- en recreatie-activiteiten wordt buiten beschouwing gelaten (art. 2.18 lid 3 onder a en b).

Tot slot wil MSV vermelden dat voor de momenteel in ontwikkeling zijnde Omgevingswet een grenswaarde van 75 dB(A) voor de maximale geluidsniveaus U_{max} in de dagperiode wordt voorgesteld.

Beoordelingshoogte

Voor de beoordelingshoogte moet worden uitgegaan van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Als regel (voor de standaard eengezinswoning) betekent dat, dat in de dagperiode een meethoogte kan worden aangehouden van 1,5 meter boven maaiveld, aangezien de buitenruimten en de woonkamers dan voornamelijk de te beschermen ruimten zijn. In de avond- en nachtperiode kan dat een hoogte van 5 meter zijn, ter bescherming van slaapruimten.

Conclusie:

Bovengenoemde toetsingskaders bieden mogelijkheden om hogere grenswaarden op te nemen in het bestemmingsplan, dan de 'standaard' grenswaarden. MSV stelt voor om hierover in overleg te treden met MSV.

Maatregelen

Hogere grenswaarden kunnen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Om te voldoen aan de 'standaard' grenswaarden dienen volgens het akoestisch onderzoek van Peutz geluidwallen en/ of -schermen te worden aangebracht én moet het bronvermogen van de crossmotoren omlaag worden gebracht. In het betreffende rapport is hierover het volgende vermeld:

"Uit de verschillende combinaties en de berekende resultaten zoals beschreven in hoofdstukken 3 en 4 wordt de combinatie van alternatiefs (Laut = 50 dB(A)) en maatregelvariant 3 (aanpassing bronvermogen + aanpassing afschermende voorzieningen) als voorkeursvariant aangemerkt. In maatregelvariant 3 zijn alle aanwezige aarden wallen opgehoogd naar 6 meter boven het laagste punt van de baan (= 9,2 meter boven N.A.P.). Dit betreft de volgende wallen:

- wal langs de oostelijke en noordelijke kant van het circuit;
- wal langs de zuidwestelijke lus;
- wal langs de beginnersbaan."

In het onderzoek is echter niet aangegeven welke kosten hiermee gemoeid zijn of deze maatregelen redelijkerwijs kunnen verlangd. In dit voorontwerpbestemmingsplan wordt hier aan voorbij gegaan: een afweging heeft niet plaatsgevonden/ wel een rigide toepassing van de 'standaard' geluidsnormen.

De MSV heeft op basis van deze conclusies zelf onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en kosten van deze maatregel. Er is nagegaan bij een grondverzet "De Samenwerking" wat het kost om de wal conform het voorstel te verhogen. Technisch gezien kunnen de wallen opgehoogd worden (langs de hoofd baan) maar de totale kosten bedragen rond 100.000 euro.

De conclusie is dan ook dat dergelijke maatregelen redelijkerwijs niet te verlangen zijn; de kosten zijn enorm en aarden wallen en schermen met dergelijke afmetingen lijken vooralsnog ook niet inpasbaar in het beeld van de omgeving.

MSV stelt voor deze afweging ook te betrekken bij het verdere besluitvormingsproces rondom het ontwerpbestemmingsplan en opnieuw af te wegen in hoeverre het juridisch mogelijk en haalbaar is om via het bestemmingsplan te komen tot 2 geluidniveau's (50 gemiddeld en 70 max). Op deze manier is het onmogelijk op basis van bovengenoemde redenering te komen tot een "nieuwe" of geactualiseerde milieuvergunning.'

Reactie van de gemeente op opmerking 14

Bedrijven en milieuzonering

De inspreker merkt samengevat op dat de uitgave Bedrijven en milieuzonering:

- niet is bedoeld voor bestaande situaties;
- mogelijkheden biedt om gebruik te maken van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor het beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voor wat betreft de opmerking over het gebruik van de uitgave voor bestaande situaties is merken wij het volgende op. De AbRvS merkt in haar uitspraak van 2 juli 2014¹⁸ dat de uitgave is "bedoeld voor nieuwe situaties en voor de toetsing van bestaande situaties. Het enkele gegeven dat een bestaande, legale situatie aan de orde is, betekent echter niet [. . .] dat in het geheel geen betekenis behoeft te worden toegekend aan de milieuhygiënische gevolgen [. . .] voor de omgeving. Het laten voortbestaan van een bestaande, historisch gegroeide situatie kan onder omstandigheden in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening, indien blijkt dat de nadelige gevolgen hiervan zo groot zijn dat dit in redelijkheid niet aanvaardbaar kan worden geacht. De VNG-brochure kan in zoverre bij bestaande conflictsituaties een indicatie geven van de mate van hinder. Verder geldt in het algemeen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan mogelijke geluidhinder voor omwonenden [. . .] in het kader van de vereiste belangenafweging dient te worden betrokken." Daarbij kan naar ons oordeel gebruik gemaakt worden van het in bijlage 5.3 bij de uitgave opgenomen "voorbeeld-toetsingskader". De inspreker merkt dit zelf ook op. Hierbij kan weliswaar - als voorbeeld - ook gebruik gemaakt worden van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening maar de keuze om daar wel of niet gebruik van te maken is naar ons oordeel onderdeel van de 'beleidsvrijheid van de raad om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht'. Daarbij merken wij op dat ook wanneer gebruik gemaakt wordt van de handreiking dit niet betekent dat een grenswaarde van 55 dB(A) gegeven is. In de handreiking is voor bestaande situatie namelijk opgemerkt dat 'overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum "etmaalwaarde" van 55 dB(A) in sommige gevallen toelaatbaar kan worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces". Zoals wij in onze reactie op opmerking 13 hiervoor hebben opgemerkt is onze afweging opgenomen in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. In die afweging zijn wij van oordeel dat een geluidgrenswaarde van 55 dB(A) niet nodig is en een waarde van 50 dB(A) mogelijk is. Wij achten het dan ook waarschijnlijk dat wij op basis van het bestuurlijk afwegingsproces zoals bedoeld in de handreiking ook wanneer wij gebruik maken van de handreiking een grenswaarden van 50 dB(A) in het bestemmingsplan op zullen nemen.

Handreiking industrielawaai en vergunningverlening

Op basis van onze overwegingen hiervoor nemen wij de opmerkingen van inspreker over de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor kennisgeving aan.

Omgevingswet

¹⁸ Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 juli 2014 (201305379/1/R4).

Voor wat betreft de opmerking van inspreker over de grenswaarde voor L_{Amax} op grond van de Omgevingswet stellen wij vast dat dit wet- en regelgeving is die nog niet in werking is getreden of in werking zal zijn op het moment dat onze raad een besluit zal nemen over het vaststellen van het bestemmingsplan. Hierover hebben onze ambtenaren ook ambtelijk overleg gehad met de ambtenaren van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. Hier is door de ambtenaren van het ministerie opgemerkt dat 'het lastig te onderbouwen lijkt dat bij het opstellen van een bestemmingsplan onder het huidige recht wordt geanticipeerd op het in de toekomst mogelijk ontbreken van pieknormering overdag'.

Economische uitvoerbaarheid van de maatregelen

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen

Opmerking 15

Blz 21 en 22 : /n het geluidsonderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van het terrein voor motorcrosstrainingen in de dagperiode op woensdagmiddag en op zondagochtend (als RBS) en naar het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosswedstrijden (als IBS). Bij deze wedstrijden zijn zogenoemde KNMV-wedstrijden en clubwedstrijden onderscheiden. Het gebruik van de motorcrossbaan is uitgedrukt in zogenoemde 'crossuren'. Crossuren worden bepaald door het aantal motoren in de baan te vermenigvuldigen met de gemiddelde rijtijd per crossmotor.

Blz 22: Met het uitvoeren van maatregelvariant 3 zijn binnen de grenswaarde van 50 dB(A) 67 crossuren mogelijk. Hiermee is er naar het oordeel van de gemeente in dit voorkeursalternatief aan de ene kant sprake van (een waarborg voor) een aanvaardbaar woon- en leefmilieu en aan de andere kant een uitvoerbare situatie in die zin dat een redelijk gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosstrainingen mogelijk.

Reactie: zoals eerder opgemerkt (m.b.t. vaststelling bronvermogen) is het maar de vraag of het geluidonderzoek van Peutz de representatieve bedrijfssituatie heeft weergegeven. In de regels van het voorontwerpbestemmingsplan ziet MSV geen maximaal aantal motoren per trainingsronde in de baan terugkomen. Dat is winst.

Hoe een training verloopt is diverse malen bij de gemeente kenbaar gemaakt. Het gaat in blokjes van ongeveer 20 min. dan rijden er gemiddeld 20 motoren gelijktijdig in de baan maar soms gaat er een of meerdere rijders er even af terwijl die later weer de baan op rijdt. De crossuren-benadering betekent dat max. zoveel rijders gelijktijdig op de baan mogen rijden. Dan moet je dat als club gaan bijhouden. Dat betekent dat je vooraf aan een training voor 3 uur bijv. 100 rijders moet indelen en die kunnen dan maar kort of kort en vaak rijden als je met max. zoveel rijders per ronde mag rijden. Dat is een inperking van de bedrijfsvoering.

Om dit te testen is tot en met 1 mei 2019 een testperiode afgesproken met gemeente / Fumo waarbij 3 keer gemeten kan worden. Als blijkt dat in de huidige situatie voldaan kan worden, dan is dit allemaal niet nodig.

MSV verzoekt rekening te houden met de testmetingen bij de verdere bestemmingsplanprocedure. Verder verzoekt MSV in de toelichting van het bestemmingsplan een betere uitleg te geven hoe het zit met het aantal crossuren en wat de gevolgen hiervan zijn.

Reactie van de gemeente op opmerking 15

Crossuren

In hoofdstuk 6.2.4 van het ontwerpplanMER is de volgende omschrijving van het begrip “crossuur” opgenomen. “Eén crossuur houdt in dat één rijder één [klok]uur lang continu over de baan kan crossen. Voorbeeld: als er 20 motorcrossers op de baan aanwezig zijn die elk 3 [klok]uren continu crossen, levert dat 60 crossuren op.”

In de toelichting van voorontwerpbestemmingsplan is op basis van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek gebruik gemaakt van het begrip “crossuren” om inzicht te bieden in de gebruiksmogelijkheden van het motorcrosssterrein voor motorcrossactiviteiten. Het beperken of verruimen van “crossuren” is naar ons oordeel een maatregel. Door het beperken van “crossuren” kunnen namelijk overschrijding van de in de regels van het bestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarden worden voorkomen. Over het opnemen van maatregelen als middelregels in het bestemmingsplan hebben wij in onze reactie op opmerking 13 hiervoor een en ander overwogen. Wij verwijzen voor het andere dan ook naar deze reactie. Samengevat: een aantal crossuren is niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Op basis hiervan kunnen wij de stelling van de inspreker dat er sprake is van “een inperking van de bedrijfsvoering” dan ook niet volgen.

Gedoogbeschikking

Wij gaan er van uit dat de inspreker met “testperiode” en “testmetingen” verwijst naar de door ons op 8 januari 2019 gegeven gedoogverklaring voor het uitvoeren van onderzoek naar ‘maximale geluidniveaus’ vanwege motorcrossactiviteiten op het motorcrosssterrein. Deze verklaring hebben wij gegeven op verzoek van de MSV. In dit verzoek vraagt de MSV samengevat om door middel van “trial and error” geluidonderzoek in de praktijk te mogen uitvoeren naar de effecten van maatregelen om overschrijdingen van de in de vergunning 2001 opgenomen geluidgrenswaarden voor L_{Amax} te voorkomen zonder daarbij het risico op het verbeuren van een dwangsom te lopen. Het door de inspreker bedoeld onderzoek wordt dan ook uitgevoerd door de MSV. Tot op dit moment hebben wij van de MSV - als de MSV dat zou willen - geen rapport ontvangen van het uitgevoerde onderzoek. De resultaten van het onderzoek en de mogelijke betekenis daarvan voor het bestemmingsplan hebben wij dan ook nog niet kunnen beoordelen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 16

‘Blz 22. Zie hiervoor onze opmerkingen bij blz. 20 (toepassing VNG-richtlijn en Handreiking).

MSV verzoekt om in de toelichting op te nemen dat MSV constant bereid is tot het nemen van maatregelen en hier ook aan werkt. Dit is een constante factor binnen MSV.’

Reactie van de gemeente op opmerking 16

De opmerkingen waar de inspreker naar verwijst zijn opgenomen als opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor. Daarbij merken wij op dat wij blij zijn “dat [de] MSV constant bereid is tot het nemen van maatregelen en hier ook aan werkt” om de geluidimmissie vanwege het motorcrosssterrein te beperken. Het is ons alleen niet duidelijk wat de waarde van het opnemen van een dergelijke opmerking van de toelichting van het bestemmingsplan is. De opmerking nemen wij dan ook niet op.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 17

'Blz 23: Reactie: hier worden KNMV wedstrijden genoemd maar het zijn niet alleen KNMV wedstrijden maar ook MON-wedstrijden.

MSV stelt voor het woord KNMV niet op te nemen in de toelichting en regels. Het zijn wedstrijden maar wie deze organiseert doet er feitelijk (ruimtelijk) niet toe.'

Reactie van de gemeente op opmerking 17

De opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen het gebruik van begrippen als "KNMV-wedstrijden" dan ook heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingplan: het gebruik van begrippen als KNMV-wedstrijden heroverwegen.

Opmerking 18

'Blz 23, 24 en 25 Reactie: zie hiervoor onze opmerkingen bij "blz. 20" (toepassing VNG-richtlijn en Handreiking).'

Reactie van de gemeente op opmerking 19

De opmerkingen waar de inspreker naar verwijst is opgenomen als opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 20

'Blz 26: Lmax:

Reactie: hierbij is geen rekening gehouden met pieken/calamiteiten, waar je bij vergunningverlening wel rekening mee kunt houden.

MSV stelt voor in de toelichting een passage op te nemen over calamiteiten. In die gevallen kan de maximale geluidbelasting overschreden worden, mits bijvoorbeeld een aantoonbare calamiteit. Door planologisch nu twee normen te stellen, lijkt daar vooralsnog geen ruimte meer voor bij een nieuwe omgevingsvergunning milieu.'

Reactie van de gemeente op opmerking 20

In ons besluit van 8 november 2016 hebben wij de MSV een last onder dwangsom opgelegd om overschrijdingen van de in de vergunning 2001 opgenomen geluidgrenswaarden voor L_{Amax} voorkomen. In haar hoger beroep tegen de uitspraak van de rechtbank Noord-Nederland van 23 februari 2018 tegen de door ons opgelegde last stelt de MSV ook dat "ten onrechte geen rekening is gehouden met geluidspieken die door een calamiteit worden veroorzaakt, zoals een kapotte uitlaat". Hierover overweegt de AbRvS het volgende. "Naar aanleiding van het betoog van MSV De Prikkedam dat bij metingen ten onrechte geen rekening is gehouden met geluidspieken die door een calamiteit worden veroorzaakt overweegt de Afdeling dat de StAB heeft opgemerkt dat op basis van een enkele meting niet geconcludeerd kan worden dat de geconstateerde overschrijding incidenteel was. Hoewel in het meetrapport van 18 maart 2015 is aangegeven dat de piekgeluiden kennelijk werden veroorzaakt door een solitaire motor, merkt de StAB op dat door de FUMO noch door MSV De Prikkedam onregelmatigheden aan een of meerdere motoren zijn vastgesteld die kunnen wijzen op een incident. De Afdeling ziet [. . .] ook hier geen aanleiding om de StAB niet te volgen. De rechtbank is derhalve terecht tot het oordeel gekomen dat niet is gebleken dat sprake zou zijn van een calamiteit."¹⁹

¹⁹ Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 maart 2019 (201802826/1/A1).

Uit deze uitspraak leiden wij af dat het nodig (of tenminste wenselijk) is inzicht te hebben in de calamiteiten die (kunnen) plaatsvinden op het motorcrossterrein vanwege motorcrossactiviteiten. Op 12 juli 2018 is er ambtelijk overleg geweest met de MSV. In dit overleg is de volgende afspraak gemaakt. “De MSV stelt voor het vervolgoverleg een onderbouwing op van de mogelijke situaties waarbij sprake is van een overschrijding van de geluidgrenswaarde voor het piekgeluidniveau vanwege een calamiteit (zoals bedoeld in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening). De grenswaarde voor L_{Amax} = 70 dB(A).” Een dergelijk overzicht hebben wij niet van de MSV ontvangen.

Hierbij overwegen wij ook dat:

- in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is opgemerkt dat ‘calamiteuze maximale geluidniveaus (L_{max}) zoveel als mogelijk kunnen worden voorkomen door middel van goed onderhoud, goed housekeeping en dergelijke. Geluidvoorschriften hebben geen betrekking op calamiteuze maximale geluidniveaus (L_{max})’;
- in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai is opgemerkt dat ‘vanwege het industrieterrein een geluidbelasting heerst of mag heersen’ waarbij ‘buiten beschouwing blijven:
 - incidentele verhogingen van het geluidsniveau ten gevolge van bedrijfscalamiteiten. [. .] Of een verhoging moet worden beschouwd als een gevolg van een calamiteit [. .] is ter beoordeling aan de vergunningverlenende instantie’;
 - incidentele verhogingen ten gevolge van uitzonderlijke bedrijfssituaties. De omvang van de maximaal toelaatbare verhogingen alsmede de bedrijfssituaties en de bronnen waardoor deze verhoging wordt veroorzaakt, dienen apart in de vergunning te worden vermeld. Ter voorkoming van hinder dienen incidentele verhogingen zoveel mogelijk te worden vermeden.’

Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat voor het uitzonderen van calamiteiten inzicht nodig is in de calamiteiten die (kunnen) plaatsvinden. Ook uit de inspraakreactie van de inspreker kunnen wij niet afleiden of er sprake is van calamiteiten en of wij die kunnen en willen uitzonderen. Het is ons (dan ook) niet duidelijk wat de waarde is van het opnemen van een overweging over calamiteiten in de toelichting van het bestemmingsplan. De overweging nemen wij dan ook niet op.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 21

‘Blz 26:12 dagen regeling.

Reactie: MSV vraagt zich in hoeverre het college deze 12 dagen regeling wenst toe te passen. Er mag dan weliswaar “over” de geluidnormen heengegaan worden bij incidentele activiteiten maar die moeten dan ook passen in het bestemmingsplan. Nu bieden de regels hiervoor geen opening. Wel ziet MSV ruimte voor extra wedstrijden en trainingsdagen. Dat is positief echter zit daar een vreemde restrictie aan dat dit pas twee jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan aangevraagd mag worden en nadat is gebleken dat er geen overschrijdingen geconstateerd zijn.

MSV stelt voor of deze passage te schrappen of uit te leggen waarom hiervoor gekozen is. Het lijkt namelijk geen juridisch handhaafbare regel die thuishoort in de planologie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 21

Zoals wij hiervoor hebben opgemerkt hebben wij in het voorontwerpbestemmingsplan regels opgenomen om een aanvaardbaar woon- en leefmilieu als onderdeel van de goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Behalve een bepaalde geluidimmissie wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu naar ons oordeel ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt, of die emissie te voorspellen is en dergelijke. Dergelijke “grootheden” zijn ook onderdeel van de door ons gemaakte afweging van alle betrokken ruimtelijke belangen zoals die in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het

voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Dit is voor ons de aanleiding om in de regels ook openstellingsdagen, openstellingsuren en dergelijke op te nemen.

De opmerking van de inspreker dat 'de passage dat [het verlenen van een omgevingsvergunning voor aanvullende motorcrosswedstrijden] pas twee jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan' geen juridisch handhaafbare regel is die thuishoort in de planologie' en de vraag om uitleg over de regel is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 7 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 22

'Blz 27: Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan zorgt enerzijds ervoor dat het motorcrossterrein kan worden gebruikt voor de motorcrossactiviteiten behorende bij de motorsport (trainingen en wedstrijden) en anderzijds dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor omwonenden te worden bewerkstelligd. In de voorgaande paragraaf is gebleken dat beiden het geval kan zijn bij de volgende maatregelen:

- • het terugbrengen van het bronvermogen van 118,3 dB(A) tot 115,3 dB(A);
- • het verhogen van de vijf bestaande geluidwallen tot 9,2 meter NAP.

Reactie MSV: deze conclusie wordt, zoals eerder is aangegeven, niet gedeeld en is niet uitvoerbaar voor MSV. MSV mist een verregaande bestuurlijke afweging waarbij ook de belangen van MSV en de vergunde situatie en de mogelijkheden uit de Handreiking aan de orde komen. Hierbij wordt verwezen naar onze constatering genoemd bij o.a. "blz 20".

MSV stelt voor een (nieuwe) bestuurlijke afweging te maken aan de hand van de juiste kaders en hierbij vooral de ruimte op te zoeken in plaats van de engte waarbij het doel van MSV blijft te komen tot een aanvaardbaar maar werkbaar/uitvoerbaar bestemmingsplan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 22

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties hiervoor in het algemeen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 23

'Blz 29: tijdelijk parkeerterrein

Reactie: MSV heeft een onherroepelijke omgevingsvergunning voor het parkeerterrein. Het is geen tijdelijk parkeerterrein. Bij de opmerkingen m.b.t. de regels geeft MSV aan dat dit parkeerterrein ook ingezet zou moeten kunnen worden andere evenementen. Het zal geen regulier parkeerterrein worden want het is niet verhard. Het binnenterrein wordt voornamelijk gebruikt voor parkeren bij reguliere activiteiten.

MSV stelt voor de tekst van de toelichting aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 23

Op 21 mei 2016 hebben wij aan de MSV een omgevingsvergunning verleend "voor het parkeren op een weiland - strijdig gebruik ruimtelijke ordening". Deze vergunning is verleend op grond van artikel 2.12,

lid 1, onder a, onder 2° van de Wabo en artikel 4, lid 11, van bijlage II van het Bor. Dit betekent dat de omgevingsvergunning is verleend voor een “ander gebruik van gronden of bouwwerken [. . .] voor een termijn van ten hoogste tien jaar”. De opmerking van de inspreker dat de vergunning onherroepelijk is juist, maar de vergunning is verleend voor een tijdelijk gebruik (voor tien jaar). In die zin is de opmerking van de inspreker dat het “geen tijdelijk parkeerterrein” is onjuist. Op basis hiervan is er voor ons dan ook geen aanleiding om de toelichting hier op aan te passen. De toelichting passen wij dan ook niet aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 24

‘Blz 29; toelichting bestemming Natuur:

Reactie: het terrein maakt geen deel uit van NNN-gebied. Door het zo om te omschrijven lijkt het alsof het terrein omringt wordt door natuur. Dat is niet het geval, zie ook de opmerkingen bij de regels rondom de bestemming "natuur". Er zijn in het buitengebied volgens de provinciale verordening gebieden aangewezen als EHS (na de herijking nu NNN) (met arcering) en bij de groene gebieden daarvan zouden de natuurlijke waarden in stand gehouden moeten worden. Het terrein van MSV maakt geen deel uit van EHS/NNN en ook niet van "randnatuur". Derhalve lijkt de bestemming "natuur" voor delen van het terrein niet voor de hand liggend c.q. passend.

MSV verzoekt in de toelichting de juiste weergave aan te geven hoe het gebied ingedeeld is en dat het terrein van MSV geen deel uit maakt van het Natuurnetwerk en ook niet direct grenst aan natuur.’



Reactie van de gemeente op opmerking 24

De opmerking van de inspreker dat er geen sprake is of kan zijn van natuur omdat gronden geen onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) kunnen wij niet volgen. Het NNN is vooral gericht op het verbinden van natuurgebieden. Dit betekent niet dat er op andere gronden, buiten die gebieden, geen natuurwaarden aanwezig zijn of kunnen zijn. In de regels van deze bestemming is ook bepaald dat deze is gericht op “het behoud, herstel en ontwikkeling van [. . .] natuurlijke waarden”. Op basis hiervan is er voor ons dan ook geen aanleiding om de toelichting hier op aan te passen. De toelichting passen wij dan ook niet aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 25

‘Blz 30; de participatieregel over hoe en wanneer MSV de omgeving moet informeren.

Reactie: dit lijkt een probeersel waarbij voorzichtig wordt gekeken naar de Omgevingswet. Het lijkt in deze echter te ver gaan om een dergelijke regel op te nemen in het bestemmingsplan zonder dat er gemeentelijk beleid is vastgesteld hoe in de toekomst geparticipeerd moet worden bij planvorming. Dergelijke regels/voorwaarden horen vooralsnog niet thuis in planologie maar in een vergunning.

MSV stelt voor het onderdeel participatie te schrappen of met MSV te overleggen wat werkbaar is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 25

Zoals wij in onze reactie op opmerking 21 hiervoor hebben overwogen wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu als onderdeel van de goede ruimtelijke ordening behalve door een bepaalde geluidimmissie ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt, of de emissie is te voorspellen en dergelijke. Voor wat betreft het bepalen van de wedstrijddagen wordt dit naar ons oordeel ook bepaald door de mogelijkheden van participatie in de keuze voor deze wedstrijddagen. In het algemeen wordt er minder hinder ervaren als er participatie mogelijk is bij het maken van die keuze.

De regel waarin deze participatie is verwerkt hebben wij uitdrukkelijk opgenomen als inspanningsverplichting en niet als resultaatsverplichting. De inspanning betreft het organiseren van een overleg en het maken van een verslag van dit overleg. Het overleg en het verslag zijn vormvrij in die zin dat het verslag wel als bijlage het overzicht van de wedstrijddagen moet worden opgenomen. Wij hebben uitdrukkelijk de keuze gemaakt om dit overleg vormvrij te houden om te voorkomen dat het participatieproces overeenkomt met een (juridische) procedure. Wij zullen naar aanleiding het verslag vooral beoordelen of er sprake was van ‘echte’ participatie (belanghebbenden zijn vroeg genoeg betrokken, hebben voldoende kennis kunnen nemen van de voorgenomen wedstrijddagen en er zijn voldoende mogelijkheden geweest om hun belangen naar voren te brengen). Dit moet ons er van kunnen overtuigen dat er participatie is geweest. Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom het opnemen van een dergelijke voorwaarde niet mogelijk zou kunnen zijn.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 26

‘Verbeelding voorontwerp bestemmingsplan (bestemmingskaart)

MSV stelt voor geen baanverloop (zie hieronder afb. 1) op te nemen op de plankaart en te kiezen voor 1 bestemming "sportterrein" waarbij de contour van het binnenterrein met hoofd- en beginnersbaan aangeduid wordt als "motorsportparcours".

De opgenomen bouwvlakken voor bebouwing vindt MSV acceptabel. MSV stelt voor te kiezen voor twee bestemmingen: "Sport-motorcross" (het binnenterrein met buitencontouren hoofd- en beginnersbaan) en het resterende omliggende terrein te bestemmen als "groen". De aanduiding van het parkeerterrein vindt MSV acceptabel. De aanduiding van de toegangsweg acht MSV ruimtelijk niet relevant om dit verloop als zodanig vast te leggen op de verbeelding. Er kan volstaan met een hoofdbestemming "groen" met daarbij inbegrepen (toegangs)paden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 26

De opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 27

1.16: Dagperiode. Er staat bij deze begripsbepaling: 07.00-18.00.

Zoals gebruikelijk bij het beoordelen van geluid van inrichtingen zijn grenswaarden gesteld voor de dag-avond en nachtperiode. De dagperiode loopt van 07.00 uur tot 19.00 uur en niet tot 18.00 uur. In de tabel op pagina 14 worden zijn deze tijden voor de dagperiode ook verkeerd vermeld. In het laatste overleg met u bleek dat dit inderdaad een fout was dus dit graag herstellen.

1.21 geluidsimmissie: de hoogste waarde van de langetijdgemiddelde geluidsniveau ($L_{A,T}$) en de hoogste waarde voor de maximale geluidsniveau (L_{Amax}), die zijn gemeten op een immissiepunt, welke is gelegen op de gevel van een geluidsgevoelig object op 1,5 m hoogte ten opzichte van het aldaar geldende peil.

Reactie: de term geluidsimmissie weglaten en ipv daarvan het 'langtijdgemiddeld beoordelingsniveau' $L_{A,T}$ en het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} benoemen. De tekst 'de hoogste waarde' weglaten. In de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999 (HMRI) wordt de beoordelingsgrootte het 'langtijdgemiddeld beoordelingsniveau' $L_{A,T}$ gebaseerd op het equivalente geluidsniveau L_{Aeq} waarbij tevens rekening gehouden wordt met de afzonderlijke geluidsbijdragen tijdens de verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede met het karakter van het geluid en variaties van het immissieniveau als gevolg van verschillende weersomstandigheden (meteocorrectie). Het gaat hier dus om een gemiddeld geluidsniveau over de dagperiode (van 07:00 tot 19:00) en niet om het hoogste niveau.

De beoordeling van geluiden die kortstondig optreden vindt conform de HMRI plaats aan de hand van L_{Amax} . Het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} is gebaseerd op de hoogste aflezing in de meterstand 'fast'; op deze afgelezen waarde wordt de meteocorrectieterm toegepast. De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

Reactie van de gemeente op opmerking 27

Dagperiode

De opmerking van de inspreker dat de dagperiode is van 7:00 uur tot 19:00 uur kunnen wij volgen. De regels zullen wij hier dan ook op aanpassen.

Geluidsimmissie

Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip "geluidimmissie" zullen heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 1.16: de begripsomschrijving voor dagperiode aanpassen naar de tijd van 7:00 uur tot 19:00 uur.

Bestemmingsplan, regels, artikel 1.21: het gebruik van het begrip en de omschrijving van "geluidimmissie" heroverwegen.

Opmerking 28

1.22 geluidsgevoelige functies

in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of terrein als geluidsgevoelig object wordt aangemerkt;

1.23 geluidsgevoelige objecten

gebouwen welke dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

Reactie: 1.22 en 1.23 zijn dubbel. Alleen geluidsgevoelige functies benoemen.
<https://www.infomil.nl/vaste-onderdelen/onderwerpen/geluid/thema/geluid/gevoelige-functies/>

Reactie van de gemeente op opmerking 28

Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip “geluidsgevoelige functies” en “geluidsgevoelige objecten” zullen heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 1.22 en artikel 1.23: het gebruik van het begrip en de omschrijving van “geluidsgevoelige functies” en “geluidsgevoelige objecten” heroverwegen.

Opmerking 29

‘1.24: geluidzoneringsplichtige inrichting:

Reactie: hiervan is geen sprake dus waarom noemen?’

Reactie van de gemeente op opmerking 29

Wij willen op grond van het bestemmingsplan de vestiging van een geluidzoneringsplichtige inrichting niet mogelijk maken. Daarvoor moeten wij in het plan een regel opnemen. Dat er in de bestaande situatie geen sprake is van een dergelijke inrichting maakt dit niet anders.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 30

1.33: motorcross: is inclusief enduro en trail? Houd ook rekening met de toekomst: elektrische motoren en laadstations. Graag "motorcross" vervangen door "motorsport" en dit consequent doorvoeren in andere benamingen waar motorcross in voorkomt.

Reactie van de gemeente op opmerking 30

Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip “motorcross” zullen heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 1.33: gebruik begrip en omschrijving “motorcross” heroverwegen.

Opmerking 31

‘1.34 en 1.35: motorcrossbaan/motorcrossterrein;

Reactie: dat is het parcours aldus de begripsomschrijving. Daar staat recreatieve doeleinden bij maar die vinden ook plaats op het motorsportterrein (1.35). Bij 1.35 worden recreatieve doeleinden niet genoemd. Volgens deze begripsomschrijvingen mogen er alleen trainingen worden gehouden en geen wedstrijden. Er moet staan voor wedstrijden én ter voorbereiding van de wedstrijden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 31

In artikel 1.35 is de volgende omschrijving van het begrip “motorcrossterrein” opgenomen. “Een terrein bedoeld voor de motorcross in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen en testritten) of voor recreatieve doeleinden en voor de daarbij behorende activiteiten, zoals onderhoudswerkzaamheden”. De opmerking van inspreker dat “recreatieve doeleinden niet [worden] genoemd” is dan ook niet juist.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 38

‘1.37: Motorcrosswedstrijd

Reactie: geen onderscheid in wedstrijden. KNMV en clubwedstrijden voor specifiek clubleden. Dat is ruimtelijk niet relevant. Bovendien gaat het niet altijd om KNMV maar ook om MON en zou een wedstrijd vanuit de club niet alleen voor leden hoeven zijn. Deze specifieke benoeming van het soort wedstrijd en degene die er mogen komen hoort niet thuis in de ruimtelijke ordening. Gelieve namen/organisaties en het woord "clubleden" niet opnemen in de regels.’

Reactie van de gemeente op opmerking 38

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 39

‘1.43: Openstellingsuren: het aantal uren dat het motorcrossterrein open mag zijn voor motorcross en veldsporten.

Reactie: de omschrijving van het "motorcrossterrein" is het terrein zelf. Dit zou betekenen dat het terrein niet toegankelijk is behalve 6 uur per week. Dit is een onevenredige beperking. Andere sportterreinen kennen een dergelijke beperking ook niet. Hiermee wordt het reguliere gebruik ingeperkt. Verderop in de regels staat dat de openstellingsuren max. 3 uur mag zijn (woe / zon). Dat is onwerkbaar. Het gaat om dat het gebied waar gereden wordt (hoofd en jeugd baan + trailgebiedje) max 3 uur in gebruik mag zijn ten behoeve van de motorsport, niet het terrein an sich. MSV verzoekt het begrip "openstellingsuren" te schrappen of anders te omschrijven.’

Reactie van de gemeente op opmerking 39

De regels voor de openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten zijn opgenomen in artikel 5.4.1. Hierin is samengevat bepaald dat de openstelling van het terrein "minder moet zijn dan acht uren per week, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit het gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar, met het oog op het houden van motorcrosswedstrijden op het terrein of het voorbereiden van zodanige wedstrijden". De opmerking van inspreker dat "het terrein niet toegankelijk is behalve 6 uur per week" is dan ook onjuist. Voor motorcrossactiviteiten moet de openstelling gebruikelijk minder zijn dan acht uren per week.

Bij een openstelling van acht uren per week of meer is er sprake van een geluidzoneringsplichtige inrichting. En zoals wij hiervoor in onze reactie op opmerking 29 hebben opgemerkt willen wij de vestiging van een dergelijke inrichting niet mogelijk maken.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 40

‘1.45: voor de bestemmingen "Sport - Motorcrossterrein" het Normaal Amsterdams Peil (NAP);

Reactie: wat is het NAP peil ter hoogte van de Prikkedam la ? Het peil komt weer terug bij de Wijze van meten (art. 2). Dat is van belang voor de hoogte van de wallen zoals die in de regels staan aangegeven. Het NAP peil bij de woning Grindweg 2 is "al" 5,2 meter NAP. Het 'peil' is meestal het gemiddelde afgewerkte maaiveld, of een referentiemaat van het straatniveau. MSV verzoekt na te gaan of het werken met NAP versus het kunnen ophogen van wallen wel mogelijk is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 40

Wij merken op dat wij het gebruik het begrip "NAP" zullen heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels: het gebruik van het begrip "NAP" heroverwegen.

Opmerking 41

'Art. 3.4: (gebruiksregel bij agrarische gronden/aanduiding parkeerterrein):

Reactie: MSV vraagt zich af waarom alleen het parkeerterrein gebruikt mag worden bij drie wedstrijden ? Wat te doen bij andere evenementen of andere wedstrijden (clubwedstrijd) ? Dan is er weer strijdigheid. Bovendien wordt bij de reguliere bedrijfssituatie dit terrein niet gebruikt. Dit is alleen bij wedstrijden en evenementen. Normaliter kan gewoon geparkeerd worden op het binnenterrein. Dat geldt ook voor bijv. survivaltraingen, bootcamp trainingen of bijv. handboogschiet verenigingen. Het lijkt in deze onnodig maar ook zeker onhandig om in de begripsbepaling te bepalen dat dit parkeerterrein alleen voor drie wedstrijden gebruikt mag worden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 41

Zoals opgemerkt in onze reactie op opmerking 23 hebben wij op 21 mei 2016 aan de MSV een omgevingsvergunning verleend "voor het parkeren op een weiland - strijdig gebruik ruimtelijke ordening". Deze vergunning is - in overeenstemming met de aanvraag - verleend voor het parkeren tijdens "drie motorcrosswedstrijden per jaar". Met de hier betreffende regels hebben wij deze omgevingsvergunning verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 42

'Art. 4: natuur

Reactie: Deze bestemming zie je terug op de verbeelding (bestemmingsplankaart) maar het is feitelijk geen natuur. Het is meer ruigte en door toeval min of meer ontstaan. Er zijn tijden geweest dan was er helemaal geen of weinig begroeiing. Door deze bestemming er op te leggen, zijn er nogal wat beperkingen. MSV ziet liever dat het een groenbestemming krijgt. Of dat het gehele terrein een sportbestemming krijgt en het omliggende terrein een groenbestemming met mogelijkheden/aanduidingen. Stel in de toekomst moet er vanwege geluid een nieuwe lus (of de oude weer hersteld worden) dan kan dat niet aangezien er een natuurbestemming geldt die bewaard moet blijven. Het terrein is ook niet meegenomen in de natuurkaart (NNN/EHS) van de provincie dus het lijkt in die zin overbodig en te hoog gegrepen om te kunnen spreken van een natuurbestemming.'

Reactie van de gemeente op opmerking 42

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 24 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 24 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 43

'4.1 Natuur:

Reactie : valt binnen de bestemming ook de recreatieve sportmogelijkheden zoals een bootcamp training ? Dagrecreatie wordt wel genoemd. Ook dit deel van het terrein zal ingezet moeten kunnen worden voor geluidarme activiteiten. MSV verzoekt de bestemming te veranderen naar groen en daarbij als nevenactiviteiten ook veldsporten/dagrecreatief medegebruik op te nemen zodat het volledige terrein

hiervoor benut kan worden. Ook is het aan te bevelen om hier bouwwerken (geen gebouwen zijnde) toe te staan ten dienste van dagrecreatief medegebruik/veldsporten om zo te kunnen stimuleren dat er ook geluidarm gesport kan worden. Te denken valt aan klimtoestellen/survivalparcours.'

Reactie van de gemeente op opmerking 43

Activiteiten als een bootcamptraining maken wij mogelijk als onderdeel van het begrip "veldsporten". Veldsporten zijn alleen mogelijk op de gronden met de bestemming Sport - Motorcrossterrein. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 44

'Ontsluitingsweg:

Reactie: hier loopt de toegangsweg naar het parkeerterrein. Ook dit is specifiek aangeduid op de plankaart. MSV ziet graag meer flexibiliteit zoals ook eerder is aangegeven bij de analyse van de Bestemmingsplankaart/Verbeelding.'

Reactie van de gemeente op opmerking 44

Deze opmerking hangt samen met opmerking 23 en opmerking 41 hiervoor. De ontsluitingsweg is namelijk ook mogelijk gemaakt op grond van de omgevingsvergunning 2016. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 23 en opmerking 41 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 45

'4.4.1: gebruiksregels:

Reactie: hierin is opgenomen dat het parkeerterrein enkel ten behoeve van 3 wedstrijden gebruikt mag worden. Dat wringt met de mogelijkheid om meer wedstrijden te kunnen organiseren want dan kan dit terrein niet gebruikt worden voor parkeren volgens deze regels. Normaal gebruik is dat dit terrein niet gebruikt wordt voor parkeren, er is ruimte genoeg op het binnenterrein, ook voor de max. 50 personen voor wat andere sportieve activiteiten. MSV stelt voor de gebruiksbepijking van 3 wedstrijden op te heffen voor wat betreft de aanduiding parkeerterrein.'

Reactie van de gemeente op opmerking 45

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 41 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 41 in samenhang met onze reactie op opmerking 44 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 46

'Artikel 5: sport-motorcross

Reactie: Er mag volgens de regels alleen gereden worden op een aangeduid parcours. Hier is het baanverloop aangeduid via de verbeelding. Dat is te beperkend. Dat zie je ook niet in andere bestemmingsplannen voor motorsportterreinen. Het geluid is gebaseerd op een bepaald baanverloop (incl. bulten etc.) wat nu (febr. 2019) iets anders is (al dan niet tijdelijk in afwachting van de testperiode). Dus wat is de waarde van het opnemen van zo specifiek baanverloop. Het gaat in de basis om dat het terrein gebruik wordt voor uitoefenen van de motorsport en dit geeft een bepaald geluideffect naar de

omgeving. Het is logisch dat je bij ingrijpende wijzigingen aan dit verloop een vergunningplicht oplegt want dat houdt in dat je met een geluidonderzoek moet aantonen dat dit geen nadelige effecten geeft voor de omgeving. Maar dat kan ook anders geregeld worden. Nu wordt het op voorhand al vastgelegd. MSV stelt voor hierin flexibiliteit op te nemen.

Ook hier verwijzing naar de begripsbepalingen: dat is een onnodige puzzel voor de omgeving wat is nu precies wat, zie ook hierboven.

In het kader van duurzaamheid verzoekt MSV binnen deze bestemming bij recht mogelijkheden op te nemen voor laadpalen en zonnepanelen in veldopstelling.'

Reactie van de gemeente op opmerking 46

Aanduidingen "specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan" en "specifieke vorm van sport – motorcrossbaan"

De gronden ter plaatse van het motorcrossterrein zijn bestemd als "Sport - Motorcrossterrein". De plaats van deze bestemming is bepaald op basis van de bestemming "Recreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross - circuit)" van het bestemmingsplan 1980 in samenhang met de resultaten van de in mei 2018 uitgevoerde landmeting.

De gronden ter plaatse van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan zijn - voor wat betreft de buitengrens - achtereenvolgens aangeduid als "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan" en "specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan". De stelling van de inspreker dat "het baanverloop aangeduid [is] via de verbeelding" is dan ook onjuist. Op de gronden binnen de aanduidingen is er alle ruimte om de ligging van de circuit te veranderen. De plaats van deze aanduidingen is ook bepaald op basis van de bestemming "Recreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross - circuit)" van het bestemmingsplan 1980 in samenhang met de resultaten van de in mei 2018 uitgevoerde landmeting en komt overeen met de ligging van de circuits in het gebruikte geluidmodel.

Zonnepaneelvelden

In artikel 9.4.1 van de Verordening Romte Fryslân 2014 van de provincie Fryslân is bepaald dat 'een ruimtelijke plan in het landelijk gebied slechts kan voorzien in een opstelling voor zonne-energie:

- a. aansluitend op bestaand stedelijk gebied van een stad of dorp of als onderdeel van een uitbreidingslocatie, of nabij bestaand stedelijk gebied, mits het zonnepark een redelijke aansluiting heeft of krijgt op het stedelijk weefsel van stad of dorp;
- b. op het bouwperceel van een bestaand agrarisch of niet-agrarisch bedrijf, van een bestaande maatschappelijke voorziening of van een bestaande woning, mits het op te stellen vermogen is gericht op de energiebehoefte die samenhangt met de bestaande functie van dat perceel;
- c. [. . .]
- d. op gronden met een bestemming voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer, voor zover het niet gaat om historische infrastructuur en groen grasdijklichamen, zoals benoemd en aangewezen in de Structuurvisie Grutsk op 'e Romte;
- e. [. . .].

Het dichtstbijzijnde stedelijk gebied is Makkinga op een afstand van ongeveer 1.600 m van het motorcrossterrein. Het terrein ligt dan ook niet in aansluiting op bestaand stedelijk gebied. Uit de toelichting op artikel 9.4.1 blijkt dat de provincie 'onder "nabij" verstaat een locatie die weliswaar niet direct grenst aan [bestaand stedelijk gebied], maar die in redelijke mate een aansluiting heeft of, via ontwerp en inrichting, kan krijgen op het "stedelijk weefsel" van de stad of het dorp. Maatwerk is dus mogelijk, maar wij denken als indicatie, aan een aanvaardbare afstand tot [bestaand stedelijk gebied] van 50 m bij dorpen.' Daarbij is naar ons oordeel ook geen sprake van een "bouwperceel van [. . .] bestaand niet-agrarisch bedrijf" of een "bestaande maatschappelijke voorziening". Uit de opmerking van de inspreker blijkt daarbij ook niet wat "het op te stellen vermogen is" en of deze is "gericht op de

energiebehoefte die samenhangt met de bestaande functie van dat perceel". Ook is naar ons oordeel geen sprake van een "bestemming voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer". Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat een zonnepaneelveld op het motorcrossterrein in beginsel is strijd met het beleid en de regels van de provincie zijn.

Op grond van ons beleid zoals onder andere opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 willen wij het aanleggen en/of bouwen van zonnepaneelvelden ondersteunen. Het door de inspreker voorgestelde zonnepaneelveld is alleen nog zo onduidelijk dat wij op basis hiervan niet kunnen beoordelen of dit ruimtelijk aanvaardbaar is. Wij zullen in het bestemmingsplan dan ook geen mogelijkheden opnemen voor de aanleg en/of bouw van een zonnepaneelveld. Overigens merken wij op dat het aanleggen en/of bouwen van zonnepanelen op gebouwen in beginsel vergunningvrij is.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 47

'Artikel 5.2.1: gebouwen;

Reactie: deze zijn uitsluitend te gebruiken voor a (motorcross) en b (geluidwallen en schermen ?) dit klopt niet en is te beperkend. Gebouwen (bijv. kantine) moeten ook ingezet kunnen worden voor de dagrecreatie, verblijfsrecreatie en veldsporten.'

Reactie van de gemeente op opmerking 47

Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. De betreffende regel zullen wij schrappen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.2, onder 5.2.1, onderdeel 1. schrappen.

Opmerking 48

'5.2.2. bouwwerken (dat zijn ook de schermen)

- de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 6,50 m (gemeten boven NAP);
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 11,00 m (gemeten boven NAP).

Zoals eerder genoemd merkt MSV op dat dit wellicht tot verwarring kan leiden. Als Prikkedam 1a bijv. 6 meter boven NAP en de huidige wal is 4 meter (is 10 meter) dan kan er in principe nog 1 meter bovenop. Dit terwijl voorgesteld wordt de wal met 1,5 meter te verhogen. Dan past het ophogen van de wallen en of het plaatsen van schermen niet in het bestemmingsplan. MSV stelt voor in overleg te kijken naar het peil en of dit niet tot onnodige problemen leidt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 48

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 40 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 40 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 49

'Artikel 5.4.2

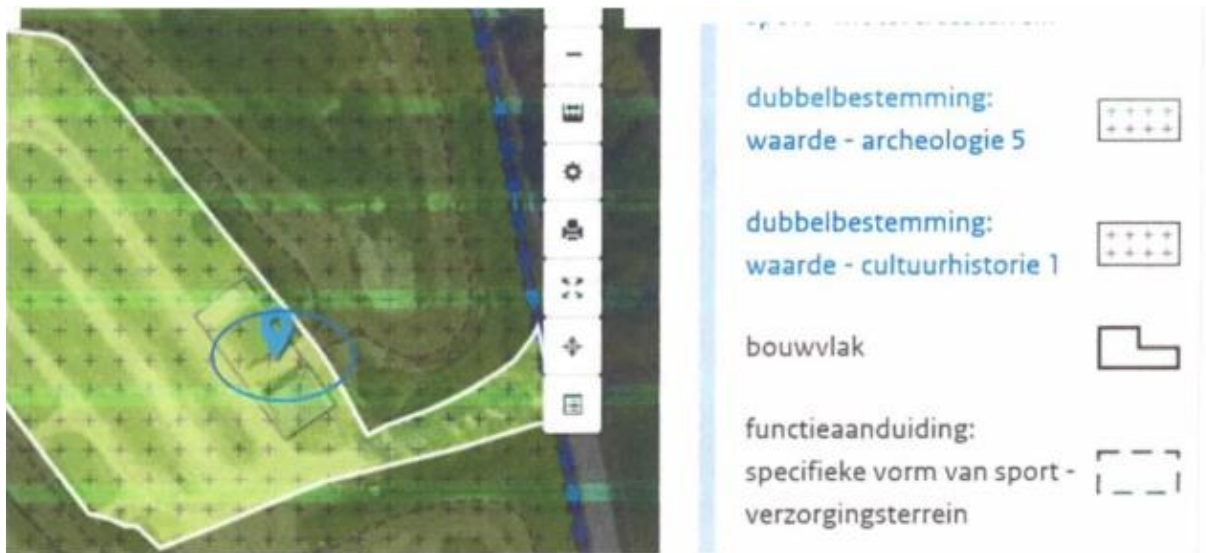
Reactie: begrip openstelling: zoals het op deze manier benoemd is, kan MSV niet mee uit de voeten en is een beperking ten opzichte van de huidige situatie. MSV stelt voor dit beter te omschrijven zodat duidelijk is dat het gaat om het gebruik van de baan (in de basis 6 uur per week) en dat openstelling iets

anders is wat feitelijk niet genoemd hoeft te worden. Het gaat er om dat het terrein in gebruik wordt voor de uitoefening van motorsport i.c. het rijden an sich.

Het schema duidt zodanig specifieke activiteiten aan (zoals bijv. alleen KNMV wedstrijden) dat hier niet mee gewerkt kan worden. Het is, zoals eerder genoemd, ruimtelijk niet relevant wie de wedstrijd organiseert en/of wie hier aan meedoet. Clubwedstrijden is daarom niet van belang. Het moet ook een combi kunnen zijn van oefenen/wedstrijdsimulatie/clinics, alsof het een reguliere training zou zijn. MSV organiseert een wedstrijd voor o.a. clubleden maar ook voor mensen die elders lid zijn. MSV verzoekt dit aan te passen in dit schema.

Er zijn max. 80 dagen opgenomen dat getraind mag worden. MSV is niet duidelijk waarom hiervoor gekozen is. De praktijk wijst weliswaar uit dat niet 52 weken gereden kan worden. De weersomstandigheden maken het dat er soms een paar keer niet getraind kan worden maar u heeft dit vertaald naar een maximum aantal keer kunnen trainen. Dat lijkt niet redelijk. Bovendien is het nergens op gebaseerd en een inperking van de bestaande mogelijkheden.

In het schema staat aangegeven waar (aanduiding) getraind mag worden. Door het zo specifiek te duiden kan er dus niet gereden worden (kennelijk uitsluitend stapvoets) op het binnenterrein. De motoren staan klaar naast de kantine (zie cirkel) en vanuit daar rijden ze de baan op, waarschijnlijk niet met 15 km/uur. MSV stelt voor het terrein niet zo specifiek te omschrijven of op de meter nauwkeurig te bestemmen c.q. in te richten via de gebruiksregels en dit schema. Het is onwerkbaar en lijkt bovendien niet of nauwelijks handhaafbaar. MSV gaat graag in overleg om te kijken in hoeverre dit aangepast kan worden.



In dit schema staan ook de geluidnormen voor de woningen Bercoperweg 74 (niet de woning van [bewoner], = nr. 72), Grindweg 2, Prikkedam 1, 2 en 3. Gemiddeld 50 en max 70, gebaseerd op variant 3. Zoals eerder is genoemd, ontbreekt een bestuurlijke afweging en mist MSV ruimte die de Handreiking hierin biedt. MSV gaat graag in overleg met u om te komen tot een acceptabel en werkbaar schema.

Sluiting op woensdag EN zondag voor een wedstrijd dicht is niet gemotiveerd. MSV heeft eerder in deze reactie aangegeven dat dit nu niet voorgeschreven is als voorwaarde. MSV vraagt zich af waarom dit nu wel zo wordt opgenomen in dit bestemmingsplan als regel. Bij een landelijk of regionale wedstrijd wordt de baan geprepareerd en is trainen vooraf op bijv. woensdag meestal niet handig. E.e.a. is ook

afhankelijk van de conditie van de baan op dat moment. MSV ziet liever geen sluitingsdagen voor of na een wedstrijd.

Voor 1 maart moet de organisator een overzicht beschikbaar stellen ? MSV is niet altijd DE organisator. MSV vraagt zich of waarom gekozen is voor een straal van 700 meter ? Vanuit waar reken je dan ? Hoe moet je dit beschikbaar stellen ? Met een huis-aan-huisbriefje ? Of is vermelding op de website voldoende ? Het was altijd afdoende dat de directe omgeving een briefje kreeg met daarin de geplande wedstrijddagen. MSV zal er uiteraard qua communicatie alles aan blijven doen om de omgeving zo goed mogelijk te informeren. Om dit vast te leggen in een bestemmingsplan lijkt enigszins overbodig en ruimtelijk niet relevant. Bovendien is de straal van 700 niet bepaald. Dus als iemand belt "ik heb geen bericht" ? Dan gaat de gemeente handhaven ? Het lijkt een niet handhaafbare, ruimtelijk relevante regel. Deze hoort wellicht meer thuis in een (milieu)vergunning.'

Reactie van de gemeente op opmerking 49

Openstelling

Deze opmerking van inspreker is naar ons oordeel een herhaling of hangt samen met opmerking 7, opmerking 17, opmerking 21 en opmerking 39 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7, opmerking 17, opmerking 21 en opmerking 39 hiervoor.

Openstellingsdagen voor motorcrosstraining

Zoals wij in onze reactie op opmerking 21 hiervoor hebben overwogen wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu behalve door een bepaalde geluidimmissie naar ons oordeel ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt en is door voor ons de aanleiding om in de regels ook openstellingsdagen opgenomen.

Op 19 november 2018 hebben onze ambtenaren overleg gehad met de MSV. Bij dit overleg was ook onze wethouder Bos aanwezig. Een onderwerp van het overleg was het beperken van het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen. Tijdens dit overleg is door de voorzitter van de MSV uitdrukkelijk opgemerkt dat de MSV geen bezwaren heeft tegen het opnemen van een regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen. Door onze ambtenaren is hierbij uitdrukkelijk opgemerkt dat het beperken van het aantal openstellingsdagen naar hun oordeel het aanvaardbaar woon- en leefmilieu kan versterken. De opmerking van de inspreker dat 'het niet redelijk lijkt' kunnen wij dan ook niet volgen. Daarbij blijkt ons uit de opmerking van inspreker ook niet waarom dit niet redelijk is.

Wij stellen vast dat de inspreker zijn mening over het opnemen van een regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen heeft aangepast. De opmerking van inspreker dat dit "een inperking [is] van de bestaande mogelijkheden" is in die zin juist dat een dergelijke regel niet in de vergunning 2001 is opgenomen. Dit in overweging nemende zullen wij de regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen schrappen.

Aanduiding "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan"

Deze opmerking van inspreker is hangt samen met opmerking 46. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij in de eerste plaats dan ook naar onze reactie op opmerking 46 hiervoor. In de tweede plaats merken wij daarbij op dat de gronden ter plaatse van de toerit naar de motorcrossbaan zijn aangeduid als "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan". De betreffende gronden zijn dan ook "onderdeel van de motorcrossbaan" waarvoor de regel over de snelheidsbeperking tot ten hoogste 15 km/uur niet van toepassing is. Op basis van de ervaringen van onze ambtenaren die op de moment van het uitvoeren van het geluidonderzoek op het motorcrossterrein ter plaatse aanwezig waren blijkt ons dat de betreffende toerit voldoende is om veilig te baan op te rijden. Tijdens het onderzoek reden de crossmotoren vanaf hier namelijk ook de baan op. De opmerking van de inspreker dat de opstelruimte

voor crossmotoren ook “naast de kantine” is maakt dit niet anders. Deze opmerking van de inspreker geeft ons dan ook geen aanleiding om de aanduiding aan te passen.

Bestuurlijke afweging

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties hiervoor in het algemeen.

Zondag en woensdag voor de wedstrijddag

In de aanvraag om de vergunning 2008 is opgemerkt dat ‘de zondag en woensdag voorafgaande aan de wedstrijden er geen trainingen zijn’. In de vergunning 2008 is bepaald dat “de aanvraag en alle als zodanige gewaarmerkte bescheiden deel uitmaken van deze vergunning”. De stelling van de inspreker dat de ‘sluiting op woensdag en zondag voor een wedstrijd [. . .] nu niet is voorgeschreven is als voorwaarde’ kunnen wij dan ook niet volgen. De vergunning 2008 is voor ons de aanleiding om de regel dat er de zondag en woensdag voorafgaande aan een wedstrijddag motorcrosstrainingen mogelijk plaatsvinden op te nemen.

Overleg over wedstrijddagen

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 25 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 25 hiervoor. Daarbij merken wij op dat wij de omschrijving van deze regel zullen heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels: de regel over beperking openstellingsdagen voor trainingen schrappen.

Opmerking 50

‘5.4.3: regels Binnenterrein:

Reactie: max. geluidsnelheden van 15 km/u op het binnenterrein opnemen hoort niet thuis in het bestemmingsplan. Gaat een handhaver dan meten hoe snel daar wordt gereden ? MSV stelt voor deze regel te schrappen.

Verblijfsrecreatie mag alleen bij wedstrijddagen en is toegestaan in de nacht voorafgaand aan een wedstrijddag. Als je dit heel eng uitlegt dan mag je pas vanaf 0.00 in je tent of caravan overnachten ? MSV stelt voor dit te verduidelijken zodat helder wanneer de caravans en tenten geplaatst mogen worden. In de praktijk druppelt men zaterdagmiddag binnen indien men wil overnachten voor een grote wedstrijd op zondag. MSV stelt voor hier een andere omschrijving voor te hanteren.’

Reactie van de gemeente op opmerking 50

Snelheid op het verzorgingsterrein

Deze opmerking van de inspreker komt overeen met opmerking 53 in de zienswijze van de inspreker op de ontwerp-NRD. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 53 in hoofdstuk 3.2 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Hierin hebben wij samengevat opgemerkt dat ‘deze regel in de vergunning 2001, onder E., onder 6. is opgenomen’.

Verblijfsrecreatie

Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie dan ook heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.3, onder a., de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie, heroverwegen.

Opmerking 51

'5.4.4 veldsporten:

Max 3 uur per week openstelling tijdens dagperiode.

Reactie: dit betekent standaard (ook in de zomer) dat MSV het terrein kan opstellen tot uiterlijk 19.00 (na correctie). Veel trainingen of sporten beginnen dan pas dus wat heeft MSV hier dan aan. MSV zou graag zien dat aangesloten wordt bij de praktijk. MSV is al eens benaderd door een groep sporters/bootcampers die 's avonds graag wil trainen op het terrein. Men wil dan met attributen (bijv. tractorbanden) trainen. Geen luidruchtige situatie. Ook zijn er in den lande trainingparcoursen voor survivalruns. MSV acht het denkbaar en haalbaar dat een dergelijk klimparcours op het terrein gerealiseerd kan worden om zo in te kunnen spelen op bepaalde behoeftes. Max aantal personen 50 lijkt wel haalbaar maar max. 3 uur per week tot uiterlijk 19.00 uur is te beperkt. Het gaat om geluidarme activiteiten. MSV stelt voor om meer ruimte hierin te bieden en wil graag met u in overleg op welke wijze dit vorm kan krijgen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 51

Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen de mogelijkheden voor veldsporten dan ook heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.4, mogelijkheden voor veldsporten, heroverwegen.

Opmerking 52

'5.5.1

Reactie: hier wordt KNMV en clubwedstrijden genoemd maar het is niet altijd KNMV. En zoals eerder genoemd doet het er niet toe van wie de wedstrijden zijn. MSV stelt voor om namen te schrappen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 52

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 53

'5.5 afwijking gebruiksregels:

Reactie: hierin zijn de extra wedstrijden geregeld. Die moeten dan eerst aangevraagd worden d.m.v. een aanvraag omgevingsvergunning. Er mag dan o.a. geen afbreuk zijn aan genoemde waarden genoemd bij 3.1 (3.1 zijn de agrarische waarden). Maar wanneer is dat afdoende ? En welke waarden ? 3.1 is de agrarische bestemming en bevat geen waarden. En wie stelt deze waarden vast (zie begripsomschrijving: het moet eerst door iemand vastgesteld worden). Er zal de waarden genoemd bij de bestemming "natuur" bedoeld worden ? MSV stelt voor nader te kijken naar deze regels en of deze praktisch uitvoerbaar zijn.

Ook hierbij: geen KNMV noemen en clubwedstrijd niet uitsluitend voor clubleden. Het kan dan een extra (grote) wedstrijddag van twee dagen (zat trainen en zondag wedstrijd) en max 5 clubwedstrijden. MSV heeft zoals eerder genoemd zorgen om de maximale geluidsnormen en waar is het onderscheid in normen op gebaseerd tussen deze extra wedstrijddag en de clubwedstrijd ? MSV verzoekt hier nog eens nader naar te kijken.

Ook hierbij: voorafgaand aan de wedstrijddagen dicht op woe en zon. MSV vraagt zich net zoals bij de 3 wedstrijden af waarom een verplichte sluiting van twee dagen vooraf ?

Ook hierbij: de regel dat de straal van 700 meter geïnformeerd moet worden. Daar komt als extra regel nog bij dat bij de aanvraag een verslag ingediend moet worden van overleg met de omgeving. MSV vraagt zich waarop dit gebaseerd is zonder dat (participatie)beleid is vastgesteld. Het is mooi een doorkijk te maken naar de Omgevingswet maar dient het middel wel het doel ? En wat doet het college hier vervolgens mee ? Zonder participatiebeleid c.q. toetsingskader lijkt dit een non-regel. Neemt uiteraard niet weg dat MSV de omgeving informeert over mogelijke extra activiteiten.

Binnen het totale crossterrein is het verboden om zonder vergunning vegetatie weg te halen? rooien houtgewas. Dat zijn nog strengere regels dan bij de bestemming "natuur". MSV acht dit niet werkbaar. Wat is vegetatie ? En wat is de noodzaak van een dergelijke vergunningplicht ? Dat je voor elk boompje of struikje weghalen een vergunning moet aanvragen ? Dit is niet reëel te verlangen van een eigenaar. Dat doet de gemeente in andere gevallen ook niet. Er moet dan ook nog gekeken worden naar de waarden van het gebied, welk gebied ? Zoals MSV al eerder stelde, er zijn geen waarden in "het gebied".

De waarden archeologie en cultuurhistorie zijn afkomstig uit het bestemmingsplan Buitengebied en geldt in feite voor iedereen (bedrijven, burgers) in het buitengebied. Er geldt een uitgebreid vergunningplichtig stelsel waar in de praktijk niet of nauwelijks naar gekeken wordt, mits bijv. grote afgravingen, landinrichting, bouwen van grote oppervlaktes/verharding etc. Dat lijkt voor MSV vooralsnog geen belemmering. Bovendien is de grond al zo vaak geroerd dat er niet of nauwelijks meer verwachtingen hoeven te zijn.'

Reactie van de gemeente op opmerking 53

Behouden en versterken van waarden

In artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder b. is bepaald dat "de voor Agrarisch aangewezen gronden zijn bestemd voor [het] behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden". De opmerking van inspreker dat 'de agrarische bestemming geen waarden bevat' is dan ook onjuist.

Motorcrosswedstrijden

Voor wat betreft het gebruik van onder andere het begrip "KNMV-wedstrijd" is deze opmerking van inspreker naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Het onderscheidt tussen de grenswaarden voor de "extra wedstrijddag" en de "clubwedstrijd" hangt samen met de uitgangspunten van het uitgevoerde geluidonderzoek. Voor ons reactie verwijzen wij dan ook naar het planMER.

Zondag en woensdag voor de wedstrijddag

De opmerking "voorafgaand aan de wedstrijddag dicht op woe en zon" is naar ons oordeel een herhaling van de opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Overleg over wedstrijddagen

De opmerking over het overleg over wedstrijddagen is naar ons oordeel een herhaling van de opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Behouden van natuurwaarden

De opmerking van inspreker over omgevingsvergunning voor het verwijderen van vegetaties kunnen wij volgen. Wij zullen deze regel heroverwegen.

Behouden van cultuurhistorische waarden

De opmerking van inspreker over het behoud van cultuurhistorische waarden nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.7.1, onder a. heroverwegen.

Opmerking 54

‘Artikel 9 onder d:

Reactie: MSV mag het terrein niet gebruiken t.b.v. geluidzoneringsplichtige inrichting ? Wat is de toegevoegde waarde van deze regel aangezien hiervan geen sprake is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 54

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 29 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 29 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 55

‘Artikel 10: algemene afwijkingsregels, onder b.

Reactie: er wordt gelinkt naar artikel 8 lid d , maar die bestaat niet. Er staat dat met omgevingsvergunning de grond gebruikt kan worden als standplaats voor kampeermiddelen bij wedstrijden en trainingskampen. Verblijfsrecreatie is al toegestaan binnen de bestemming Sport/binnenterrein.’

Reactie van de gemeente op opmerking 55

De opmerking van inspreker is juist: de verwijzing in artikel 10, onder b. is onjuist. Wij zullen de verwijzing aanpassen.

Aanpassingen

Artikel 10, onder b. verwijzing aanpassen.

Opmerking 56

‘Artikel 11.2: Overgangsrecht.

Reactie: Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet. Wat betekent dit voor MSV. Als MSV dit ten gunste van MSV uitlegt, dan redeneert MSV zo: er is nu een huidige milieuvergunning, het terrein mag nu worden gebruikt met een bepaalde geluidbelasting richting omgeving. Door dit plan wordt het gebruik vooralsnog ingeperkt door de geluidbelasting ten opzichte van het vergunde in te perken. Dus je zou kunnen stellen dat het huidige gebruik (incl. vergunde geluidruimte) onder het overgangsrecht gaat vallen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 56

Op grond van artikel 11, lid 11.2, onder 1. mag een gebruik dat op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan plaatsvond en hiermee in strijd is blijven plaatsvinden. Wij gaan er van uit dat het gebruik op grond van de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008 op het moment van het

vaststellen van het bestemmingsplan plaatsvinden. Op grond van dit artikel mag dit gebruik dan ook blijven plaatsvinden. In die zin kunnen wij de opmerking van de inspreker volgen.

Maar zoals wij ook in het planMER hebben opgemerkt zijn “behalve een nieuw bestemmingsplan, (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken. In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij opgemerkt dat de MSV (in de eerste plaats) verantwoordelijk is voor een mogelijk aan te vragen omgevingsvergunning. Op grond van artikel 2.30 en artikel 2.31 van de Wabo kunnen wij de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008 ook zelf wijzigen. Na het inwerkingtreden van het bestemmingsplan zullen wij dan ook met de MSV overleggen over het herzien van de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

3.2.2 Ontwerpplanmilieueffectrapportage Motorcrossterrein De Prikkedam

Opmerking 57

Bij 1.1:

De gemeente wil een einde maken aan deze onduidelijkheid door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet Milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage uit te voeren.

Reactie: het gaat niet om de omvang van de voorgenomen activiteiten. Het gaat om een jarenlange bestaande situatie zonder goed planologisch kader welke buiten invloed van MSV zo ontstaan is. MSV stelt voor om deze tekst aan te passen. Zo lijkt het net alsof er sprake is van een nieuwe inrichting.’

Reactie van de gemeente op opmerking 57

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 58

‘Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig.

Reactie: het gaat hier net zoals hierboven al is benoemd, niet om voorgenomen activiteiten maar om bestaande activiteiten (6x u per week beoefenen motorsport en 3 wedstrijden) de overige gewenste activiteiten maken niet ineens dat er sprake zou zijn van een MER plicht. Er moet een geactualiseerde milieuvergunning komen. MSV stelt voor deze tekst aan te passen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 58

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 en opmerking 56 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 en opmerking 56 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 59

'Aangezien het in dit geval een wijziging en uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het plangebied) van meer dan 5 hectare, is dit project m.e.r.-plichtig.

Reactie: wat is dan precies de wijziging en uitbreiding ? Het gaat hier niet om een racebaan en/of testbaan. MSV stelt voor deze tekst aan te passen naar de werkelijke reden van deze PlanMer en bestemmingsplan. Het is een jarenlange bestaande vergunde situatie waarbij door omstandigheden buiten de invloedssfeer van MSV het nog steeds niet is gelukt een goed planologisch kader te krijgen. Net zoals bij de opmerkingen in de inspraakreactie m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan plaatst MSV kanttekening bij het feit dat er een PlanMer noodzakelijk zou zijn. Het circuit dat gebruikt kan worden voor motorsport is in totaal 2 km. lang. Het is geen circuit zoals bijv. TT waar het Besluit MER en de daarbij behorende procedures meer op gericht lijken.'

Reactie van de gemeente op opmerking 59

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 60

'2.2.

Het overige deel van de motorcrossbaan valt binnen de aanduidingen van het plan van 1980. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming natuur en is dus in strijd met het bestemmingsplan.

Reactie: de beginnerscrossbaan valt onder het overgangsrecht. Dit is al eens uitgesproken door de ABRS. MSV stelt voor dit niet als 'strijd met het bestemmingsplan' te omschrijven. Ook hierbij een fout in het bestemmingsplan van destijds. De beginnersbaan is wel benoemd in de milieuvergunning en de tekst van het bestemmingsplan destijds maar is "vergeten" om positief te bestemmen op de verbeelding van die tijd.'

Reactie van de gemeente op opmerking 60

Zoals wij in onze reactie op opmerking 2 in hoofdstuk 3.1 hebben opgemerkt is in de toelichting van het bestemmingsplan 1980 opgemerkt dat 'vooral de uitgangspunten ten aanzien van het natuurlijk milieu ertoe hebben geleid, dat de onlangs aangelegde jeugdcrossbaan niet als zodanig is bestemd. Deze baan ligt rondom een heideven, De vegetatie in en rondom deze ven zal op langere termijn door het gebruik van de baan in ernstige mate worden aangetast'. De stelling van de inspreker dat er sprake is van "een fout in het bestemmingsplan van destijds" en dat 'destijds is "vergeten" om positief te bestemming op de verbeelding van die tijd' is dan ook volkomen onjuist. Het niet bestemmen van de beginnerscrossbaan was een overwogen besluit van de raad.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 61

'Tabel op blz 12: daar staat nog het Milieubeleidsplan van 2016. Lijkt niet meer van toepassing. Net zoals in de inspraakreactie verzoekt MSV dit buiten beschouwing te laten. Het kan niet zo zijn dat gerefereerd kan worden aan een beleidsstuk dat geldt tot 2016 zonder dat er een besluit genomen is dat dit beleid verlengd c.q. geactualiseerd wordt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 61

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 10 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 10 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 62

‘Blz 13: Uitvoeringsbesluiten

Voor de uitvoering van het voorkeursalternatief uit dit MER zijn mogelijk nog meldingen, toestemmingen en/of vergunningen nodig. Een voorbeeld van een activiteit waarvoor dit kan gelden is het vellen van bomen of houtopstanden om wallen op te hogen.

Reactie: wat wordt met deze zin bedoeld ? Gaat het dan om het vellen van bomen die staan op de wallen ? Er staat vervolgens "om wallen op te hogen". Die mogelijkheid is bij recht opgenomen in het voorontwerp.’

Reactie van de gemeente op opmerking 62

In het bijzonder voor wat betreft de voorbeeld kan het (laten) vellen van houtopstanden in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. In artikel 4.2, lid 1 van die wet is namelijk bepaald dat het ‘verboden is een houtopstand [. . .] te vellen of te doen vellen [. . .] zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten. Dat de aanleg of verandering van geluidwallen op grond van het voorontwerpbestemmingsplan bij recht mogelijk is maakt dit niet anders.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 63

‘Blz 14: graag een actuele inrichtingstekening (deze is van 2016) opnemen. Hiervoor zal MSV zorgen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 63

Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom de in figuur 4.1 van het ontwerpplanMER opgenomen overzichtstekening niet voldoende is om inzicht te krijgen in de plaats van de verschillende onderdelen van het motorcrossterrein. Van de MSV hebben wij ook geen nieuwe overzichtstekening ontvangen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 64

‘Blz 15 Parkeren

Tijdens wedstrijden wordt ook wel het terrein van en rondom de beginnersbaan gebruikt voor parkeergelegenheid. Graag in de tekst opnemen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 64

Wij merken op dat het parkeren op de beginnerscrossbaan in strijd is met het bestemmingsplan 1980. Het parkeren is ook geen onderdeel van de vergunning 2001, 2008, 2016 of andere vergunning. Ook is het geen onderdeel van het verzoek van de MSV van 17 april 2017. Voor ons is er dan ook geen aanleiding om het planMER hier op aan te passen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 65

'Recreatief medegebruik: het wordt niet door MSV gedoogd maar gewoon toegestaan. Graag de tekst hierop aanpassen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 65

In het verzoek van de MSV van 17 april 2017 is over het recreatief medegebruik het volgende opgemerkt. "Dit huidige medegebruik wordt gezien als dagrecreatief medegebruik en wordt door de club als eigenaar van het terrein gedoogd". Dat er sprake is van gedogen is dan ook een stelling van de MSV. Wij gaan er op basis van de inspraakreactie van uit dat de MSV voor wat dit betreft op dit moment een andere mening heeft en zullen de planMER voor wat betreft de omschrijving van het bestaande recreatief medegebruik in heroverweging nemen.

Aanpassingen

planMER, hoofdstuk 4.1, kop "recreatief medegebruik": tekst voor wat betreft het gedogen heroverwegen.

Opmerking 66

'Blz 16:

tegelijktijd op de baan. Daarnaast zijn er volgens de MSV gemiddeld ca 100 begeleiders/bezoekers aanwezig.

Reactie: graag hier een weergave opnemen hoe een training er uit ziet. Zo lijkt het alsof er constant 3 uur lang 20-40 rijders over de baan rijden. Maar het gaat in manches van ongeveer 15-20 minuten (gevorderden en beginners).'

Reactie van de gemeente op opmerking 66

In de inspraakreactie is maar een deel van de hier betreffende alinea opgenomen. In de volledige alinea is opgemerkt dat 'volgens de MSV er tijdens een goed bezochte training gemiddeld ca 100 rijders rijden, en zijn er ca 20-40 rijders tegelijktijd op de baan'.

Overigens merken wij op dat in de inspraakreactie is opgemerkt dat de lengte van een manche ongeveer 15 tot 20 minuten is. Dit wijkt af van de informatie die op de internetpagina van de MSV staat en de informatie die onze ambtenaren hebben ontvangen tijdens het overleg met de MSV op 29 maart 2019.

Ook wijkt de opmerking af van de omschrijving van een training zoals die is opgenomen in het verzoek van de MSV van 17 april 2017. Hierin is opgemerkt dat er op zondag 13 maart 2016 'in totaal 108 motorrijders waren en gemiddeld 100 bezoekers/begeleiders. Deze 108 rijders worden bij een training in drie groepen verdeeld inclusief een groep jeugdrijders. Dit betekent dat in dat geval ongeveer 20 jeugdrijders rijden op de beginnerscrossbaan en gemiddeld 40 rijders per groep op de hoofdbaan. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo'n groep gemiddeld 16-18 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden).' Hieruit is naar ons oordeel af te leiden dat het niet is uit te sluiten dat er continu 20 tot 40 crossmotorrijders op de baan rijden. Samengevat zijn wij van oordeel dat de in het ontwerpplanMER opgenomen omschrijving van een training een voldoende samenvatting is van de informatie die wij daarover van de MSV hebben ontvangen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 67

'Het gebruik van de beginnersbaan hiervan is niet bestemd, en maakt daarom geen deel uit van de referentiesituatie.

Reactie: Dit klopt niet aangezien de beginnersbaan onder het overgangsrecht valt. Bij de vaststelling van de referentiesituatie is deze niet meegenomen omdat deze nauwelijks effect heeft voor de referentiesituatie t.a.v. de hoofdbaan. MSV stelt voor deze tekst aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 67

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 60 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 60 hiervoor. Daarbij merken wij op dat onze ambtenaren in het overleg met de MSV van 12 juli 2018 ook een toelichting hebben gegeven waarom de beginnerscrossbaan niet in de referentiesituatie is opgenomen. Samengevat is opgemerkt dat "de beginnerscrossbaan [. . .] in het geldende bestemmingsplan onder het overgangsrecht is opgenomen. [. . .] Omdat de beginnerscrossbaan onder het overgangsrecht is opgenomen [is] het noodzakelijk en wenselijk om inzicht te krijgen in de (milieu)effecten van de baan. Een gebouw (of ander bouwwerk) of gebruik kan in beginsel maar één keer onder het overgangsrecht worden opgenomen. De bedoeling van het overgangsrecht is namelijk om een gebouw of gebruik in de periode dat het bestemmingsplan geldt te slopen of te stoppen. Vastgesteld kan worden dat tot op dit moment de beginnerscrossbaan niet is "gesloopt" en het gebruik daarvan niet is gestopt. Dit betekent dat de raad bij het vaststellen van het bestemmingsplan dat in voorbereiding is de keuze moet maken om de beginnerscrossbaan uitdrukkelijk niet mogelijk te maken of uitdrukkelijk wel mogelijk te maken. Zoals opgemerkt: de beginnerscrossbaan kan in beginsel niet weer onder het overgangsrecht worden opgenomen. Om een goede keuze te kunnen maken, dat wil zeggen op basis van een onderbouwing, is het noodzakelijk en wenselijk om inzicht te krijgen in de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan. Op basis hiervan kan de raad beoordelen of de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan aanvaardbaar (kunnen) worden geacht en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening met het niet "slopen" van de baan en het niet stoppen van het gebruik ervan. Het inzicht in de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan kan alleen verkregen worden door een situatie te onderzoeken waarin de baan niet is opgenomen (de referentiesituatie) en een situatie waarin de baan wel is opgenomen (de alternatieven). De stelling van de inspreker dat 'bij de vaststelling van de referentiesituatie deze niet is meegenomen omdat deze nauwelijks effect heeft voor de referentiesituatie' is dan ook onjuist.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 68

'KNMV-wedstijden

Reactie: MSV stelt voor het woord KNMV te schrappen. Het zijn landelijke en/of regionale wedstrijden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 68

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 69

'Blz 17:

In het bosalternatief wordt het bestaande legale gebruik positief bestemd. De enige aanvulling ten opzichte van de referentiesituatie is dat in het basisalternatief.

Reactie: het wordt niet "positief bestemd" maar gewoon het bestaande gebruik voorzien van een bestemming. Zo lijkt het alsof er geen planologisch kader heeft gegolden voor het terrein en dat het

illegaal is. De reden hiervoor is immers dat bestemmingsplannen en een beheersverordening zijn gesneuveld. MSV stelt voor deze zin aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 69

Zoals wij in onze reactie op opmerking 8 in hoofdstuk 2.3 hebben opgemerkt is een goede ruimtelijke ordening "het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen". Hierbij is over "een goede ruimtelijke ontwikkeling" opgemerkt dat "onze samenleving [constant in ontwikkeling is]. [. . .]. Een goede ruimtelijke ontwikkeling verlangt 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". Het resultaat van die bestuurlijke afweging kan ook zijn dan een gebruik dat op grond van wet- en regelgeving zoals een verleende omgevingsvergunning mogelijk is toch niet "positief bestemd" wordt omdat het in strijd met de goede ruimtelijke ordening wordt geacht. Dit in overweging nemende kunnen wij de uitleg dat 'het lijkt alsof er geen planologisch kader heeft gegolden voor het terrein en dat het illegaal is' dan ook niet volgen. Die uitleg laten wij dan ook voor de inspreker.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 70

'4.3.2 Plusvarianten

Plusvariant 1: Uitbreiding aantal motorcrosswedstijden

In deze variant zal het aantal dagen waarop KNMV-wedstrijden

Reactie: ook hier graag KNMV niet noemen maar landelijk/regionaal. Of als dit wel genoemd moet worden dan ook MON noemen.;

Reactie van de gemeente op opmerking 70

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 71

'Daarnaast voorziet deze plusvariant, in aanvulling op het basisalternatief, in het toestaan van maximaal 5 clubwedstrijddagen per jaar. Deze wedstrijden zijn alleen bedoeld voor de clubleden en worden gehouden op de zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) na de clubwedstrijddag vervallen.

Reactie: MSV is de club die een wedstrijd organiseert maar niet specifiek alleen voor leden. Het kan ook gaan om bijv. een clinic of een training die aan en voor een klein groepje rijders wordt gegeven. Zoals ook in de inspraakreactie is genoemd, stelt MSV niet voor om de woe en zon te sluiten na de een "clubwedstrijd". MSV stelt voor de tekst hier op aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 71

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 17 en opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 en opmerking 49 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 72

'Blz 21: 6.2.1 Scope en juridisch kader

Reactie: MSV heeft de nieuwe omgevingsvergunning voor AMBC Staphorst bekeken. Daar is ook een planologische afweging gemaakt, zij het via een uitgebreide afwijking van het bestemmingsplan maar daarbij geldt net zo goed dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon-en leefklimaat. Daar werd dit niet zo nadrukkelijk genoemd. Uiteraard is een goede ruimtelijke ordening belangrijk maar het gaat hier niet om een blanco nieuwe situatie. Er dient rekening gehouden te worden met de reeds vergunde situatie en de manier te komen tot een aanvaardbare geluidnorm aldus de Handreiking. Er lijkt voorbij gegaan te worden aan bestaande rechten.'

Reactie van de gemeente op opmerking 72

Waar de inspreker in zijn opmerking naar verwijst met "daar werd dit niet zo nadrukkelijk genoemd" is ons niet duidelijk. Voor het andere is deze opmerking naar ons oordeel een herhaling van onder andere opmerking 3 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij onder andere dan ook naar onze reactie op opmerking 3 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 73

'Schema blz 21:

Reactie: net zoals MSV heeft aangegeven in de inspraakreactie is de VNG brochure toegepast. Dit terwijl de Handreiking ook van toepassing is.'

Reactie van de gemeente op opmerking 73

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 74

'Blz 22:

bronvermogen

Reactie: bij de vaststelling van het bronvermogen heeft MSV al eerder vraagtekens gezet. Dit lijkt tekomen door een onbedoelde situatie tijdens die bewuste trainingen. Hiervoor verwijst MSV naar de inspraakreactie. MSV verzoekt het geluidrapport van Peutz hierop te nuanceren en daarmee ook deze tekst.'

Reactie van de gemeente op opmerking 74

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 75

'tonaal geluid : van tonaal geluid is geen sprake.'

Reactie van de gemeente op opmerking 75

In de eerste plaats stellen wij op basis van deze opmerking van inspreker vast dat er tussen de MSV en ons geen verschil van inzicht is over dat er wel of niet sprake is van een tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein: er is geen sprake van een tonaal karakter. In de tweede plaats verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 76

'Blz 23: bijstellen bronvermogen

Reactie: MSV vraagt zich af op welke wijze het bronvermogen van een standaard-wedstrijd (fabrieks)motor bijgesteld kan worden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 77

In onze reactie op opmerking 13 hiervoor hebben wij al een deel van de internetpagina van de MVS overgenomen. Behalve dit deel is hier ook opgemerkt dat "degenen die deze ["Prikkedamnorm"] niet halen maken teveel lawaai en zullen hierop aangesproken worden. [. . .] Je krijgt dan 1x de kans om er wat aan te doen. (Behalve als je met een wedstrijddemper rijdt, dan mag je meteen vertrekken)." Hieruit leiden wij af dat het rijden met een "standaard-wedstrijd (fabrieks)motor" tijdens trainingen door de MSV sowieso al niet wordt toegestaan. Ook leiden wij hieruit af dat het mogelijk moet zijn om dergelijke motoren aan te passen door de "wedstrijddemper" te vervangen door een andere demper.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 78

'Blz 24:

6.3 Resultaat verkenning trainingssituatie

Reactie: deze bestuurlijke afweging is niet gemaakt. In de inspraakreactie is wat dit onderdeel betreft aangegeven dat MSV deze afweging mist en dat alleen de VNG brochure is gehanteerd en niet de mogelijkheden (stappenplan) uit de Handreiking. Voor bijv. de vergunde ruimte van 61 dB(A) voor Prikkedam 1 moet via dit bestemmingsplan 11 dB(A) gereduceerd worden zonder dat hiervoor de mogelijkheden voor zijn althans niet gemotiveerd en onderzocht.'

Reactie van de gemeente op opmerking 78

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 79

'Met het maatregelpakket van variant 3 kan de MSV elke training beschikken over 67 crossuren.

Reactie: MSV vraagt zich af wat dit in de praktijk dan betekent.'

Reactie van de gemeente op opmerking 79

Bij een openstelling van 3 klokuren betekenen 67 crossuren dat er $(67 \text{ crossuren} : 3 \text{ klokuren} =)$ 22 crossmotorrijders continu in de baan kunnen rijden.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 80

'Blz 26:

hier wordt een KNMV wedstrijd genoemd. Noem het liever landelijk of regionale wedstrijd.'

Reactie van de gemeente op opmerking 80

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 81

'maar het verkeer kan goed afgewikkeld worden over het lokale en regionale wegennet

Reactie: graag toevoegen dat het nooit tot problemen heeft geleid.'

Reactie van de gemeente op opmerking 81

Deze opmerking van de inspreker nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 82

Blz 32: Conclusie geluid motorcrossterrein

In alle situaties leidt het voorlopige voorkeursalternatief tot een verbetering van de geluidssituatie op ten opzichte van de referentiesituatie. In alle situaties wordt dit positieve effect bereikt door het ophogen van de wallen. In trainingssituaties zal in het voorlopige voorkeursalternatief ook het bronvermogen worden beperkt, hierdoor treedt nog een extra reductie van geluidbelasting op.

Reactie: hier ontbreekt een kosten-baten analyse. Peutz heeft in haar geluidonderzoek zelf niet heeft welke kosten hiermee gemoeid zijn of deze maatregelen redelijkerwijs kunnen verlangd. Ook de gemeente gaat hier in het voorontwerpbestemmingsplan aan voorbij: een afweging heeft niet plaatsgevonden maar wel een rigide toepassing van de 'standaard' geluidnormen en het balletje wordt bij de MSV neergelegd. MSV verzoekt om dit onderdeel nader met MSV te bespreken.

Reactie van de gemeente op opmerking 82

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 83

'Blz 34:

Reactie: hier ook KNMV schrappen of MON toevoegen maar de voorkeur gaat uit naar landelijke of regionale wedstrijden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 84

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 85

'Blz 36; In deze plusvariant worden deze sportactiviteiten toegestaan op het gehele Prikkedamterrein, uiteraard op momenten dat er geen motorcross plaatsvindt.

Reactie: de sportactiviteiten zijn vooralsnog niet via het voorontwerpbestemmingsplan toegestaan op het gehele terrein. MSV heeft in de inspraakreactie verzocht om dergelijke geluidarme sportactiviteiten toe te staan binnen de diverse bestemmingen. De voorkeur gaat hierbij uit naar twee bestemmingen: motorsportterrein en groen. Los van dat het niet logisch is dat tijdens een training op woensdag of zondag ook geluidarm gesport wordt, is niet uitgesloten dat er alleen gesport mag worden op de momenten dat er geen motorcross plaatsvindt (zie regels 5.4.4. van het voorontwerp bestemmingsplan).'

Reactie van de gemeente op opmerking 85

De opmerking van de inspreker dat 'de sportactiviteiten vooralsnog niet zijn toegestaan op het gehele terrein' kunnen wij volgen in die zin dat het ook onze bedoeling was om dit alleen mogelijk te maken op de gronden bestemd als "Sport - Motorcrossterrein". De ontwerpplanMER is hierover onvoldoende duidelijk. Wij zullen het planMER hier op aanpassen.

Aanpassingen

planMER: tekst aanpassen zodat voldoende duidelijk wordt dat veldsporten alleen op de gronden bestemd als "Sport - Motorcrossterrein" mogelijk worden gemaakt.

Opmerking 86

'Blz 37: Voorkeursalternatief

Reactie: hiervoor verwijst MSV naar de inspraakreactie. Het voorkeursalternatief lijkt vooralsnog onvoldoende gemotiveerd en daarbij is niet gekeken naar een alternatieve benadering en mogelijkheden wat betreft het geluidsaspect en de vergunde situatie.'

Reactie van de gemeente op opmerking 86

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties in het algemeen.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.