

nr. 6

De raad van de gemeente Ooststellingwerf;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 10 september 2019;

gelet op,

het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening, het besluit ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 december 2019 (201808693/1/R3);

overwegende dat,

voor het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam een milieueffectrapportage is uitgevoerd;

van de Commissie voor de milieueffectrapportage op 11 juli 2019 een toetsingsadvies op het voor de milieueffectrapportage opgestelde milieueffectrapport is ontvangen;

van 14 juni 2019 tot en met 25 juli 2019 het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam voor iedereen ter inzage heeft gelegen;

van de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam op de voorgeschreven wijze openbare kennisgeving is gedaan;

iedereen in de gelegenheid is gesteld om gedurende de genoemde termijn schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voor te brengen;

van deze mogelijkheid – binnen de genoemde termijn – gebruik is gemaakt en dat deze zienswijzen leiden tot wijzigingen in vergelijking met het ontwerpbestemmingsplan;

er ook sprake is van ambtelijke wijzingen in vergelijking met het ontwerpbestemmingsplan;

besluit

1. Een goede ruimtelijke ordening op het motorcrossterrein De Prikkedam en in de omgeving van het terrein te waarborgen.
2. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 december 2018 uit te voeren.
3. Het bezwaar van 19 januari 2015, voor zover dit ongegrond is verklaard, tegen het besluit van 16 december 2014 om geen nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor het motorcrossterrein De Prikkedam, gegrond te verklaren.
4. Een motorcrossterrein op het perceel aan de Prikkedam 1A in Makkinga planologisch-juridisch mogelijk te maken.

5. De feitelijk bestaande situatie die in overeenstemming is met wet- en regelgeving en het verzoek van MSV De Prikkedam van 17 april 2017 om (aanvullende) activiteiten mogelijk te maken als uitgangspunt te nemen.
6. Een geluidimmissie van ten hoogste 50 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en een immissie van ten hoogste 70 dB(A) voor het maximale geluidsniveau als algemene hoogste grenswaarde te nemen.
7. Aanvullende motorcrosswedstrijddagen en (andere) (veld)sportevenementen niet mogelijk te maken.
8. Veldsportactiviteiten mogelijk te maken.
9. Met de reactie zoals opgenomen in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen op het ontvangen toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wijzigingen naar aanleiding hiervan in te stemmen.
10. Van het Milieueffectrapport Motorcrossterrein De Prikkedam, fase 2 en de Oplegnotitie MER hierbij kennis te nemen.
11. Met de reactie zoals opgenomen in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen op de ontvangen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en de wijzigingen naar aanleiding hiervan in te stemmen.
12. Met de ambtelijke wijzigingen zoals opgenomen in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in te stemmen.
13. Geen exploitatieplan vast te stellen.
14. Van het rapport Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam – onderzoek schaderisico kennis te nemen.
15. Het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam met wijzigingen zoals opgenomen in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen vast te stellen.
16. De toelichting met wijzigingen zoals opgenomen in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen vast te stellen.

Besloten in de openbare vergadering van 7 oktober 2019.

 , griffier.

 , voorzitter.

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 zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam
Milieueffectrapport Motorcrossterrein De Prikkedam

1. Inleiding

Inleiding

De gemeente Ooststellingwerf bereidt een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein De Prikkedam voor. Onderdeel van deze voorbereiding is het opstellen van een ontwerpbestemmingsplan en milieueffectrapport (hierna: planMER).

Het ontwerpbestemmingsplan (met het planMER als bijlage) heeft in de periode van 14 juni 2019 tot en met 25 juli 2019 ter inzage gelegen voor zienswijzen.

Op 5 juni 2019 is het planMER naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) verstuurd voor toetsing. Op 11 juli 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. In hoofdstuk 2 van deze Nota zienswijzen is op dit advies gereageerd en wordt beschreven hoe hiermee in de besluitvorming is omgegaan.

In hoofdstuk 3 van deze Nota zienswijzen zijn de binnengekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan (en op het planMER) Motorcrossterrein De Prikkedam samengevat en voorzien van een reactie. Aan het begin van hoofdstuk 3 is eerst de procedure omschreven en is aangegeven wie een zienswijze hebben ingediend. De samenvatting en de beantwoording van de zienswijzen op het bestemmingsplan zijn daarna puntsgewijs opgenomen. Hierbij volgt ook een kort overzicht van de aanpassingen die naar aanleiding van de zienswijzen zijn voorgenomen.

In hoofdstuk 4 zijn de ambtshalve aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de wijze waarop de aanpassingen van het bestemmingsplan vorm zijn gegeven. Verwezen wordt hierbij naar een bijlage met daarop de aanpassingen in de context van de integrale verbeelding en de regels. Ook wordt hierbij kort ingegaan op de aanpassingen in de toelichting.

2. Toetsingsadvies Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 5 juni 2019 is een aanvraag om een toetsingsadvies over het planMER Motorcrossterrein De Prikkedam naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie m.e.r.') verstuurd. Het toetsingsadvies van de commissie is ontvangen op 11 juli 2019. Samengevat is de commissie van oordeel dat slechts op één onderdeel informatie ontbreekt (effecten van de uitlaatgassen op de natuur) en dat op dat punt een aanvulling van het planMER nodig is (zie opmerking 1 hierna). Daarbij geeft de commissie ook nog het advies om het planMER op twee onderdelen aan te passen om hiermee het besluit over en de uitvoering van het bestemmingsplan te verbeteren (zie opmerking 2 en 3 hierna). In tegenstelling tot de aanbeveling over de effecten van de uitlaatgassen op de natuur gaat het hier niet om zaken die essentieel zijn voor het te nemen besluit, maar om mogelijkheden voor het verbeteren van de kwaliteit van het besluit over en de uitvoering van het bestemmingsplan.

Opmerking 1

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het planMER met een berekening en een ecologische onderbouwing te laten zien dat de stikstofemissie die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet tot significant negatieve gevolgen leiden en om aan te geven wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid van het plan. De Commissie is zich bewust van het feit dat de stikstofdepositie ten gevolge van het plan op het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied zeer gering is. Immers, uit figuur 8.5 van het MER blijkt dat op minder dan 1 kilometer van het motorcrossterrein de met AERIUS berekende depositie in de worst-casesituatie al lager is dan de ondergrens die het model hanteert. En op de grens van het Natura 2000-gebied zal de depositie al snel één à twee orden van grootte lager zijn. Toch is het nodig om, gegeven de situatie die na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei is ontstaan, te motiveren in hoeverre de stikstofemissies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet tot significant negatieve gevolgen leiden.

Reactie van de gemeente op opmerking 1

In de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan en planMER daarbij is onderzoek uitgevoerd naar de (mogelijke) effecten op de natuur vanwege het plan. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in:

- het rapport Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga van Bureau FaunaX (rapport 19056) (bijlage 6 bij het planMER);
- het rapport Motorcross Prikkedam, Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming van Rho van 10 mei 2019 (bijlage 7 bij het planMER);
- het planMER (hoofdstuk 8).

Voor wat betreft het (mogelijke) effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vanwege de stikstofemissie van het bestemmingsplan is samengevat de beoordeling dat er geen sprake is van een significant negatief effect omdat er geen (toename van de) depositie is die groter is dan de drempel-

waarde. Hierbij wordt de drempelwaarde van 0,05 mol stikstof/hectare/jaar bedoeld zoals opgenomen in artikel 2.4, lid 2 van de Regeling natuurbescherming. De onderbouwing voor deze drempelwaarde is opgenomen in de passende beoordeling voor het Programma Aanpak Stikstof (hierna: 'PAS'). Hiermee is de passende beoordeling van het PAS onderdeel van de beoordeling van het (mogelijke) effect van stikstofdepositie en de onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan.

In haar uitspraak van 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna de Afdeling), zoals de Commissie m.e.r. in haar advies ook opmerkt, bepaald dat "de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan het PAS niet voldoet" en dat dit 'gevolgen kan hebben voor bestemmingsplannen die voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling die ten opzichte van de feitelijk aanwezige, planologische legale situatie ten tijde van de vaststelling van het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in een Natura 2000-gebied'.

Vanwege het moment van de uitspraak van de Afdeling in de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan was het niet mogelijk om de uitwerking hiervan nog te beoordelen en te verwerken in het planMER. Burgemeester en wethouders hebben namelijk op 3 juni 2019 besloten om het ontwerpbestemmingsplan samen met het planMER ter inzage te leggen en de Commissie m.e.r. op een toetsingsadvies te vragen.

Uit de uitspraak van de Afdeling blijkt dat bij het vaststellen van het bestemmingsplan duidelijk moet zijn of er 'vanwege het plan sprake is van een toename van de stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige natuurwaarden in Natura 2000-gebieden in vergelijking met de depositie van de feitelijk aanwezige, planologisch legale situatie op het moment van het vaststellen van het plan'. Op basis van het hiervoor bedoelde onderzoek is dat niet duidelijk. Uit de resultaten blijkt alleen dat er geen toename van de stikstofdepositie is groter dan 0,05 mol stikstof/hectare/jaar. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling en het advies van de Commissie m.e.r. hebben wij het planMER aangevuld met onderzoek naar de stikstofdepositie vanwege het bestemmingsplan. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de Oplegnotitie bij het planMER. Hieruit blijkt dat negatieve effecten vanwege stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

Opmerking 2

'De Commissie adviseert om in de Aanvulling planMER bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2

De door de Commissie m.e.r. genoemde punten zijn verwerkt in de Oplegnotitie bij het MER.

Opmerking 3

'De Commissie adviseert om naast het voorgestelde monitoringsprogramma met enige regelmaat ook metingen ter hoogte van de woningen uit te (laten) voeren. Daarmee kan worden geverifieerd of de vastgestelde grenzen worden gerespecteerd en kan de inrichting en/of het gebruik van het terrein, zo nodig, worden bijgestuurd.'

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Naast het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan en het vragen om een toetsingsadvies over het planMER hebben burgemeester en wethouders op 3 juni 2019 ook besloten om toezicht- en handhavingbeleid voor het motorcrossterrein De Prikkedam op te stellen. Onderdeel hiervan is het regelmatig (laten) uitvoeren van geluidmetingen om te beoordelen of er sprake is van overschrijdingen van de in het bestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarden.

3. Zienswijzen

Op grond van artikel 3.8, lid d. van de Wet ruimtelijke ordening kan een ieder bij de gemeenteraad een zienswijzen over een bestemmingsplan naar voren brengen. Van de mogelijkheid tot het indienen van een schriftelijke zienswijze is gebruik gemaakt. Overeenkomstig het bepaalde in de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de persoonsgegevens van de indieners in deze nota anoniem gemaakt. Dit betekent dat namen en adressen van indieners niet zijn opgenomen in deze nota. Namen van organisaties en bedrijven en vertegenwoordigers van indieners zijn wel opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en het planMER Motorcrossterrein De Prikkedam hebben in de periode van 14 juni 2019 tot en met 25 juli 2019 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Hiervan is vooraf openbare kennisgeving gedaan in de Staatscourant van 13 juni 2019 en in de Nieuwe Ooststellingwerper van 11 juni 2019. Van de mogelijkheid tot het schriftelijk kenbaar maken van zienswijzen is gebruik gemaakt door:

1. Achmea Rechtsbijstand namens indieners 1;
2. Mevrouw I. Boer namens MSV De Prikkedam.

Van de mogelijkheid om een zienswijze mondeling kenbaar te maken is geen gebruik gemaakt.

3.1 Zienswijze indieners 1

Opmerking 1 Algemeen

Indieners kunnen zich niet verenigen met het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Uit de voorgaande procedures over het motorcrossterrein is volgens indieners vast komen te staan dat het niet mogelijk is om het bestaande gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten en andere activiteiten in overeenstemming te brengen met wet- en regelgeving en het is volgens hen niet mogelijk een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving te waarborgen bij gebruik van het motorcrossterrein. De belangen van het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu dienen volgens indieners te prevaleren boven het belang om de motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken. Volgens indieners is het gebruik van het motorcrossterrein redelijkerwijs niet mogelijk binnen de vigerende regelgeving en is het niet mogelijk gebleken een goed woon- en leefklimaat te garanderen voor omwonenden en de omgeving van het crossterrein. Daarom is het volgens hen niet mogelijk het terrein positief te bestemmen als motorcrossterrein. Op basis van de gangbare rapporten voor de effecten van crossterreinen op de omgeving en de daarbij te hanteren afstanden en in acht te nemen reguleringen is volgens indieners de conclusie dat op de onderhavige locatie geen ruimte is voor een motorcrossterrein nu de impact op de omgeving onevenredig groot is en niet zodanig te beperken is dat een voor de crossvereniging werkbaar en voor omwonenden leefbare situatie kan worden gegarandeerd.

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Wij stellen vast dat deze opmerking van indieners eigenlijk het wezenlijke oordeel van de indieners is over (de mogelijkheden voor) een goede ruimtelijke ordening op en in de omgeving van het motorcrossterrein. Wij vatten dit oordeel van de indieners zo samen dat dit betekent dat er met het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het terrein geen sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij stellen de indieners het belang van het wonen in de omgeving van het terrein boven de het motorcrossen op het terrein.

Overeenkomstige opmerkingen zijn door indieners ook opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor onder andere naar opmerking 16 en opmerking 24 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 16 in de Nota overleg het inspraak waarin het volgende is opgemerkt. "Vooraf verwijzen wij naar hoofdstuk 1.1 van het [. . .]ontwerpbestemmingsplan. 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 maken 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 [indieners]. Wij willen dit waarborgen door in het bestemmingsplan geluidgrenswaarden op te nemen." Daar waar naar ons oordeel andere (aanvullende) regels nodig zijn om een aanvaardbaar woon- en leefmilieu te waarborgen hebben wij die ook in het bestemmingsplan opgenomen.

Indieners merken ook op dat 'uit voorgaande procedures over het motorcrossterrein is komen vast te staan dat het niet mogelijk is om het bestaande gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten en andere activiteiten in overeenstemming te brengen met wet- en regelgeving' en het 'niet mogelijk is een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving te waarborgen bij gebruik van het motorcrossterrein'. 'Het gebruik van het motorcrossterrein is redelijkerwijs niet mogelijk binnen de vigerende regelgeving en het is niet mogelijk gebleken een goed woon- en leefklimaat te garanderen voor omwonenden en de omgeving van het crossterrein. Indieners onderbouwen deze stelling(en) met een verwijzing naar 'gangbare rapporten voor de effecten van crossterreinen op de omgeving en de daarbij te hanteren afstanden en in acht te nemen reguleringen'.

De opmerking van indieners dat 'uit voorgaande procedures over het motorcrossterrein is komen vast te staan dat het niet mogelijk is om het bestaande gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten en andere activiteiten in overeenstemming te brengen met wet- en regelgeving' volgen wij niet. Wij gaan er daarbij van uit dat de indieners onder andere verwijzen naar de eerder door de raad voor het motorcrossterrein vastgestelde bestemmingsplannen en beheersverordening. Naar ons oordeel is van die plannen en verordening alleen maar vastgesteld dat die onvoldoende waren om een goede ruimtelijke ordening op en in de omgeving van het motorcrossterrein te waarborgen. Daar is niet uit af te leiden dat motorcrossactiviteiten op het terrein per se niet in overeenstemming is of kan zijn met een goede ruimtelijke ordening. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan nu ons hieruit niet blijkt naar welke wet- en regelgeving en 'gangbare rapporten' indieners verwijzen. Daarbij blijkt ons ook niet waarom de door ons in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen wet- en regelgeving en rapporten (waaronder een planMER met bijbehorend akoestisch onderzoek) onvoldoende of onjuist zijn nu de zienswijze van indieners hier niet op in gaat.

Opmerking 2 Bestaande situatie

Indieners merken op dat de beschrijving van de bestaande situatie weergeeft zoals die nu aangetroffen wordt op het terrein, maar dat die niet op alle punten legaal is. In dit verband wijzen indieners er op dat de crossbaan niet een lengte heeft van 1.700 meter.

Verder wordt het aantal parkeerplaatsen niet correct weergegeven, aldus indieners. Daarnaast wordt ten onrechte de minicrossbaan betrokken in het plan, waar deze nooit als zodanig is bestemd.

Ook wordt volgens hen onvermeld gelaten dat zich rondom het circuit niet overal geluidwallen bevinden.

Het terrein wordt sinds decennia gebruikt, maar dit gebruik is nooit gelegaliseerd en dagrecreatief gebruik is ook nooit vastgelegd en toegestaan, aldus indieners.

Indieners wijzen er aldus op dat er een beschrijving wordt gegeven van het terrein alsof dit een gegeven is, maar de situatie zoals die er nu is op het terrein is nimmer gelegaliseerd en kan dus niet dienen als uitgangspunt. In ieder geval kan deze situatie niet dienen als referentiekader of uitgangspunten voor dit plan. Indieners wijzen er op dat er onder andere aan de zuidoostzijde van het terrein illegaal een aarden wal is aangelegd, dat het starthek illegaal is opgericht, delen van gebouwen buiten het aangewezen bouwvlak staan en de kantine en dieselolie-opslag niet voldoen aan de eisen.

Wat betreft de recentelijk geplaatste geluidschermen wordt door indieners opgemerkt dat deze nog ter beoordeling voorliggen bij de rechtbank.

Aan de noordzijde ligt voorts een illegaal aangelegde lus van de baan. Deze is in de referentiesituatie voor het bestemmingsplan wel meegenomen omdat anders de baan niet zou voldoen aan de KNMV eisen.

In het verleden zijn er meerdere pogingen gedaan om de situatie op het terrein te legaliseren, maar dit is nimmer gelukt omdat de situatie niet voldeed aan de geldende wet- en regelgeving en beleid en aldus niet kon worden gelegaliseerd. Indieners zijn van mening dat dit dient te worden betrokken bij de oordeelsvorming over dit plan en niet mag worden uitgegaan van de bestaande situatie.

Reactie van de gemeente op opmerking 2

Wij begrijpen deze opmerking van indieners zo dat de feitelijk bestaande situatie op het motorcrossterrein niet als uitgangspunt voor het bestemmingsplan en als referentiesituatie in het planMER genomen kan worden. Voor wij op de inhoud van deze opmerking een reactie geven verwijzen wij naar de opmerking vooraf in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie reikwijdte en detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Hier is 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 (zie ook onze reactie onder 11. hierna (zienswijze 1)). [. . .]

Wij willen alle belanghebbenden vragen om de hierna opgenomen omschrijving van de referentiesituatie (die ook in de NRD en het planMER verwerkt 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 [. . .]. 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."

Door indieners zijn overeenkomstige opmerkingen opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor onder andere naar opmerking 2 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 2 in de Nota van overleg en inspraak waarin het volgende is opgemerkt.

“Wij stellen [ook op basis van de hier voorliggende zienswijze] 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”.

In aanvulling hierop merken wij nog het volgende op.

- motorcrossbaan: in de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan of in het planMER is ook niet opgemerkt dat de baan een lengte van 1.700 m heeft. In de toelichting en het planMER is opgemerkt dat de baan een lengte heeft van ongeveer 1.530 m. Overigens blijkt ons uit de zienswijze niet waarom de lengte van de baan belangrijk is voor het bepalen of de bestaande situatie in overeenstemming is met wet- en regelgeving;
- parkeerplaatsen: in het planMER is een onderbouwing opgenomen van het aantal parkeerplaatsen, die is samengevat in de toelichting. Gelet op de te verwachte bezoekersaantallen is er voldoende aanbod van parkeerplaatsen;
- geluidwallen: de opmerking van de indieners dat “zich rondom het circuit niet overal geluidwallen bevinden” is juist. Een dergelijke stelling is ook niet in de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan of het planMER opgenomen, er staat in de toelichting slechts dat zich rondom het circuit geluidwallen bevinden, er staat niet dat dit geheel omsloten is met wallen. In het planMER staat onder meer dat het terrein gedeeltelijk omgeven is door geluidwallen. Niettemin worden ter verduidelijking de planMER en de toelichting hierop aangepast, zodat dit nog duidelijker blijkt. Aangegeven wordt dat aan de wallen zich aan de zuid- en oostzijde bevinden;
- gebruik van het terrein: op 23 maart 1987 is de goedkeuring aan het bestemmingsplan 1980 gedeeltelijk vernietigd door de Kroon. Voor het deel van de gronden waarvoor de goedkeuring aan het bestemmingsplan 1980 is vernietigd was tot 1 juli 2013 het bestemmingsplan “Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1964 der gemeente Ooststellingwerf” (hierna: bestemmingsplan 1964) het geldende plan. Op grond van artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening is dit plan vanaf 1 juli 2013 vervallen. Op grond van het bestemmingsplan 1964 waren de gronden waarvoor de goedkeuring aan het bestemmingsplan 1980 is vernietigd bestemd als “Sport- en Ontspanningsterrein”. Op grond hiervan was een motorcrossterrein mogelijk;
- dagrecreatief gebruik: voor zover dat valt binnen het deel van het terrein waarvoor geen bestemmingsplan geldt is dit toegestaan. Op het deel dat valt binnen het deel van het terrein dat valt onder het bestemmingsplan van 1980 was geen dagrecreatie, anders dan het motorcross-terrein, toegestaan. Dagrecreatief gebruik binnen de bestemming Natuurgebied in de vorm van eenvoudige recreatieve voorzieningen (zoals bank, picknickwiel of afvalbak) waren toegestaan in het bestemmingsplan uit 1980;
- aarden wal langs het zuidoosten van het motorcrossterrein: wij gaan er van uit dat de indieners met de opmerking “dat er onder andere aan de zuidoostzijde van het terrein illegaal is aangelegd” verwijst naar de geluidwal om de beginnerscrossbaan, langs de Prikkedam.

Op 26 februari 2013 is door de raad van Ooststellingwerf het bestemmingsplan Motorcross-terrein Prikkedam (hierna: bestemmingsplan 2013) vastgesteld. In de toelichting bij dit bestemmingsplan is over de hier betreffende geluidwal het volgende opgemerkt: “recentelijk is een aantal bomen gekapt in de zuidoostzijde van het motorcrossterrein. Naar aanleiding hiervan worden binnenkort maatregelen getroffen die het verlies van de betreffende bomen compenseren. Daarnaast worden aanpassingen aan de motorcrossbaan [dit betreft de beginnerscrossbaan] uitgevoerd en wordt een geluidswal langs de baan gerealiseerd”. In de brief van 20 maart 2014 van ons college van B&W aan indiener is opgemerkt dat ‘in het nieuwe bestemmingsplan 2013 ten behoeve van het tegengaan van geluid binnen de bestemming Sport - Motorcrossterrein een geluidswal is opgenomen. Voor de geluidswal geldt niet de verplichting van een aanleg- of omgevingsvergunning. De aangelegde wal is inmiddels voltooid.’ Omdat het bestemmingsplan 2013 in werking was getreden was de aanleg van de wal in overeenstemming met de op dat moment geldende wet- en regelgeving.

Het besluit van 26 februari 2013 van de raad van Ooststellingwerf is op 18 juni 2014 door de AbRvS vernietigd. Op grond van artikel 8:72, lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht betekent dit naar ons oordeel dat dit ‘met zich meebrengt de vernietiging van de rechtsgevolgen van dit besluit’. Ons blijkt (uit onze administratie) niets van een uitzondering op dit artikel. Dit betekent

dat de vaststelling van het bestemmingsplan 2013 geacht moet worden niet te hebben plaatsgevonden.

In het besluit van ons college van B&W van 31 januari 2017 is het volgende opgemerkt. "Op 14 december 2016 heeft onze toezichthouder de situatie ter plaatse opgenomen. Op basis hiervan stellen wij vast dat de volgende werkzaamheden hebben plaatsgevonden:

[. . .]

3. Aanleg geluidswal. Aan de zuidzijde van de minicrossbaan is over een lengte van circa 20 meter een nieuwe geluidswal aangelegd met een hoogte van circa 2.00 meter.

[. . .] Voor de werkzaamheden is geen vergunning aangevraagd door de MSV.

De MSV heeft aangegeven de bovengenoemde werkzaamheden op 3 december 2016 met spoed te hebben uitgevoerd [. . .].

[. . .] De nieuw aangelegde geluidswal ligt voor circa de helft binnen het gebied waarvoor geen planologische regels gelden en voor de andere helft binnen de bestemming "Doeleinden van landschaps- en natuurbouw, categorie N (natuurgebied)". Voor dit deel geldt derhalve ook dat er sprake is van een overtreding van artikel 7 lid 4 van de voorschriften [van het bestemmingsplan 1980]."

Samengevat zijn wij van oordeel dat de aanleg van het deel de hier betreffende geluidwal dat niet op de gronden ligt waarvoor geen bestemmingsplan is vastgesteld, in strijd met de geldende wet- en regelgeving heeft plaatsgevonden. Het geldende bestemmingsplan was het bestemmingsplan 1980. Dat een deel van de wal op het moment dat deze aangelegd werd in overeenstemming was met de op dat moment geldende wet- en regelgeving doet hier naar ons oordeel niet aan af nu die wet- en regelgeving geacht moet worden niet in werking te zijn getreden.

In het planMER en de toelichting van het bestemmingsplan is al aangegeven dat de beginnerscrossbaan planologisch illegaal is, dit geldt dus ook voor de daarbijbehorende geluidwal. De beoordeling in het kader van het planMER wordt hier niet anders van. De betreffende wal hoort bij de beginnerscrossbaan en wordt dus ook daarmee tegelijkertijd beoordeeld.

Ten aanzien van de beginnerscrossbaan zelf kan het volgende worden opgemerkt. Oorspronkelijk betrof het hier een smal baantje in het bos, dit baantje viel onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan van 1980. Vervolgens is in 2011 het bos – illegaal - gekapt en is de beginnerscrossbaan verbreed en uitgebreid en er is in fasen een aarden wal aangelegd aan de oostkant van de beginnerscrossbaan. Door die wijzigingen van de beginnerscrossbaan is de afwijking van het bestemmingsplan vergroot en dat was niet toegestaan onder het overgangsrecht. De nieuwe situatie was op dat moment niet langer te vergelijken met de oude situatie en daarmee is de hele beginnerscrossbaan (en de aarden wal) illegaal geworden en is dat nog steeds tot het nieuwe bestemmingsplan in werking treedt.

Naar aanleiding van deze opmerkingen wordt het planMER nog enigszins verduidelijkt op dit punt. Hetzelfde geldt voor de toelichting op het bestemmingsplan.

Zowel de beginnerscrossbaan als de geluidwal langs deze baan zijn in het planMER niet opgenomen als onderdeel van de referentiesituatie, maar zijn beoordeeld in het kader van de voorkeursvariant. Ook is een variant onderzocht waarin een eventuele verplaatsing van de beginnerscrossbaan (en de afscherming met wallen) is opgenomen. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen

aan, met name ten aanzien van natuur en landschappelijke inpassing, die weer gemitigeerd moeten worden;

- starthek: zoals opgemerkt in onze reactie op opmerking 22 van hoofdstuk 3.1. van de nota adviezen en zienswijzen notitie reikwijdte en detailniveau hebben wij voor het starthek in onze administratie geen vergunning hiervoor kunnen vinden. Op basis van nu geldende wet- en regelgeving is een dergelijk bouwwerk vergunningsvrij. In het milieuonderzoek is in voldoende mate rekening gehouden met het starten van motoren;
- gebouwen buiten bouwvlakken: door indieners is een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun zienswijze op het ontwerp van de Notitie reikwijdte en detailniveau. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 22 in hoofdstuk 3.1 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Wij gaan er van uit dat de indieners in de hier voorliggende zienswijze wijst op de gebouwen waar ook in opmerking 22 in hoofdstuk 3.1 van de Notitie reikwijdte en detailniveau naar wordt verwezen.

In de reactie op deze opmerking is samengevat het volgende opgemerkt:

- “het op dit moment bestaande jurygebouw is naar onze mening dan ook in overeenstemming met het bestemmingsplan [1980] in die zin dat hier tenminste het overgangsrecht van toepassing is”;
- ‘de loods is weliswaar gedeeltelijk buiten het op de kaart van het bestemmingsplan 1980 opgenomen bouwvlak gebouwd maar deze is in overeenstemming met de verleende vergunning [1985]’;
- “[. . .] voor de kantine (met inbegrip van toiletten) [. . .] is op 19 maart 1990 een bouwvergunning verleend. Uit de (bouw)tekeningen bij de vergunning blijkt dat de vergunning is verleend voor de bouw van een kantine van 9,676 m bij 6,676 m. De oppervlakte van de kantine mag op grond van deze vergunning dan ook 64,597 m² zijn. Op 30 januari 1998 is daarbij een bouwvergunning verleend voor het vergroten van de kantine. Uit de (bouw)tekening bij deze vergunning leiden wij af dat de vergroting het bouwen van een aanbouw van 2,84 m bij 2,93 m betreft. De oppervlakte van de kantine mag op grond van de vergunning van 19 maart 1990 en de vergunning van 30 januari 1998 dan ook 72,918 m² zijn. Uit onze informatie blijkt dat de kantine op dit moment een oppervlakte heeft van 116,73 m².” De kantine is gebouwd buiten een op de kaart van het bestemmingsplan 1980 opgenomen bouwvlak.

Op basis van deze informatie is de situatie van de gebouwen als uitgangspunt voor het (ontwerp)bestemmingsplan genomen en in de referentiesituatie in het planMER opgenomen. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom deze situatie niet als uitgangspunt voor het bestemmingsplan genomen kan worden.

Samengevat zijn wij van oordeel dat er met een gezamenlijke oppervlakte van ten hoogste 1.000 m² van gebouwen binnen de op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen bouwvlakken sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het jurygebouw, de loods en de kantine zijn hier onderdeel van. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit oordeel onjuist is;

- kantine: ons blijkt uit de zienswijze niet naar welke eisen de indieners verwijzen in hun stelling dat de kantine ‘niet voldoet aan de eisen’;
- dieselopslag: ons blijkt uit de zienswijze niet naar welke eisen de indieners verwijzen in hun stelling dat de dieselopslag ‘niet voldoet aan de eisen’;
- nieuwe geluidschermen: wij gaan er van uit dat de indieners met de opmerking dat ‘de recentelijk geplaatste geluidschermen nog ter beoordeling voorliggen bij de rechtbank’ verwijzen naar de geluidschermen op de geluidwal bij de toegang van het motorcrossterrein en langs de Prikkedam. Op 16 oktober 2018 is door burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf een omgevingsvergunning verleend “voor het plaatsen/vervangen van [het hier betreffende] geluidscherm. Het is ons bekend dat tegen deze vergunning beroep is ingesteld bij de Afdeling be-

- stuursrecht van de Rechtbank Noord-Nederland. In die zin nemen wij de opmerking van indieners dan ook voor kennisgeving aan;
- noordoostelijke bocht van de motorcrossbaan: de stelling van indieners dat de noordoostelijke bocht “in de referentiesituatie voor het bestemmingsplan wel [is] meegenomen omdat anders de baan niet zou voldoen aan de KNMV eisen” is niet juist. In het planMER alleen maar opgemerkt dat wanneer deze bocht korter wordt gemaakt dat de baan dan niet meer voldoet aan de vereisten van de KNMV.

Voor het andere begrijpen wij de opmerking van indieners als een herhaling van opmerking 1 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 1 hiervoor.

Opmerking 3 Bevoegdheid

In dit verband wijzen indieners er ook op dat de gemeente slechts de bevoegdheid heeft om drie wedstrijden per jaar toe te staan. Wanneer er meer wedstrijden gehouden worden zal de beslissing daarover moeten worden overgelaten aan de provincie, die hierin de bevoegde instantie is. De wens om 8 wedstrijden per jaar te organiseren is dan ook niet mogelijk, althans hierin kan het plan niet voorzien, aldus indieners.

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Wij merken op dat deze opmerking van indieners naar ons oordeel doelloos is nu op grond van het ontwerpbestemmingsplan ten hoogste drie wedstrijddagen per jaar mogelijk worden gemaakt.

Overigens is door indieners een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 3 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 3 in de Nota van overleg en inspraak waarin het volgende is opgemerkt. “Wij gaan er van uit dat de [indieners] met deze opmerking [verwijzen] 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 op 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.

Opmerking 4 Behoeftte en onderbouwing

Volgens indieners is onvoldoende bepaald of de inrichting voldoet aan de eisen die aan een dergelijk terrein en faciliteit worden gesteld. Aantallen gebruikers, de frequentie van het gebruik, aantallen voertuigen, soorten voertuigen, technische specificaties (bij de verschillende activiteiten) aantallen leden en waar zij vandaan komen, donateurs, vrijwilligers is volgens hen onvoldoende beschreven en onderbouwd. Verder is het recreatieve gebruik in soort, moment en omvang niet aangegeven. Ook is aard, duur en frequentie van het onderhoud niet vastgelegd. Voorts is volgens indieners noodzaak en behoefte van een motorcrossterrein op deze locatie onvoldoende onderbouwd. Gelet op de aanwezigheid van andere motorcrossterreinen in de regio is niet gebleken dat een motorcrossterrein op deze locatie voorziet in een behoefte, althans dat instandhouding van het terrein Prikkedam - wat volgens indieners niet voldoet aan de aan een dergelijk terrein te stellen eisen en een onevenredige impact heeft op de omgeving - absoluut noodzakelijk is. Volgens indieners is onvoldoende onderzocht, althans bepaald of er redelijkerwijs ook kan worden uitgeweken naar andere crossterreinen in de regio. Slechts terreinen van 11 hectare of meer zijn hierbij betrokken. Het is echter mogelijk reeds op een terrein van 5 hectare een volwaardige crossbaan te situeren, voorbeeld daarvan is de baan in Stap-horst.

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Door indieners is een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 4, opmerking 5, opmerking 6 en opmerking 29 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij onder andere naar de reactie deze opmerkingen.

In de reactie op opmerking 4 in de Nota overleg en inspraak is het volgende opgemerkt. “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'."

In de reactie op opmerking 5 in de Nota overleg en inspraak is het volgende opgemerkt. "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."

In de reactie op opmerking 6 in de Nota overleg en inspraak is het volgende opgemerkt. "Wij merken op dat wij het geluidonderzoek in het algemeen zullen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij ook het effect van het onderhoud van het motorcrossterrein in overweging nemen." Hierbij merken wij op dat uit het geluidonderzoek zoals dat voor het ontwerpbestemmingsplan en planMER is uitgevoerd blijkt dat normaal onderhoud "niet significant bijdragen aan het totale geluidniveau vanwege het motorcrossterrein". De geluidbelasting vanwege dit onderhoud is in die zin dan ook niet belangrijk voor de beoordeling van de geluidemissie vanwege het motorcrossterrein. Uitgangspunt daarbij is wel dat dit onderhoud in de dagperiode plaatsvindt. Hiervoor is het ontwerpbestemmingsplan geen regel opgenomen. Om te waarborgen dat het onderhoud in de dagperiode plaatsvindt wordt in de regels alsnog een regel opgenomen dat onderhoud van het motorcrossterrein waarbij gebruik gemaakt wordt van materieel met een geluidemissie zoals shovels en tractoren alleen in de dagperiode mag plaatsvinden.

Voor wat betreft opmerking van indieners over de "noodzaak en behoefte" verwijzen wij naar hoofdstuk 3 van het planMER. In de reactie op opmerking 29 hebben burgemeester en wethouders het volgende opgemerkt. "De oppervlakte van het bestaande motorcrossterrein zoals dat in de bestemming Sport - Motorcrossterrein in het voorontwerpbestemmingsplan [en in het ontwerpbestemmingsplan overeenkomstig] 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 en is als vereniging lid van de KNMV. Door de KNMV zijn in haar KNMV Motorcross Circuitnormen 2019 voorwaarden opgenomen voor motorcrossterreinen en -banen. Hieruit blijkt onder andere dat de lengte van [een] motorcrossbaan voor KNMV Motorcrosswedstrijden 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."

Voor wat betreft de verwijzing naar "de baan in Staphorst" gaan wij er van uit dat indieners verwijzen naar het motorcrossterrein van AMBC Staphorst aan de Spoordijk 2 in Staphorst. De lengte van de (voorgenomen) motorcrossbaan op dit terrein is ongeveer 1.000 m. Dit betekent dat de lengte van deze baan onvoldoende is voor het organiseren van KNMV Motorcrosswedstrijden. Het organiseren van dergelijke wedstrijden is op grond van de vergunning 2008 mogelijk. Zoals in de toelichting bij het

(ontwerp)bestemmingsplan ook is opgemerkt is 'het uitgangspunt van het plan het mogelijk maken van het bestaande gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving'.

Opmerking 5 Akoestiek

Indieners zijn van mening dat onvoldoende is aangetoond dat het crossterrein kan voldoen aan alle voorwaarden die uit de regels en het beleid voortkomen om een goed woon- en leefklimaat in de omgeving te waarborgen. Naar de mening van indieners zijn de keuzes van de rekenmodellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het plan worden bepaald - zoals de geluidbronnen en hun vermogens, afschermingen en bronhoogtes die voor de geluidberekeningen worden gebruikt - onvoldoende onderbouwd. Ook is volgens hen onvoldoende ingegaan op de onzekerheden in effectberekeningen en zijn deze onzekerheden onvoldoende vertaald in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en is daarbij onvoldoende betrokken wat dit betekent voor onderhavig plan. Aangezien voor het terrein Prikkedam geen actueel geldend bestemmingsplan bestaat - aangezien alle voorgaande bestemmingsplannen zijn vernietigd en het tot op heden niet mogelijk is gebleken een correct planologisch regime voor dit terrein vast te stellen - dient te worden uitgegaan van de normen uit de VNG-publicatie voor nieuwe situaties en dient niet te worden getoetst als ware het motorcrossterrein een bestaande situatie, aldus indieners. De geluidnorm (richtwaarden) waarvan moet worden uitgegaan betreft aldus een gemiddelde waarde van 45 dB(A) op de woning van indieners en een maximum geluidsniveau van 65 dB(A). De richtwaarde die in het kader van Wabo-milieu moet worden gehanteerd betreft zelfs slechts 40 dB(A). Deze normen kunnen niet worden gehaald bij gebruik van het motorcrossterrein. Door Peutz is in een eerder onderzoek vastgesteld dat het omgevingsgeluid 36 dB(A) is. De L_{Amax} mag niet meer zijn dan 10 dB(A) boven de referentiewaarde, die hier 40 zou zijn gegeven de vaststelling door Peutz van 36 dB(A). Reeds meerdere malen is geconstateerd dat het maximale geluidsniveau L_{Amax} veroorzaakt door de inrichting meer bedroeg dan de op grond van de milieuvergunning toegestane 70 dB(A). Op basis van de door de FUMO gerapporteerde meetresultaten is daarop een last onder dwangsom aan MSV De Prikkedam opgelegd. Indieners merken op dat - met inachtneming van cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting - de geluidbelasting op de woning van belanghebbenden in deze concrete situatie niet als acceptabel kan worden aangemerkt.

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Wij begrijpen de opmerking van indieners over de keuzes voor de rekenmodellen en over onzekerheden als een herhaling van het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) van 20 april 2017. Wij merken op dat de commissie in haar toetsingsadvies over het planMER van 11 juli 2019 een dergelijke opmerking niet heeft opgenomen. Op basis hiervan stellen wij vast dat de onderbouwing voor de keuzes voor de rekenmodellen en over de onzekerheden naar het oordeel van de commissie voldoende is.

Voor het (ontwerp)bestemmingsplan is een geluidonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport Ooststellingwerf, Motorcrossterrein De Prikkedam, Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan van 27 mei 2019 met als kenmerk 20190350. Het rapport is als bijlage bij het planMER opgenomen. In het rapport is een onderbouwing opgenomen voor de keuzes voor de rekenmodellen (bronvermogens, bronhoogten en afscherming) en over de onzekerheden. Uit de zienswijze van indieners blijkt ons niet waarom dit onvoldoende is.

Bij de voorbereiding van het (ontwerp)bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (versie 2009) om te beoordelen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Deze uitgave kan gebruikt worden bij:

1. "het opstellen van bestemmingsplannen";

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

Wij willen een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein De Prikkedam vaststellen. Daarvoor wordt de ‘toelaatbaarheid van concrete activiteiten getoetst’. Voor een deel is daarbij sprake van een bestemmingsplan voor een nieuwe situatie (de gronden waarvoor een regels ruimtelijke ordening gelden) en een bestaande situatie (de gronden waarvoor het bestemmingsplan 1980 geldt). De VNG-uitgave is weliswaar bedoeld voor het beoordelen van nieuwe situaties, maar ook bij het beoordelen van bestaande situaties kan hierbij worden aangesloten. Dit blijkt onder andere ook uit rechtsoverweging 23.1 van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 april 2018 (201701010/1/R3; ECLI:NL:RVS:2018:1277). De afdeling overweegt hier dat “op blz. 20 van de VNG brochure [. . .] onder 1.2 [staat] dat de publicatie vooral in drie situaties wordt geraadpleegd. Onder c (derde situatie) staat: ‘toetsing van de toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten [. . .]. In dit geval gaat het om een planherziening, zodat de Afdeling geen aanleiding ziet voor het oordeel dat de raad voor de beoordeling van de geluidssituatie ter plaatse van de woning [. . .] geen gebruik heeft mogen maken van de VNG-brochure. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat de bedoelde brochure, als handreiking, weliswaar bedoeld is voor nieuwe situaties, maar ook in bestaande situaties [. . .] een indicatie kan geven van de aanvaardbaarheid van het plan uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.” Zoals hiervoor is opgemerkt is er in de voorliggende situatie gedeeltelijk sprake van een nieuwe situatie en een bestaande situatie. Voor het oordeel of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu is het niet belangrijk of er sprake is van een nieuwe situatie of een bestaande situatie nu daar in de VNG-uitgave geen verschil in richtafstanden (onder andere bijlage 1 bij de VNG-uitgave) of grenswaarden (onder andere bijlage 5.3 bij de VNG-uitgave) wordt gemaakt.

De opmerking van indieners dat op basis van de VNG-uitgave een grenswaarde van 45 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde geluidsniveau” (hierna: $L_{Ar,LT}$) en van 65 dB(A) voor “maximaal (piekgeluiden)” (hierna: L_{Amax}) het uitgangspunt zijn kunnen wij volgen in die zin dat deze grenswaarden zijn opgenomen in stap 2 van het stappenplan in bijlage 5.3 van de VNG-uitgave. Wij merken op dat op basis van stap 3 de grenswaarden achtereenvolgens 50 dB(A) en 70 dB(A) zijn. Wij maken de keuze om voor het beoordelen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu gebruik te maken van het stappenplan voor geluid opgenomen in bijlage 5.3 van Bedrijven en milieuzonering. Onze onderbouwing voor die keuze is dat de uitgave in het bijzonder is opgesteld als handreiking voor:

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

Andere handreikingen zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening waar de indieners naar verwijzen is hiervoor niet opgesteld. In deze handreiking zijn voor het $L_{Ar,LT}$ en de L_{Amax} grenswaarden opgenomen van achtereenvolgens 40 dB(A) en “langtijdgemiddelde geluidsniveau” + 10 dB(A).

Het is ons bekend dat er overschrijdingen van de in de milieuvergunning 2001 opgenomen grenswaarde voor het L_{Amax} zijn vastgesteld. Deze overschrijdingen hebben naar ons oordeel geen betekenis voor de in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen grenswaarden. Die grenswaarden zijn namelijk in het bestemmingsplan opgenomen op basis van het uitgangspunt dat er maatregelen worden uitgevoerd die de geluidimmissie van het motorcrossterrein beperken. Daarbij merken wij op dat de vastgestelde overschrijdingen zijn vastgesteld op grond van de milieuvergunning 2001 waarbij overeenkomstig deze vergunning de meting en beoordeling van de geluidimmissie plaatsvindt op basis van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai van maart 1981 (hierna: HMRI-1981). Het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek is uitgevoerd op basis van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai van 1999 (uitgave 2004) (hierna: HMRI-1999). De

in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarden zijn op basis hiervan bepaald. Een verschil tussen HMRI-1981 en HMRI-1999 is onder andere dat op basis van HMRI-1981 de meteorcorrectie (hierna: C_m) niet mag worden toegepast bij het bepalen van L_{Amax} . Op basis van HMRI-1999 moet de C_m hierbij worden toegepast. Daarbij is de hoogte van het beoordelingspunt voor de grenswaarden op grond van het (ontwerp)bestemmingsplan 1,5 m boven het maaiveld ter plaatse waar dit op grond van de vergunning 2001 5,0 m boven het maaiveld is. Dit betekent dat de in het (ontwerp)bestemmingsplannen opgenomen geluidgrenswaarden niet (direct) te vergelijken zijn met de in de vergunning 2001 opgenomen grenswaarden.

Voor wat betreft de opmerking van indieners dat “de geluidbelasting op de woning van belanghebbenden in deze concrete situatie niet als acceptabel kan worden aangemerkt” merken wij het volgende op. Het antwoord op de vraag of een bepaalde geluidmissie op de gevel van een woning aanvaardbaar is, is eigenlijk het wezenlijke oordeel over het antwoord op de vraag of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Zoals ook in hoofdstuk 1.1 van de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan is opgemerkt is een goede ruimtelijke ordening namelijk vooral ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. En de geluidmissie op de gevel van een woning is onderdeel van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Hiervoor hebben wij uiteengezet hoe wij de geluidmissie op de gevels van woningen in de omgeving van het motorcrossterrein hebben beoordeeld. Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat er sprake is van een aanvaardbare geluidmissie op de gevels van woningen, een aanvaardbaar woon- en leefmilieu en een goede ruimtelijke ordening (voor wat betreft het geluid) op en in de omgeving van het motorcrossterrein.

Opmerking 6 Akoestiek 2

Het plan voorziet in een uitbreiding van de motorcrossbaan en andere activiteiten op het terrein. De maximale planologische mogelijkheden van het plan zijn echter naar de mening van indieners onvoldoende onderzocht. Naar hun mening kan de gemeente zich niet in redelijkheid op het standpunt stellen dat de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidsbelasting van de woningen in de omgeving voldoende zijn onderzocht bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Indieners merken op dat er geen overzicht wordt gegeven van de maximale mogelijkheden die er zijn om beperking van de geluidbelasting te voorkomen, de BBT (best beschikbare technieken) en bij welke maatregelen de geluidsbelasting minimaal is.

In het geluidonderzoek is verder 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 betrokken. Ook verwijzen indieners naar het adviesrapport inzake de MER-rapportage voor het motorcrossterrein. Ze merken op dat naar hun mening onvoldoende is ingegaan op de beleid en wet- en regelgeving die relevant is voor de geluidbelasting van het motorcrossterrein, zoals: het Activiteitenbesluit milieubeheer, het Besluit omgevingsrecht, de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, de Handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG, de geluidproductienormen voor crossmotoren (KNMV motorcross geluidsreglement), Kadernota Sport, Frysk milieuplan. Indieners merken op dat bij zorgvuldig en correct onderzoek uit deze onderzoeken kan blijken, dat in de huidige tijd en bij de vigerende regelgeving er geen crossbestemming meer mogelijk is.

Reactie van de gemeente op opmerking 6

Ons blijkt uit de zienswijze van het indieners niet welke mogelijkheden onvoldoende in het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER onderzoek zijn overwogen. Naar ons oordeel zijn de “maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan” voldoende in het onderzoek opgenomen. Op basis van deze opmerking van indieners hebben wij het beeld dat de uitleg die indieners geven aan het begrip “maximale mogelijkheden” onjuist is. De “maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan” is

“hetgeen een plan [. . .] maximaal mogelijk maakt”¹. Indieners merken onder andere op dat onderzoek uitgevoerd moet worden (of had moeten worden) naar de mogelijkheden om de geluidimmissie zo veel als mogelijk te beperken. Dit is onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief. Het onderzoek naar dit alternatief is op grond van de wijziging van de Wet milieubeheer sinds 1 juli 2010 niet nodig. Overigens is door indieners een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 8 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. In de reactie hierop wordt verwezen naar het planMER voor een overzicht van de BBT. Die reactie herhalen wij hier. Voor wat betreft de geluidemissie en -immissie verwijzen wij naar het rapport van het geluidonderzoek. In dit onderzoek zijn meerdere (maatregel)varianten onderzocht om de geluidemissie en -immissie zoveel mogelijk te beperken.

De opmerking van indieners dat:

- ‘in het geluidonderzoek de invloed van de minibaan buiten beschouwing is gelaten’;
- ‘ook de wijze van gebruik van deze baan met soorten voertuigen niet is aangegeven’; en
- ‘verder de verplaatsing van deze baan op het terrein en het verplaatsen van de parkeergelegenheid niet is betrokken’;

is als overeenkomstige opmerking ook in de inspraakreactie van indieners op het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 9 in hoofdstuk 3.1 van de Nota van overleg en inspraak. Deze opmerking is onjuist. Voor bestemmingsplan en planMER is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de beginnerscrossbaan en de effecten hiervan. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het planMER. Voor een overzicht van het voor het onderzoek gebruikte geluidmodel – waarin het gebruik van de beginnerscrossbaan is verwerkt – verwijzen wij in het bijzonder naar het rapport van het uitgevoerde geluidonderzoek. Uit de zienswijze blijkt ons niet naar welke parkeerruimte indieners precies verwijzen maar wij merken op dat er in het onderzoek voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER ook onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden voor parkeren en de effecten hiervan. Ook de resultaten hiervan zijn opgenomen in het planMER.

Naar welk “adviesrapport inzake de MER-rapportage” indieners precies verwijzen blijkt ons niet uit de zienswijze maar wij gaan er van uit dat hiermee verwezen wordt naar het advies van de Commissie voor de m.e.r. van 20 april 2017 over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. In dat advies is namelijk een overeenkomstige opmerking opgenomen over het beleid en de wet- en regelgeving die voor het motorcrossterrein belangrijk is. In het rapport van het uitgevoerde geluidonderzoek is de voor wat betreft het geluid belangrijke wet- en regelgeving uiteengezet. Daarbij is ook de 94 dB(A)-geluidgrenswaarde voor het brongeluid op grond van het KNMV Motorcross Geluidreglement overwogen.

Door de indieners is in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan een overeenkomstige opmerking over de Kadernota Sport en het Frysk Milieuplan opgenomen. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 23 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 23 in de Nota overleg en inspraak waarin samengevat is opgemerkt dat het in deze nota en dit plan opgenomen beleid niet van toepassing is of niet het geldende beleid betreft.

Als laatste merken wij op dat ook in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan een overzicht van het beleid en de wet- en regelgeving is opgenomen die van toepassing is op het plan.

¹ Zie onder andere Commissie voor de milieueffectrapportage (2013). Maximale mogelijkheden bestemmingsplan en m.e.r. (factsheet 30). Utrecht.

Opmerking 7 Akoestiek 3

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is volgens indieners onvoldoende betrokken of onderzocht de veelheid aan factoren die van invloed zijn op de geluidsbelasting voor de omgeving, zoals:

- de inrichting en lay-out van het crossterrein, met de ligging van de banen inclusief de springheuvels, de bebouwing, ophogingen (geluidwallen) en afgravingen;
- het maximale aantal voertuigen dat op de baan is toegestaan;
- de technische specificaties van de motoren die voor het berekenen van de geluidemissies worden gebruikt;
- de gemiddelde en maximale gebruikersaantallen bij trainingen en bij wedstrijden.

Vervolgens had, aldus indieners, moeten worden vastgesteld wat, binnen de grenzen die aan de geluidsbelasting worden gesteld, mogelijk is op het terrein zoals dat nu is ingericht. Alleen als de bovengrens aan het gebruik voldoende ruimte biedt om de minimaal door de vereniging gewenste motorcrossactiviteiten te faciliteren, dan is volgens indieners legalisatie van inrichtingsalternatieven zinvol.

In dit verband merken indieners met betrekking tot geluidproductienormen nog op dat in het geluidreglement KNMV/MON staat dat voor club- en districtswedstrijden dezelfde normen van toepassing zijn, te weten 114/115 dB(A) overeenkomend met 94 dB(A) van de motoren. Voor nationale kampioenschappen gelden soepelere normen. NK-wedstrijden worden al sinds 2014 niet meer gehouden op het circuit Prikkedam omdat de vergunning voor het terrein in gevaar komt. Deze verwijzing is aldus niet van toepassing op het terrein.

Reactie van de gemeente op opmerking 7

De door indieners opgenomen onderwerpen zijn allemaal verwerkt in het voor het bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit onvoldoende is. Hierbij merken wij op dat er in het (ontwerp)bestemmingsplan, planMER en de hiervoor uitgevoerde onderzoeken niet in het bijzonder sprake is van een 'maximaal aantal voertuigen dan op de baan is toegestaan' en 'gemiddelde en maximale gebruikersaantallen bij trainingen en wedstrijden' omdat deze worden beperkt door de omstandigheden op het motorcrossterrein en de in het (ontwerp)plan opgenomen geluidgrenswaarden. Daarbij begrijpen wij dit deel van de opmerking ook als een gedeeltelijke herhaling opmerking 4 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 4 hiervoor. Op het motorcrossterrein vindt motorcross plaats waarbij gebruik gemaakt wordt van verschillende motoren. Hierdoor lopen de 'technische specificaties van de motoren' uiteen. Voor het geluidonderzoek is het voldoende om de (gemiddelde) bronsterkte van de motoren op het terrein te bepalen.

De opmerking van indieners dat "vervolgens had moeten worden vastgesteld [. . .] indieners legalisatie van inrichtingsalternatieven zinvol" begrijpen wij als een herhaling van het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport van de Commissie voor de m.e.r. van 20 april 2017. Wij merken op dat de commissie in haar toetsingsadvies over het planMER van 11 juli 2019 een dergelijke opmerking niet heeft opgenomen. Op basis hiervan stellen wij vast dat het uitgevoerde onderzoek naar de mogelijkheden voor motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein binnen de gestelde geluidgrenswaarden naar het oordeel van de commissie voldoende is. Wij delen dit oordeel met de commissie. Uit de zienswijze van indieners blijkt ons niet waarom het dit oordeel onjuist is.

De opmerking van indieners over de 'norm van 114/115 dB(A) overeenkomend met 94 dB(A) van de motoren' begrijpen wij als een herhaling van opmerking 6 hiervoor. Wij verwijzen dan ook naar onze reactie op opmerking 6 hiervoor. Voor wat betreft de grenswaarden voor de bronsterkte bij "NK-wedstrijden" merken wij op dat in het uitgevoerde geluidonderzoek wordt uitgegaan van hogere bronvermogens bij wedstrijden. De bronsterkte van motoren komt overeen met de meetmethoden van de KNMV.

Opmerking 8 Akoestiek 4

Bij de beoordeling voor het woon- en leefmilieu is volgens indieners voor het gebruik onvoldoende betrokken of beschreven:

- de bronvermogens die worden gehanteerd voor de verschillende typen motoren. Hierbij moet ook worden betrokken het aantal tweetakt- en viertaktmotoren;
- het aantal motoren van elk type dat gelijktijdig op de baan is (zowel bij trainingen als bij wedstrijden) en zowel op de crossbaan als op de minibaan;
- de verdeling van dit aantal motoren over de crossbaan en de minibaan, zoals die wordt gebruikt voor de geluidberekening;

Voorts is naar de mening van indieners onvoldoende betrokken wat de gevolgen zijn bij de omliggende woningen van het zogenoemd tonaal geluid en of de voor dat geluid gebruikelijke straffactor (toeslag van + 5 dB) toegepast moet worden.

Ook is volgens indieners onvoldoende berekend met de daartoe noodzakelijke modellen:

- de maximale geluidsbelasting ter hoogte van nabijgelegen woningen;
- het daggemiddelde beoordelingsniveau ter hoogte van de nabijgelegen woningen;
- de geluidcontouren van het daggemiddelde beoordelingsniveau van 40 tot 60 dB(A) in stappen van 5 dB(A).

Reactie van de gemeente op opmerking 8

De opmerking van indieners over:

- ‘de bronvermogens en het aantal tweetakt- en viertaktmotoren’;
- ‘het aantal motoren dat gelijktijdig op de baan is’; en
- ‘de verdeling van dit aantal motoren over de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan’;

begrijpen wij als een herhaling van het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport van de Commissie voor de m.e.r. van 20 april 2017. Wij merken op dat de commissie in haar toetsingsadvies over het planMER van 11 juli 2019 een dergelijke opmerking niet heeft opgenomen. Op basis hiervan stellen wij vast dat het uitgevoerde, hier betreffende beoordeling naar het oordeel van de commissie voldoende is. Wij delen dit oordeel met de commissie. Uit de zienswijze van indieners blijkt ons niet waarom dit oordeel onjuist is.

Zoals door burgemeester en wethouders in hun reactie op opmerking 14 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg het inspraak is opgemerkt is in het uitgevoerde geluidonderzoek ook onderzoek uitgevoerd naar het mogelijke tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein bij motorcrossactiviteiten. Hieruit blijkt samengevat dat er tijdens de in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidmetingen van de gemiddelde bronsterkte van crossmotoren tijdens motorcrosstrainingen geen sprake was van een tonaal karakter van het geluid.

Vanwege de op 8 november 2016 en de op 7 mei 2019 door burgemeester en wethouders aan de MSV opgelegde last onder dwangsom voor het overschrijden van de in de vergunning 2001 opgenomen grenswaarden voor L_{Amax} is en worden regelmatig geluidmetingen bij het motorcrossterrein uitgevoerd. Op dit moment zijn van de op 8 november 2016 opgelegde last vijf dwangsommen verbeurd (dit zijn alle mogelijk dwangsommen op grond van deze last). Van de op 7 mei 2019 opgelegd last zijn op dit moment twee dwangsommen (van de mogelijk vijf dwangsommen) verbeurd. Uit de rapporten van de uitgevoerde geluidmetingen op basis waarvan deze dwangsommen zijn verbeurd blijkt ons dat bij geen van de trainingen een tonaal karakter van het geluid is vastgesteld. Hierbij moet het volgende worden opgemerkt:

- in het rapport van de op 21 maart 2018 uitgevoerde geluidmeting is opgemerkt dat ‘bij de vorige meting tonaliteit zeker van toepassing was’ en dat ‘het idee bestaat dat er met verschillende typen motoren werd gereden, waardoor eventuele tonaliteit werd gemaskeerd’;
- bij de geluidmeting van 20 februari 2019 geen tonaal karakter is vastgesteld omdat dit niet is beoordeeld;

- in het rapport van de op 21 augustus 2019 uitgevoerde geluidmeting is opgemerkt dat ‘er op enige momenten twijfel bestond over er sprake was van een tonaal karakter wanneer een enkele motor hoorbaar was. De momenten waren echter zo kort dat over het geheel naar het oordeel van de waarnemer geen sprake was van tonaal geluid’.

Samengevat stellen wij vast dat er in het algemeen in het geluid van het motorcrosssterrein bij motorcrossactiviteiten geen sprake was en is van een tonaal karakter van het geluid of anderszins dat er maatregelen mogelijk zijn om dit tonaal karakter te voorkomen.

Wanneer in een bepaalde situatie bij een geluidmeting wel een tonaal karakter van het geluid wordt vastgesteld, is daarbij een “straffactor” van 5 dB(A) van toepassing op de meting. In die situatie kan er een overschrijding ontstaan van de geluidgrenswaarde. Dit is in strijd met het bestemmingsplan. Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Als op een punt waar de geluidgrenswaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau 50 dB(A) is een geluidmissie wordt gemeten van 47 dB(A), maar er wordt ook een tonaal karakter vastgesteld betekent dit dat de straffactor van 5 dB(A) van toepassing wordt: $47 \text{ dB(A)} + 5 \text{ dB(A)} = 52 \text{ dB(A)}$ en dit is een overschrijding van de geluidgrenswaarde.

In het rapport van het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek wordt onder andere verwezen naar het rapport van het voor het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanMER door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek. Dit rapport is niet bij het ontwerpbestemmingsplan of planMER opgenomen. De betreffende delen van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek worden nu alsnog opgenomen in het rapport van het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek.

De opmerking van indieners dat ‘de maximale geluidsbelasting, het daggemiddelde beoordelingsniveau en de geluidcontouren onvoldoende berekend zijn met de daartoe noodzakelijke modellen’ begrijpen wij als een herhaling van het advies over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER van de Commissie voor de m.e.r. van 20 april 2017. Wij merken op dat de commissie in haar toetsingsadvies over het planMER van 11 juli 2019 een dergelijke opmerking niet heeft opgenomen. Op basis hiervan stellen wij vast dat het uitgevoerde, hier betreffende beoordeling naar het oordeel van de commissie voldoende is. Wij delen dit oordeel met de commissie. Uit de zienswijze van indieners blijkt ons niet waarom dit oordeel onjuist is. Voor wat betreft “de geluidcontouren van het daggemiddelde beoordelingsniveau van 40 tot 60 dB(A) in stappen van 5 dB(A)” merken wij nog op dat dergelijke kaarten in de voorbereiding van het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER wel zijn gemaakt maar dat deze onvoldoende duidelijk waren dat deze naar ons oordeel onvoldoende informatie geven voor een oordeel. Wij hebben dan ook de keuze gemaakt om deze kaarten niet bij het plan of in het planMER op te nemen. In het rapport van het uitgevoerde geluidonderzoek zijn wel kaarten opgenomen waarop de punten met een overeenkomstige geluidmissie met een lijn zijn verbonden.

Opmerking 9 Akoestiek 5

Overigens merken indieners op dat de baan niet voldoet aan de landelijk geaccepteerde norm voor een acceptabel geluidsniveau van 113-114 dB(A). Ook worden de bepalende elementen voor tonaal geluid, zoals in rapporten van Peutz van andere motorcrossbanen wel het geval is, hier buiten beschouwing gelaten. Zo worden het aantal twee- en viertakt motoren niet betrokken. Ook is niet betrokken welke motoren en aantallen tegelijkertijd op de baan kunnen zijn bij trainingen en wedstrijden. Verder is de invloed van het gebruik van de hoofdbaan en de minibaan tegelijkertijd niet af te leiden uit de berekeningen.

Reactie van de gemeente op opmerking 9

Het is ons niet duidelijk naar welke grenswaarde indieners verwijzen met de opmerking over ‘de landelijk geaccepteerde norm voor een acceptabel geluidsniveau van 113-114 dB(A)’. Ook is ons niet duidelijk naar welke ‘rapporten van Peutz van andere motorcrossbanen’ indieners verwijzen.

Wij merken op dat in het rapport van het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek een overzicht is opgenomen van de in andere geluidonderzoeken voor andere motorcrossterreinen gebruikte bronsterkte. De gemiddelde bronsterkte van een motorcrossterrein is afhankelijk van plaatselijke omstandigheden. De in het voor het (ontwerp)plan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek gebruikte bronsterkte is hoger dan die in andere onderzoeken wordt gebruikt. Hiervoor is een toelichting in het rapport van het geluidonderzoek opgenomen. In deze toelichting wordt onder andere verwezen naar het rapport van het voor het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanMER door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek. Dit rapport is niet bij het ontwerpbestemmingsplan of planMER opgenomen. Wij zullen alsnog relevante delen van dit rapport opnemen.

De opmerking van indieners over 'welke motoren en aantallen tegelijkertijd op de baan kunnen zijn bij trainingen en wedstrijden' begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 8 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 8 hiervoor.

Door indieners is in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan een overeenkomstige opmerking over 'de invloed van het gebruik van de hoofdbaan en de minibaan' opgenomen. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 15 in hoofdstuk 3.1 van de Nota van overleg en inspraak. Bij het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek is onderzoek uitgevoerd naar dit effect. Een omschrijving van dit effect is opgenomen in het rapport van dit onderzoek.

Opmerking 10 Akoestiek 6

In het plan is opgenomen dat MSV de Prikkedam de "94 dB(A)-eis" gaat naleven door structurele meting. Indieners merken op dat uit de procedures die reeds zijn gevoerd over het terrein is komen vast te staan dat de MSV niet in staat is om de geldende geluidsnorm te respecteren en te hanteren. Overigens kan in een bestemmingsplan uiteraard het niet aan de gebruiker van het terrein worden overgelaten om de naleving van de regels te regelen. Naleving van de regels dient te worden neergelegd bij de daarvoor aangewezen instanties. Zeker bij een controversieel plan als dit, waarbij al is vastgesteld dat de gebruiker van het terrein notoire overtreder is van de nu al geldende regels, kan deze verantwoordelijkheid uiteraard niet worden neergelegd bij diezelfde gebruiker/overtreder.

Reactie van de gemeente op opmerking 10

In het (ontwerp)bestemmingsplan is de geluidgrenswaarde voor de bronsterkte van crossmotoren niet als regel opgenomen. Voor wat betreft de voorgestelde maatregelen merken wij het volgende op.

Wij stellen de in het bestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarden op basis van een afweging van alle betrokken ruimtelijke belangen. Daarbij geven wij ook 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 zoals het beperken van de bronsterkte van crossmotoren tot 94 dB(A) zijn naar ons oordeel redelijk uitvoerbaar en ook blijkt dat hierdoor een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten binnen de gestelde grenswaarden 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. Wij willen in het bestemmingsplan in beginsel 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 (ontwerp)bestemmingsplan. Een middel om dat doel te halen is het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen. Maar die nemen wij in beginsel 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 in be-

ginsel 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.

Dit betekent dat het houden van toezicht op en het handhaven van een bepaalde bronsterkte van de crossmotoren niet een taak van de gemeente is. Natuurlijk is het houden van toezicht op en het handhaven van de in het bestemmingsplan opgenomen regels wel een taak van de gemeente. Zoals wij in onze reactie op opmerking 3 in hoofdstuk 2 hebben opgemerkt hebben burgemeester en wethouders op 3 juni 2019 ook besloten om hiervoor toezicht- en handhavingsbeleid op te stellen.

Opmerking 11 Akoestiek 7

In het plan is het voorstel om 43 crossuren mogelijk te maken en verhoging van de wallen naar 8,2 meter. Voor het mogelijk maken van 67 crossuren zouden de wallen naar 9,2 meter moeten worden verhoogd. Indieners merken op dat dit ruim vier keer zo veel crossuren zijn dan dat op dit moment vergund is. Dit is volgens hen een onevenredige uitbreiding. Hier wordt ruimschoots afgeweken van de richtwaarden die gebruikelijk zijn zoals de VNG die heeft vastgesteld. Indieners merken op dat uit de berekende uitkomsten de variant als voorkeur gekozen zou moeten worden waarbij 13 of 21 crossuren mogelijk zouden zijn.

Reactie van de gemeente op opmerking 11

De opmerking van indieners dat 'het voorstel is om 43 crossuren [voor motorcrosstrainingen] mogelijk te maken' is onjuist. Als eerste verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 10 hiervoor. Als tweede merken wij op het voornemen is om motorcrossactiviteiten mogelijk te maken op het motorcrossterrein binnen de in het bestemmingsplan opgenomen regels. Eén van die regels is de regel over geluidsgrenswaarden voor motorcrosstrainingen. Als 'representatieve invulling' van de 'maximale planologische mogelijkheden' is in het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidsonderzoek 40 crossuren tijdens motorcrosstrainingen als uitgangspunt genomen. Dit aantal komt ongeveer overeen met de 37 crossuren dat is vastgesteld tijdens de in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidmetingen. Hiermee komt dit uitgangspunt overeen met de feitelijk, bestaande situatie. Op basis hiervan stellen wij vast dat het bestemmingsplan voor wat dit betreft uitvoerbaar is.

Op basis van het uitgevoerde geluidonderzoek stellen wij vast dat bij de in stap 2 van de uitgave Be-drijven en milieuzonering opgenomen grenswaarden van 45 dB(A) voor $L_{A,LT}$ en 65 dB(A) voor L_{Amax} 13 crossuren mogelijk zijn. Dit betekent dat op grond van een bestemmingsplan waarin deze geluid-grenswaarden voor motorcrosstrainingen zijn opgenomen het op dit moment legaal gebruik van het terrein niet langer mogelijk is. Op trainingsdagen zijn 15 crossuren per dag mogelijk op grond van de vergunning 2001. Een dergelijk bestemmingsplan achten wij niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Ook stellen wij vast dat bij een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor $L_{A,LT}$ op trainingsdagen ongeveer 24 crossuren mogelijk zijn. Voorwaarde hierbij is, is dat de MSV als geluidbeperkende maatregel, een bronsterkte van ten hoogste 94 dB(A) van crossmotoren waarborgt. Het waarborgen van een dergelijke bronsterkte duiden wij als "beste beschikbare techniek". Het feitelijk gebruik (40 crossuren) is alleen mogelijk na het uitvoeren van een aanvullende maatregel: het aanleggen/bouwen van een geluidscherm met een hoogte van 2 meter en een lengte 150 meter op de bestaande geluidwal bij de toegang van het motorcrossterrein en langs de Prikkedam. Hierbij is de hoogste geluidimmissie op een geluidgevoelig gebouw of terrein 50 dB(A) (dit is op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1A).

Voor wat betreft de grenswaarde voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” overwegen wij het volgende.

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

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

- f. Een geluidgrenswaarde van ten hoogste 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” op een geluidgevoelig gebouw of terrein is in de voorliggende situatie voldoende voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voorwaarde daarbij is wel dat de grenswaarden voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” zo laag als mogelijk zijn tot ten minste 45 dB(A). Deze geluidgrenswaarde is voldoende omdat:
 - het aantal openstellingen van de motorcrossbaan voor trainingen is beperkt tot ten hoogste drie uren op woensdagmiddag en drie uren op zondagochtend. Deze openstellingen zijn in de dagperiode (van 7:00 uur tot 19:00 uur). Dit betekent dat er op maar twee van de zeven dagen per week in de dagperiode sprake is van een hoger “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” vanwege motorcrosstrainingen.
 - de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) voor het “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau” is alleen van toepassing op de woning op het perceel aan de Prikkedam 1. Voor de andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen is de grenswaarde ten hoogste 48 dB(A) waarbij er bij maar vijf van de beschouwde woningen sprake is van een geluidgrenswaarde hoger dan 45 dB(A).

Alles in overweging nemende achten wij een bestemmingsplan met een geluidgrenswaarde van ten hoogste 50 dB(A) voor het $L_{A,r,LT}$ voor motorcrosstrainingen in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Opmerking 12 Akoestiek 8

Ten aanzien van de beschikbare meetrapporten wordt opgemerkt dat deze meetrapporten volgens indieners slechts zijn gebaseerd op twee trainingsdagen en aldus niet als representatief kunnen worden beschouwd. De omstandigheden van deze metingen kwamen daarbij ook niet overeen met een werkelijke trainingssituatie. Verder zijn de meetgegevens niet gebaseerd op een wedstrijdsituatie maar worden daarvoor wel conclusies getrokken. Indieners verwijzen naar de metingen die zijn verricht door de FUMO en verzoeken de gemeente deze te voegen bij de stukken voor dit plan. Uit de metingen die zijn verricht door de FUMO - op basis waarvan meerdere malen een dwangsom is opgelegd wegens

overschrijding van de geluidsnormen - blijkt volgens indieners duidelijk dat het crossterrein niet kan voldoen aan de geldende normen, bij normaal gebruik.

Reactie van de gemeente op opmerking 12

Door indieners is een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 18 in hoofdstuk 3.1 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 18 in de Nota overleg en inspraak waarin het volgende is opgemerkt.

“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. [Deze] onderzoeken kunnen een voldoende onderbouwing zijn als:

- de onderzoeken zijn uitgevoerd naar alle mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt [‘de maximale planologische mogelijkheden’];
- de onderzoeken die zijn uitgevoerd op basis van uitgangspunten die, die mogelijkheden kenmerken [als ‘de representatieve invulling’ van ‘de maximale planologische mogelijkheden’].

Het in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidonderzoek waar de [indieners] naar [verwijzen] 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.” Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit oordeel onjuist is. Daarbij merken wij op dat het uitvoeren van twee metingen op basis van de HMRI-1999 voldoende is.

In het rapport van het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek is een toelichting opgenomen op de bronsterkte van crossmotoren tijdens motorcrosswedstrijden. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom deze bronsterkte en het oordeel op basis hiervan onjuist is. In het akoestisch onderzoek zijn de metingen van de FUMO overigens wel betrokken.

Opmerking 13 Akoestiek 9

Indieners zijn dan ook van mening dat het plan zoals dat nu voorligt onvoldoende (zorgvuldig) is onderbouwd en dit in redelijkheid niet kan worden vastgesteld, dit mede vanwege de gevolgen voor de omgeving en het gegeven dat onvoldoende is onderbouwd dat de gevolgen voor de omgeving voldoende worden weggenomen.

Reactie van de gemeente op opmerking 13

Wij begrijpen deze opmerking van indieners als een herhaling van opmerking 1 hiervoor en een samenvatting van de andere opmerkingen hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reacties op de opmerkingen hiervoor. Samengevat delen wij het oordeel van indieners dat het (ontwerp)bestemmingsplan onvoldoende (zorgvuldig) is voorbereid niet. Wij zijn dan ook van oordeel dat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Opmerking 14 Luchtkwaliteit

Indieners merken op dat in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende is betrokken wat de gevolgen zijn voor de omgeving. In dit geval wordt opgemerkt dat het motorcrossterrein een aanzienlijke hoeveelheid schadelijke uitlaatgassen, stikstof en fijnstof produceert. Indieners zijn van mening dat dit plan in strijd is met de beleidsplannen van de gemeente waarin wordt gesproken over reductie van de CO₂ uitstoot. Door toename van crossactiviteiten wordt aan dit beleidsuitgangspunt niet voldaan, aldus indieners. In het Milieubeleidsplan Ooststellingswerf 2010-2016 wordt gestreefd naar een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Indieners zijn van mening dat dit plan niet strookt met de doelstelling van de

gemeente dat men zich wil inzetten voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Legalisatie van de activiteiten op het motorcrossterrein, zoals in het plan neergelegd, is naar de mening van indieners niet mogelijk vanwege de noodzaak en de plicht van het terugbrengen van de kritische depositiewaarde. Terugbrengen van de hoeveelheid stikstof is een absolute noodzaak gelet op de negatieve effecten voor de natuur en de omgeving, aldus indieners. Volgens indieners is onvoldoende aangetoond dat de hoeveelheid stikstof die bij wedstrijden en trainingen op het motorcrossterrein vrijkomt de omgeving niet schaadt. Ook is onvoldoende geborgd dat de eventuele schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit het plan voortvloeien, worden voorkomen of verminderd teneinde ervoor te zorgen dat het plan de natuurlijke kenmerken van de betrokken gebieden en de (woon)omgeving niet aantast.

Reactie van de gemeente op opmerking 14

Voor wat betreft de opmerking over de koolstofdioxide-emissie (CO₂) is door indieners een overeenkomstige opmerking opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 31 in hoofdstuk 3.1. van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 16 in de Nota overleg het inspraak waarin het volgende is opgemerkt.

“Wij gaan er van uit dat de inspreker verwijst naar het beleid van onze gemeente zoals opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 [het door de indieners aangehaalde Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010-2016 is hierdoor vervangen]. 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.” Deze reactie herhalen wij hier.

Voor wat betreft de stikstofemissie (N) merken wij het volgende op. Voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van stikstofemissie op de lucht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan en het planMER. Hieruit blijkt dat “de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden” en “het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer”. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit onderzoek onvoldoende is.

Ook is voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER onderzoek uitgevoerd naar de effecten van stikstofemissie vanwege het plan op de natuur. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan en in het planMER. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit onderzoek onvoldoende is. Daarbij verwijzen wij voor onze reactie ook naar onze reactie op opmerking 1 in hoofdstuk 2.

Opmerking 15 Geur

Ten aanzien van het aspect geur geldt een richtafstand van 100 meter tot het motorcrossterrein. Ten opzichte van in ieder geval twee woningen wordt niet aan deze richtafstand voldaan. Met name tweetakt motoren zijn verantwoordelijk voor de brommergeur van motoren, vanwege de kans dat brandstofmengsel weglekt via de uitlaat en daardoor olie wordt verstuikt. Anders dan in het ontwerp wordt gesteld wordt nog steeds voornamelijk gereden met tweetakt motoren, althans is het gebruik van deze motoren nog niet afgenomen en valt dit ook in de nabije toekomst niet te verwachten, aldus indieners. Ten aanzien van geur is dan ook te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken waarmee het aanvaardbaar hinderniveau wordt overschreden en het stellen van regels in het bestemmingsplan is dan ook zeker noodzakelijk, aldus indieners. Ook had volgens hen een kwantitatief geuronderzoek moeten worden uitgevoerd.

Reactie van de gemeente op opmerking 15

Wij gaan er van uit dat indieners met de opmerking dat 'ten aanzien van het aspect geur een richtafstand van 100 meter tot het motorcrossterrein geldt' verwijzen naar de in de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering opgenomen richtstand voor geur voor motorcrossterreinen met een openstelling van minder dan 8 uren/week. De opmerking dat binnen deze richtafstand twee woningen aanwezig zijn is juist. Een overeenkomstige opmerking is ook opgenomen in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan. De opmerking van indieners dat 'met name tweetaktcrossmotoren verantwoordelijk zijn voor de brommergeur' achten wij ook juist. In het de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER is ook een overeenkomstige opmerking opgenomen.

Voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van geur op de lucht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan en het planMER. Hieruit blijkt dat er "omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan" en de beoordeling plaatsvindt op basis van "een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen" onaanvaardbare geurhinder niet wordt verwacht. Hierbij wordt nog opgemerkt dat 'in artikel 2.7a van de afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit milieubeheer is bepaald dat, 'indien bij een activiteit emissies naar de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder bij geurige objecten wordt voorkomen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is de geurhinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt'. Op basis van de overwegingen hiervoor is het bestemmingsplan voor wat dit betreft uitvoerbaar omdat mogelijke geurhinder kan worden beperkt door het aantal tweetaktcrossmotoren dat op het motorcrossterrein wordt gebruikt te beperken.

Hierbij, en in reactie op de opmerking van indieners dat een afname van het gebruik van tweetaktcrossmotoren niet is te verwachten overwegen wij nog het volgende. Een tonaal karakter van het geluid van een motorcrossterrein hangt ook vooral samen met het gebruik van tweetaktcrossmotoren op dat terrein. Zoals wij in onze reactie op opmerking 8 hiervoor hebben opgemerkt hebben stellen wij vast dat er in het algemeen in het geluid van het motorcrossterrein bij motorcrossactiviteiten geen sprake was en is van een tonaal karakter van het geluid of anderszins dat er maatregelen mogelijk zijn om dit tonaal karakter te voorkomen. Eén van die maatregelen is 'het rijden met verschillende typen motoren waardoor eventuele tonaliteit wordt gemaskeerd'. Dit kan door het aantal tweetaktmotoren dat in verhouding wordt gebruikt te beperken.

Wanneer er in verhouding een groot aantal tweetaktmotoren wordt gebruikt is er (waarschijnlijk) ook sprake van een tonaal karakter van het geluid. Zoals wij in onze reactie op opmerking 8 ook al hebben opgemerkt betekent dit dat op de gemeten geluidemissie voor $L_{A,r,LT}$ een toeslag van 5 dB(A) van toepassing is. En dit betekent dat de gemeten geluidemissie voor $L_{A,r,LT}$ ten hoogste 45 dB(A) mag zijn om een overschrijding van een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) te voorkomen. Uit het voor het voorontwerpbestemmingsplan uitgevoerde onderzoek blijkt dat bij een geluidemissie van ten hoogste 45 dB(A) ongeveer 21 crossuren mogelijk zijn. Op basis hiervan stellen wij vast dat, wanneer toch een

in verhouding groot aantal tweetaktcrossmotoren wordt gebruikt het aantal crossuren ook moet worden beperkt waardoor ook dan een onaanvaardbare geurhinder niet wordt verwacht.

Alles in overweging nemende is naar ons oordeel een aanvullend geuronderzoek niet nodig.

Opmerking 16 Verkeerssituatie

Het plan zoals dat nu voorligt leidt tot een toename van de verkeersdruk. Het plan kan immers zorgen voor meer bezoekers en aldus meer auto's. De toenemende verkeersdruk legt naar de mening van indieners een onacceptabele druk op het rustige gebied. De verkeersintensiteit zal tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied, zeker als het verkeer in grote clusters (direct voor en na wedstrijden) zal moeten worden afgewikkeld. Bij kruispunten zal dit leiden tot lange wachttijden en opstoppen. Er zal dan ook aanzienlijke congestie optreden aangezien het verkeer niet goed kan worden verwerkt via het bestaande lokale en regionale wegennet, wat niet is berekend op deze verkeersstromen. Vanwege de verkeersdruk zullen omwonenden en andere reguliere gebruikers op de tussenliggende erftoegangswegen onaanvaardbare hinder ondervinden, aldus indieners. Ook zijn er volgens indieners problemen te verwachten met parkeren nu er op de locatie onvoldoende parkeer-ruimte is en deze in het plan ook niet correct wordt voorgesteld. Met een verdere uitbreiding van de activiteiten op het crossterrein zullen de parkeerproblemen alleen maar toenemen.

Reactie van de gemeente op opmerking 16

Voor het (ontwerp)bestemmingsplan en het planMER is onderzoek uitgevoerd naar de effecten vanwege het plan op verkeer en parkeren. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan en het planMER. Op basis van de resultaten van het onderzoek stellen wij vast dat er door 'de afwikkeling van het verkeer direct voor en na motorcrosswedstrijden sprake kan zijn van langere wachttijden en opstoppen, maar dat er ook sprake blijft van een aanvaardbare verkeerssituatie'. Uit de zienswijze blijkt ons niet waarom dit onderzoek en dit oordeel onvoldoende zijn.

Opmerking 17 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een motorcrossterrein wordt volgens indieners gezien als een stedelijke ontwikkeling, namelijk als ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit. Voor het motorcrossterrein Prikkedam is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat een nieuw beslag op de ruimte wordt gemaakt. Het betreft volgens indieners een motorcrossterrein dat in de huidige vorm nooit is gelegaliseerd of vastgelegd in een bestemmingsplan. Verschillende bestemmingsplannen zijn namelijk steeds vernietigd zodat op dit moment op het (grootste gedeelte van het) terrein geen bestemmingsplan van kracht is. De ontwikkeling voorziet ten opzichte van enig vorig bestemmingsplan verder in uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden. De bebouwing zoals die thans aanwezig is op het terrein is immers voor een groot gedeelte nimmer vergund of gelegaliseerd. In ieder geval is deze bebouwing nimmer positief bestemd, althans vastgelegd in een geldend bestemmingsplan. Dit betekent volgens indieners dat er extra bebouwing mogelijk wordt gemaakt ten opzicht van het vorige planologische regime. Indieners merken op dat aangezien het plan zoals dat nu voorligt voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling en deze ontwikkeling niet passend is in de omgeving, deze naar de mening van indieners niet kan worden gerealiseerd.

Reactie van de gemeente op opmerking 17

De opmerking van indieners dat 'een motorcrossterrein wordt gezien als een stedelijke ontwikkeling, namelijk als ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit' is ook in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Overigens is het ook te verdedigen dat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In een uitspraak van de Raad van State over een plan Barneveld wordt het antwoord op de vraag of een sportfaciliteit een stedelijke ontwikkeling is in het midden gelaten (uitspraak 18 mei 2016 ECLI:NL:RVS:2016:1440).

Zoals ook al is aangegeven in de reactie op opmerking 2 hiervoor is het grootste deel van het motorcrossterrein op dit moment mogelijk op grond van het bestemmingsplan 1980, of anders niet in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening. Vooral de bestemming op grond waarvan de beginnerscrossbaan mogelijk is, is nieuw. Hoewel reeds lang bestaand, is dit wel een nieuw ruimtebeslag. Qua omgevingsaspecten (geluid, natuur) is deze gelet op het planMER en het akoestisch onderzoek planologisch aanvaardbaar. Verder is het feit dat de bebouwingsmogelijkheden inderdaad nu op een andere plaats liggen en ruimer zijn dan op grond van het bestemmingsplan 1980 niet wezenlijk relevant voor de omgevingsafweging.

In de toelichting is in paragraaf 3.1.3 nu aangegeven dat een motorcrossterrein wordt gezien als een stedelijke ontwikkeling, namelijk als ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit. Aangegeven is dat er geen nieuw beslag op de ruimte wordt gemaakt en het plan niet voorziet in de uitbreiding van bebouwingsmogelijkheden. Bij nader inzien zijn wij het eens met indieners dat er wel tot op zekere hoogte een nieuw ruimtebeslag is en het plan wel enige beperkte extra bebouwingsmogelijkheid biedt ten opzichte van het bestemmingsplan 1980.

Voor het plan wordt daarom van uitgegaan dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Maar zelfs als dit wel het geval zou zijn is een dergelijke benadering in dit geval niet zinvol. In dit verband moet met name gekeken worden naar de doelstelling van de ladder, het voorkomen dat functies die kunnen worden ingepast in het stedelijk gebied buiten het stedelijk gebied worden gerealiseerd. Hierbij speelt het voorkomen van leegstand een belangrijke rol. Daarom wordt in artikel 3.6.1. lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening een behoefte-onderbouwning geëist. Voor een motorcrossterrein als het onderhavige geldt dat dit simpelweg doorgaans niet in een stedelijk gebied kan worden gerealiseerd gelet op de aan te houden afstanden tot gevoelige bebouwing. Gelet ook op de gewenste ondergrond hoort een dergelijk terrein primair buiten het stedelijk gebied thuis. Ook gaat het hier planologisch gezien om een uitbreiding van een bestaand terrein, dat al in buitengebied is gelegen. Een onderbouwning van de behoefte om deze ontwikkeling eventueel in het stedelijk gebied te realiseren is praktisch zinloos.

Dit wil overigens niet zeggen dat er voor dit ruimtebeslag als zodanig niet een behoefte-onderbouwning nodig is. Vanuit een goede ruimtelijke ordening en de uitvoerbaarheid van het plan is deze nodig. In de actuele situatie blijkt er wel degelijk behoefte aan een motorsportterrein. Dit is ook aangegeven in paragraaf 3.2 van het planMER. Uit het uitgevoerde locatie-onderzoek blijkt dat er niet een geschikte alternatieve locatie te vinden is.

3.2 Zienswijze MSV De Prikkedam

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan

Opmerking 1 Algemeen

MSV De Prikkedam (hierna: MSV) geeft aan positief te zijn ten aanzien van de vele aanpassingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Het gehele voorontwerpbestemmingsplan is herschreven door een ander adviesbureau. De gedane aanpassingen zijn voor MSV aanleiding om te reageren door middel van een zienswijze. Daarbij wil de MSV hun doel (hun 'leefklimaat'), namelijk het faciliteren van een sport, niet uit het oog verliezen. Met die blik heeft de MSV naar het ontwerpbestemmingsplan gekeken. Wat de MSV opvalt is dat het akoestisch onderzoek uit het voorontwerp in zijn geheel is overgedaan door Rho adviseurs. Of het pré-advies van de Commissie m.e.r. hiervan de oorzaak is, is de MSV niet bekend. Dit betekent wel dat dat onderzoek door de MSV in zijn geheel opnieuw onder de loep moest worden genomen. De wijze waarop dit onderzoek tot stand is gekomen is volgens de MSV een andere dan het geluidonderzoek dat bij het voorontwerpbestemmingsplan hoorde. Het oude akoestische onderzoek van NAA uit 1996 is gebruikt en is in dit nieuwe onderzoek

als het ware in een nieuw jasje gegoten. Het onderzoek van NAA uit 1996 lag ten grondslag aan de latere, en thans nog geldende, milieuvergunning van 2001. De uitkomsten van dit onderzoek baart de MSV de grootste zorgen. De geluidnormen ten opzichte van het voorontwerp, waar nog gesproken werd van twee normen voor de hele omgeving (50 dB(A) gemiddeld en 70 dB(A)max), zag de MSV als een goed uitgangspunt echter wel met een uitdaging voor de woning Prikkedam 1. Met dit nieuwe onderzoek worden deze twee normen voor de omgeving los gelaten en wordt er per woning (referentiepunt) een norm vastgesteld. Om die norm te kunnen halen moet er gehandhaafd worden op het bronvermogen en moet MSV een geluidscherm van 150 meter lang en 2 meter hoog aanbrengen. De gewenste variant met meer dan drie wedstrijden is niet haalbaar en uitgesloten. Dit is een inperking ten opzichte van het voorontwerp waarbij meerdere wedstrijden nog als optie via een omgevingsvergunning toegestaan kon worden. Wel is MSV content met de mogelijkheid om veldsporten te kunnen houden op het terrein.

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Wij begrijpen deze opmerking van de MSV als een algemene vaststelling. De opmerking nemen wij dan ook voor kennisgeving aan. Daarbij merken wij voor wat betreft het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek nog het volgende op. Het geluidonderzoek is een vervolg op het voor het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanMER verrichte onderzoek. Het geluidonderzoek voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER is dan ook niet 'als het ware het oude akoestisch onderzoek van NAA uit 1996 in een nieuw jasje'.

Opmerking 2 Dagrecreatie

Het gaat om een bestemmingsplan waarbij MSV en de omgeving de komende tijd mee uit de voeten moeten kunnen. Het plan moet uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Een goed woon- en leefklimaat staat voorop en MSV is zeker bereid om te blijven investeren om dit goede woon- en leefklimaat te behouden. Niet alleen voor de directe omgeving maar MSV wil het terrein ook voor anderen zoals bijvoorbeeld basisscholen, kindersurvival, scouting beschikbaar stellen. MSV zou met direct omwonenden mogelijkheden willen verkennen hoe het terrein voor hen een toevoeging kan zijn. Alle opties zijn bespreekbaar zolang het geluidarm is. De MSV ziet graag dat er meer ruimte in het bestemmingsplan komt om dergelijk geluidarm gebruikt (niet zijnde veldsporten) toe te staan. Dagrecreatie is weliswaar toegestaan binnen de bestemming Natuur maar de MSV verzoekt dit voor het gehele terrein op te nemen. De MSV ziet hierin geen nadelig effect voor de omgeving want het blijft georganiseerd c.q. in overleg met MSV. De MSV verzoekt de gemeente dit dan specifiek te regelen zodat geen discussie kan ontstaan over wat wel en niet mag.

Reactie van de gemeente op opmerking 2

De uitleg van de MSV van het begrip "dagrecreatie" in de bestemming Natuur is onjuist. Op grond van de regels van de bestemming Natuur zijn de betreffende gronden bestemd voor "dagrecreatie met de daarbij behorende voorzieningen in de vorm van bestaande ruiterspaden, picknickplaatsen en naar aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen". In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is ook een omschrijving opgenomen van het begrip "dagrecreatief medegebruik". Met het begrip "dagrecreatie" in de bestemming Natuur wordt dit gebruik bedoeld. "Dagrecreatie" in de bestemming Natuur is dan ook het "recreatief gebruik van gronden gedurende de dagperiode en gedurende de avondperiode tot zonsondergang, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten, dat ondergeschikt is aan de hoofdfunctie van de gronden waarbinnen dit dagrecreatief gebruik is toegestaan".

Naar aanleiding van de zienswijze van de MSV stellen wij vast dat de koppeling tussen het begrip "dagrecreatie" in de bestemming Natuur en het begrip "dagrecreatief medegebruik" niet voldoende is. Wij zullen het begrippen "dagrecreatie" en "dagrecreatief medegebruik" hierop aanpassen.

Op grond van het (ontwerp)bestemmingsplan zijn op de gronden bestemd als Sport - Motorcrossterrein - onder voorwaarden - ook veldsportactiviteiten mogelijk. De mogelijkheden

voor veldsportactiviteiten zijn in het plan opgenomen op grond van het verzoek van de MSV van 17 april 2017 waarin de MSV samengevat vraagt om ondergeschikt aan de motorcrossactiviteiten 'recreatief medegebruik' mogelijk te maken zoals:

- SGW (paardenevenement);
- bootcamptrainingen en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- MUD/survivalrun, groepsdag met outdooractiviteiten, mountainbikewedstrijd crosscountry als evenement, ten hoogste vier dagen per jaar.

In de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan is ook een omschrijving opgenomen van het begrip veldsportactiviteiten. Dit betreffen "in groepsverband uitgeoefende openluchtsportactiviteiten, zonder gebruik van motorvoertuigen of versterkte geluidbronnen, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry, bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en daarmee gelijk te stellen activiteiten, met uitzondering van gewerschietbanen". Naar ons oordeel zijn hiermee de in het verzoek van de MSV van 17 april 2017 opgenomen activiteiten mogelijk op grond van het (ontwerp)bestemmingsplan.

In haar zienswijze vraagt de MSV om - als voorbeeld - activiteiten mogelijk te maken voor basisscholen, kindersurvival en scouting. Deze activiteiten maakten ook geen deel uit van het eerdere verzoek van de MSV van 17 april 2017. Het nu in de zienswijze opgenomen verzoek is voor ons niet "volgende concreet" om te beoordelen of dit ruimtelijk aanvaardbaar is. Uit de zienswijze blijkt ons niet (of anders onvoldoende) welke activiteiten dit precies betreft. De aard van het motorcrossterrein in overweging nemende merken wij hierbij overigens op dat dit naar ons oordeel ook veldsportactiviteiten betreft.

Veldsportactiviteiten zijn binnen de bestemming Motorcrossterrein toegestaan onder de daarvoor geldende voorwaarden. Veldsportactiviteiten kunnen evenwel niet worden toegestaan binnen de bestemming Natuur. Dit zou namelijk ook grote groepen kunnen betreffen die het terrein betreden. Dit zou de natuurwaarden kunnen verstoren of verslechteren.

Opmerking 3 Aanleiding opstellen bestemmingsplan

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is behoorlijk ingekort ten opzichte van het voorontwerp maar leidt tot een aantal opmerkingen. In de aanleiding van het bestemmingsplan is uitgegaan van motorsport sinds 1964. Dit is volgens de MSV onjuist. Er wordt op Prikkedam al vanaf 1946 motorsport beoefend. Het is geen nieuwe situatie die een bestemming moet krijgen. Sinds de komst van het bestemmingsplan in de jaren '60 is de baan bestemd door een Bestemmingsplan op hoofdlijnen. In dat bestemmingsplan had het gehele terrein een motorsportbestemming. Er was geen onderscheid tussen natuur en de feitelijke baan. Die baan was toen groter (langer) dan de huidige baan. Om en op de baan was ruigte die door de jaren heen weggehaald is of niet onderhouden is. Dus de natuur is als het ware ontstaan door bepaalde stukken niet te onderhouden of juist te ontdoen van de ruigte en over te laten aan de natuur (lees: geen onderhoud plegen). Het constant omploegen van de baan blijkt juist bepaalde diersoorten aan te trekken. Er wordt 6 uur per week gereden met motoren, 162 uur per week is het stil. Het ontstaan van deze baan vindt de MSV van belang om te vermelden in de toelichting omdat hiermee duidelijk wordt dat als er sinds de komst van bestemmingsplannen het terrein sinds de jaren '60 al planologisch ingepast is. Dat latere pogingen voor actualisering sneuvelden, is triest maar niet meer over te doen.

In de jaren '80 en '90 was motorsport zeer populair. Er was in Nederland een groot aantal motorcross-terreinen met een geluidzone. De omgeving had met die geluidzones in feite op gezette tijden een bepaalde mate van geluid te ervaren. Door provinciale en/of gemeentelijke besluiten zijn vele geluidzones om de motorsportterreinen verdwenen. Hiervoor moesten terreinen noodgedwongen opdoeken. Dat het complex was om te regelen in een milieuvergunning en/of een bestemmingsplan blijkt wel uit de uitspraken van die tijd, ook rondom het terrein van de MSV. Na de jaren '90 en met de komst van

diverse handreikingen en andere milieunormen, zijn onder andere geluidnormen aangescherpt en deed ook het fenomeen 'goed woon- en leefklimaat' zijn intrede. De juridische complexiteit was in voorgaande jaren ook aanwezig maar voert ook bij dit proces ook nog steeds de boventoon.

MSV verloor de status van (geluid)gezoneerd terrein en werd van een grote club die internationale wedstrijden hield tot een club met ongeveer 2x3 uur per week mag er motorsport beoefend worden op woensdag en zondag met de mogelijkheid om 3x per jaar een wedstrijddag te mogen organiseren. Dit is in feite wat is overgebleven na een jarenlang en ingewikkeld proces om te kunnen blijven sporten. MSV heeft de afgelopen jaren vooral ingeleverd wat betreft mogelijkheden en geluidruimte. Dit bestemmingsplan ziet de MSV als het wederom inleveren van geluidruimte. MSV wil zich op een constructieve manier blijven opstellen en de dingen doen die nodig zijn, zodat de sporters van de vereniging nog lang kunnen genieten van deze prachtige zandbaan op deze unieke locatie. De MSV verzoekt de gemeente de aanleiding van dit bestemmingsplan te nuanceren en in elk geval het jaartal 1964 te wijzigen in 1946.

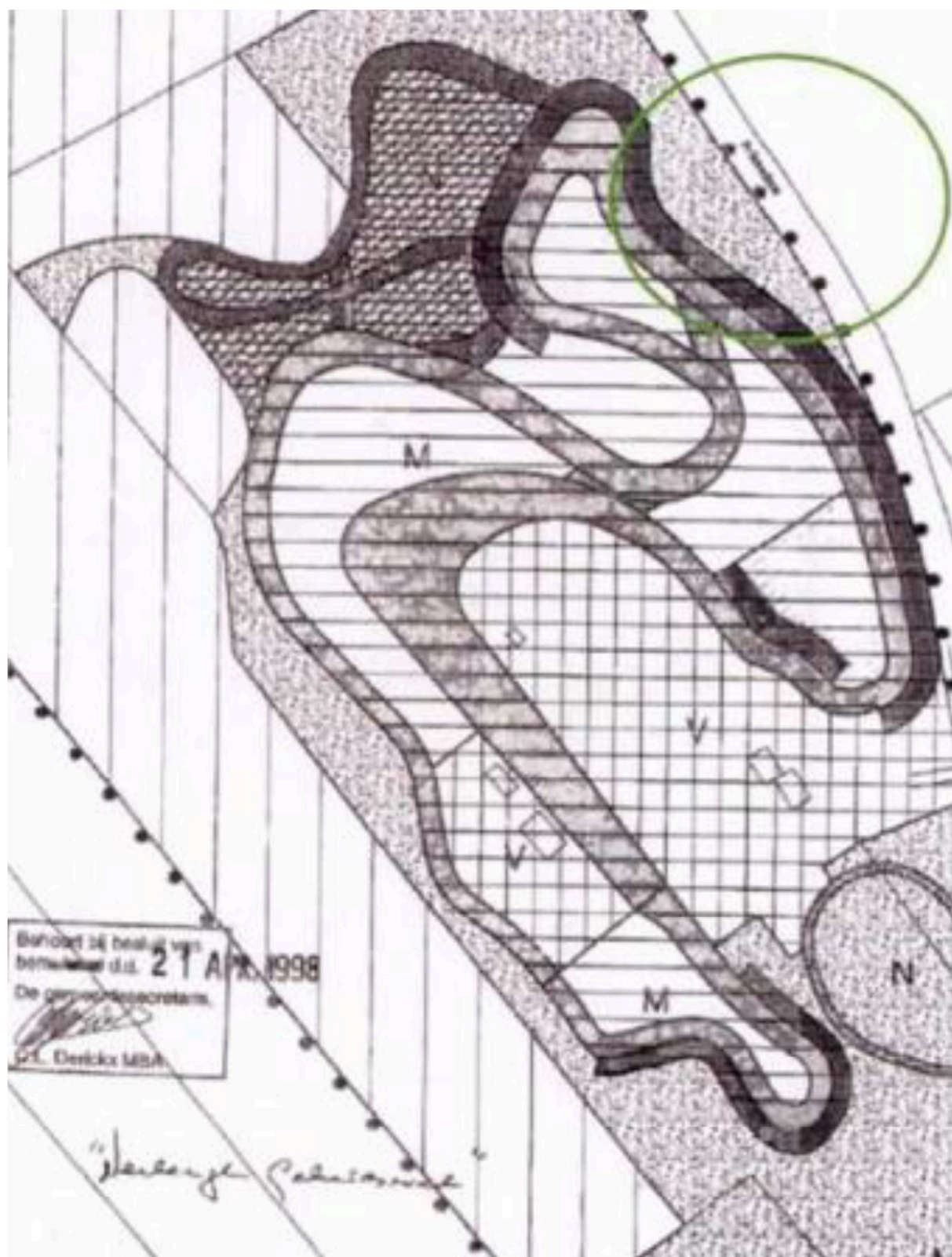
Reactie van de gemeente op opmerking 3

De tekst waar de MSV in haar opmerking naar verwijst is niet een tekst over de aanleiding voor het voorbereiden van het bestemmingsplan. Het is een tekst over het planologisch kader. Op basis hiervan nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

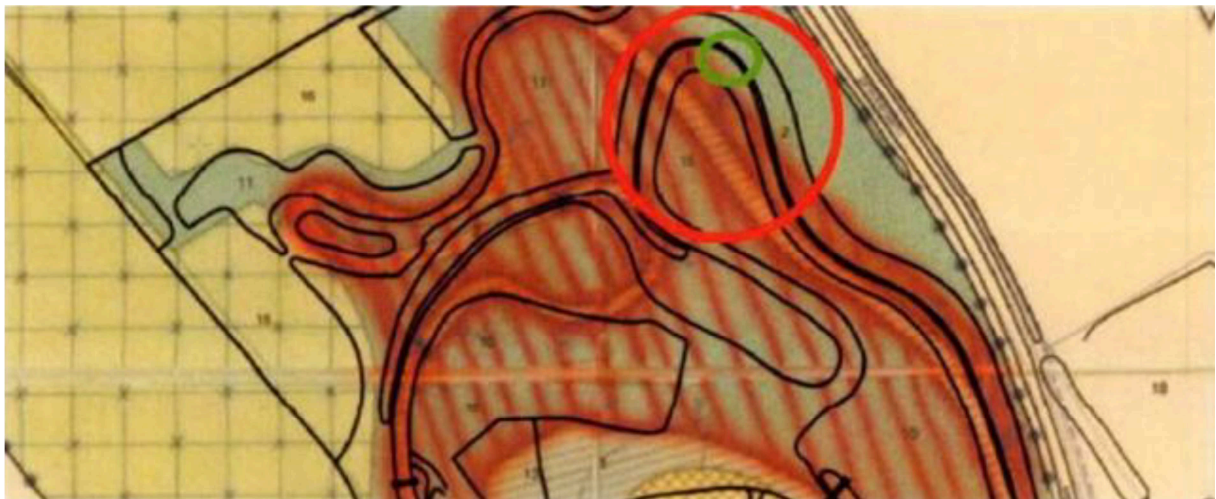
Hierbij merken wij op dat het gebruik van het jaar 1964 een verschrijving is. Hier moet het jaar 1946 gebruikt worden. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt hier op aangepast.

Opmerking 4 Paragraaf 2.1 Huidige situatie

MSV is positief gestemd ten aanzien van het opnemen van de huidige baan inclusief de aangepaste noordelijke lus en de beginnersbaan. De MSV vindt echter dat er van de term legaliseren geen sprake kan en mag zijn. Hun visie daarop is de volgende. In 1980 lag deze noordlus er nog zoals op die betreffende plankaart opgenomen was. Het tracé van de plankaart van 1980 klopte wat betreft de hoofdbaan. Dit bestemmingsplan werd in 1987 deels vernietigd. Er gold toen in feite lange tijd tot aan 1997 geen bestemmingsplan voor de hoofdbaan want dat deel was vernietigd. Pas later in 1996, mede door een aanvraag voor de milieuvergunning, akoestisch onderzoek van NAA en het nieuwe bestemmingsplan van 1997 bleek dat deze noordlus voor mogelijke geluidproblemen zorgde. De toenmalige MCO moest maatregelen nemen waaronder het opheffen van deze noordlus en het aanbrengen van schermen. Wellicht ten overvloede maar deze verlegging was in het belang van de omgeving en heeft MSV niet op eigen initiatief uitgevoerd. MSV heeft in 1998 een aanvraag aanlegvergunning voor de verlegging van de noordlus naar de huidige noordoostlus ingediend bij de gemeente Ooststellingwerf. In 1998 heeft MSV deze aanvraag weer ingetrokken omdat deze noordoostlus meegenomen zou gaan worden in het nieuwe bestemmingsplan. De noordlus is verlegd en is geworden tot wat nu de noordoostlus is. Deze nieuwe noordoostlus was ook terug te zien op de bestemmingsplankaart bij het bestemmingsplan van 1998, de afbeelding staat hieronder.



In 1999 kreeg MSV een milieuvergunning. Het bestemmingsplan werd echter drie jaar na vaststelling vernietigd, wegens vernietiging van die milieuvergunning. De geluidwallen die aangelegd dienden te worden om de milieuvergunning te verkrijgen, waren inmiddels al wel aangelegd en zoals aangegeven was de noordoostlus inmiddels ook een feit. In de toelichting wordt teruggegrepen naar het bestemmingsplan van 1980. Er wordt gesteld dat een klein deel van deze "nieuwe" lus in de bestemming "natuur" ligt. Dit deel is niet vernietigd. Gelet op bovenstaande uitleg ligt o.i. de situatie rondom die lus genuanceerder. Slechts een fysiek nauwelijks waarneembaar deel van die lus ligt in de bestemming natuur. De baan aangeduid met nr. 1 is de hoofdbaan. Het gebied aangeduid met 2 is de geluidwal. Slechts het stukje van deze noordoostlus in het groene cirkeltje zou dan in de natuurbestemming vallen.



Bij 2.1. is aangegeven dat deze illegaal is. Dit terwijl in de beantwoording van de inspraakreactie van een omwonende wordt aangegeven dat de jeugdbaai onder het overgangsrecht valt. De beginnersbaai is aanwezig sinds de jaren '60. Toen was het een inrijbaai voor volwassen rijders. Deze inrijbaai is rond 1978 herontwikkeld naar een jeugdbaai omdat deze inrijbaai vanwege de betere techniek van de motoren niet meer nodig was. Daarnaast was een baan voor jeugdige rijders wenselijk in het kader van veiligheid. In de milieuvergunning, die dateert van na vernietiging, is uitgegaan van de noordoostlus en de jeugdbaai. Doordat dat er sinds 1980 geen juist planologisch kader geldt, vindt MSV het in de toelichting bestempelde "te legaliseren noordoostlus en jeugdbaai" niet juist.

MSV ziet de bestempeling van illegaal ook terugkomen in het advies van de Commissie m.e.r. d.d. 11 juli 2019. Deze benadering zet MSV onterecht in een negatief daglicht. Er wordt gesuggereerd alsof het zou gaan om inpassing van een nieuwe situatie. Inpassing van een jarenlang bestaande en vergunde situatie vergt een andere benadering dan het toestaan van een nieuwe ontwikkeling. Door allerlei omstandigheden lukt het niet om ons terrein dat in elk geval tot aan 1980 een goed planologisch kader had, een goed planologisch kader te geven. Dat is een andere benadering dan aangegeven dat er sprake is van illegale situatie die een inpassing behoeft. Wij willen benadrukken dat we het een positieve ontwikkeling vinden dat de lus en de beginnersbaai opgenomen worden.

Voor het overige in dit deel van de toelichting: er staat geen los toiletgebouw. Toiletten zitten bij de kantine in en er is geen kassagebouw.

De MSV verzoekt de gemeente de omschrijving van "huidige situatie" (2.1) gelet op bovenstaande aan te passen.

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Zoals ook al aangegeven in de beantwoording van opmerking 2 in hoofdstuk 3.1 hiervoor gaat het om een deel van de noordoostelijke bocht, die binnen de bestemming “doeleinden van landschaps- en natuurbouw, categorie N (natuurgebied)” (hierna: bestemming Natuurgebied) van het bestemmingsplan 1980 ligt. Dat het mogelijk een kleiner deel betreft dan uit de tekst zou kunnen worden afgeleid is niet relevant voor de vaststelling dat hier sprake is van een situatie die met het bestemmingsplan 1980 in strijd is. Overigens ligt hier niet alleen een deel van de baan binnen de bestemming Natuurgebied, maar ook een deel van de geluidwal. Dat deze situatie is ontstaan omdat hier een verkorting van de baan aan de noordzijde is bewerkstelligd in het belang van de omgeving maakt op zichzelf niet dat er geen strijdig is met het bestemmingsplan 1980. Wel zal nu in de toelichting en in het planMER duidelijk worden gemaakt dat het hier niet gaat om de hele noordoostelijke bocht, maar slechts een deel daarvan.

Wat de beginnerscrossbaan betreft, deze ligt voor een groot deel in de bestemming Natuurgebied van het bestemmingsplan 1980 en is daarmee in strijd. Voor de onderbouwing hiervoor verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 2 in hoofdstuk 3.1. Hierbij merken wij op dat dat naar ons oordeel het feitelijk, bestaande gebruik op dit moment afwijkt van het gebruik dat op grond van artikel 9, lid 2 van de regels van het bestemmingsplan 1980 mogelijk is in die zin dat er sprake is van een gebruik waarbij ‘de bestaande afwijkingen van de voorschriften naar de aard zijn vergroot’. De toelichting van het bestemmingsplan zal op dit punt worden verduidelijkt.

Voor het andere begrip wij de opmerking van de MSV over het gebruik van het begrip “illegaal” (of andere overeenkomstige begrippen) als een herhaling van een opmerking van de MSV in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 69 in hoofdstuk 3.2 van de Nota overleg en inspraak. Samengevat zijn wij van oordeel dat onderdelen van het feitelijke, bestaande gebruik in strijd zijn met op dit moment geldende wet- en regelgeving. Voor dergelijke situaties worden begrippen als “illegaal” en “in strijd met” gebruikt om die te omschrijven. De uitleg dat ‘deze benadering de MSV onterecht in een negatief daglicht zet’ laten wij dan ook aan de MSV.

Uit de ons beschikbare informatie blijkt dat het hier bedoelde toiletgebouw en kassagebouw geen onderdeel zijn van de feitelijke, bestaande situatie. De toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Opmerking 5 Paragraaf 2.2 Beoogde situatie

Bij de beoogde situatie verzoekt MSV, gelet op bovenstaande, de bewoording “legaliseren” niet te kiezen. MSV wil zoals hierboven al is aangegeven weg van de indruk dat er illegale activiteiten plaatsvinden. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de bestaande situatie vast te leggen. Dat de gemeente veldsporten mogelijk wil maken, vindt MSV positief. Het aan te brengen geluidscherm, daarover later meer. Wat betreft de gewenste extra (club)wedstrijden vindt MSV het jammer dat de gemeente deze laat varen. In het voorontwerp was hiervoor nog een optie in de regels. De MSV heeft in het activiteitenoverzicht aangegeven waarom deze relatief “kleinere” wedstrijden al dan niet in de vorm van een clinic welkom zijn. MSV wil graag een competitieve motorsportvereniging zijn zoals andere sportclubs dat ook kunnen zijn. MSV verzoekt de gemeente dit punt in heroverweging te nemen en de optie te hanteren zoals die in de regel van het voorontwerp stond.

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Voor wat betreft het gebruik van het begrip “legaliseren” verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 4 hiervoor.

Er is geen aanleiding om de mogelijkheid van extra motorcrosswedstrijden alsnog op te nemen door middel van een afwijkingsmogelijkheid in het bestemmingsplan, zoals in het voorontwerpbestem-

mingsplan. Bij de tervisielegging van dit ontwerpbestemmingsplan is geoordeeld dat een hogere lang-tijdgemiddelde geluidbelasting dan 50 dB(A) vanuit de toetsingskaders voor ruimtelijke ordening en milieu op dit moment alleen voor de 3 bestaande wedstrijden per jaar aanvaardbaar is. Dit is ook verwoord in de memo over de belangenafweging bij het advies/besluit over het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. De inhoud hiervan zal nog als bijlage bij de plantoelichting worden gevoegd.

Opmerking 6 Paragraaf 4.3 Geluid

In de tekst van het bestemmingsplan is het volgende opgenomen:

"Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers), indien het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de openstelling 8 uur of meer is ten gevolge van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling niet langer duurt dan 8 uur)".

Dit artikel gaat over wie het bevoegd gezag is bij vergunningverlening en wanneer het college bevoegd gezag blijft. De onderstreepte zin van deze tekst is niet opgenomen in het bewuste artikel. Dit is een toevoeging van de gemeente in het bestemmingsplan.

De MSV is vanuit coulance naar de omgeving de zondag en woensdag voor de wedstrijd dicht. In de week voor de wedstrijd prepareren we de baan. Om woensdag dan nog te crossen betekent voor onze vrijwilligers een kortere tijd om de baan voor zondag klaar te hebben. Daarom is de woensdag sluiting voor de wedstrijd aanvaardbaar. De zondag ervoor ook dicht betekent voor onze leden geen moment meer om vlak voor een wedstrijd te kunnen trainen. Er is geen voorschrift die bepaalt dat de baan de woensdag en zondag dicht moet voorafgaand aan een wedstrijd. Twee dagen dicht wordt gezien als geluidcompensatie. Echter zal met de maatregelen (o.a. geluidscherm) sprake zijn van lagere geluidbelasting. In dat geval lijkt twee dagen dicht een overcompensatie. De MSV verzoekt de gemeente de sluiting van woensdag en zondag voor de wedstrijd in heroverweging te nemen.

De MSV verzoekt de gemeente de tekst hier op aan te passen en de onderstreepte zin te verwijderen.

Reactie van de gemeente op opmerking 6

De tekst die hier wordt aangehaald is niet bedoeld als een letterlijke aanhaling van de tekst uit categorie 19.2 van bijlage 1 van het Besluit omgevingsrecht, maar beoogt een nadere uitleg van deze tekst te zijn. Omdat de toelichting in dit opzicht kennelijk verwarrend werkt zal de betreffende zin uit de toelichting worden geschrapt, te meer daar er voor is gekozen om alleen de bestaande drie wedstrijddagen per jaar toe te staan.

Door de MSV is een overeenkomstige opmerking over 'de sluiting op de zondag en woensdag voor een wedstrijddag' opgenomen in hun inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verwijzen hiervoor naar opmerking 7 van hoofdstuk 3.2 van de Nota overleg en inspraak. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar de reactie op opmerking 7 in de Nota overleg en inspraak waarin het volgende is opgemerkt. "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. [...] 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." De opmerking van de MSV dat 'er geen voorschrift is die bepaalt dat de baan de woensdag en zondag dicht moet voorafgaand aan een wedstrijd' kunnen wij dan ook niet volgen. Van een heroverweging van dit onderdeel is voor wat ons betreft geen sprake. Hiervoor verwijzen ook de memo over de belangenafweging bij het advies aan burgemeester en wethouders over het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan, waarvan de inhoud nog als bijlage bij de toelichting wordt opgenomen.

Opmerking 7 Paragraaf 4.3 vervolg Geluid

Bij 4.3.3. wordt de conclusie getrokken dat MSV de 94 dB(A) bronvermogen-eis gaat naleven door structurele meting en dat aan de oostzijde in de richting van Prikkedam 1 een scherm van 150 meter van minimaal 2 meter hoog aangebracht moet worden. Bij het niet naleven van de 94 dB(A) norm en het niet plaatsen van een scherm worden de voorgeschreven geluidnormen overschreden. Deze twee conclusies kunnen getrokken worden als gevolg van het nieuwe akoestische onderzoek.

In de regels zien wij alleen het laatste onderdeel (scherm) in dit bestemmingsplan via de regels juridisch vertaald. Er wordt d.m.v. voorwaardelijke verplichting geëist dat er een scherm moet komen om te kunnen voldoen aan de in het ontwerp gestelde geluidnormen. Er ontbreekt een periode waarbinnen deze maatregel uitgevoerd kan worden.

Reactie van de gemeente op opmerking 7

Voor wat betreft de opmerking dat 'in de regels alleen het laatste onderdeel [het geluidscherm] is opgenomen' en niet een regel over een bronsterkte van 94 dB(A) verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 10 in hoofdstuk 3.1 hiervoor.

De voorwaardelijke verplichting in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.5 van de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan voor de bouw van een geluidschermen hebben wij opgenomen om het behoud, het herstel en de versterking van landschappelijke waarden te waarborgen. Hiervoor heeft de bouw van een geluidscherm de voorkeur boven de aanleg (het verhogen en verbreden) van de bestaande geluidwal.

Omdat de geluidgrenswaarden zoals opgenomen in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 van de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan sowieso van toepassing zijn achten wij het redelijk om in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.5 een periode op te nemen waarbinnen de bouw van het geluidscherm moet hebben plaatsgevonden. Wij merken hierbij uitdrukkelijk op dat een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten waarbij sprake is van een overschrijding van de geluidgrenswaarden in strijd is met het bestemmingsplan. Dit met uitzondering van het gebruik waarop het overgangsrecht van het plan van toepassing is. Dit betekent dat in de periode dat het geluidscherm nog niet is gebouwd de mogelijk aanvullende crossuren (het aantal crossuren boven de 15 uren) niet of niet allemaal gebruikt kunnen worden. Artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.5 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

Opmerking 8 Paragraaf 4.3 vervolg Geluid: Bronvermogen

De milieu-eis ten aanzien van het bronvermogen (via het planMer) om dit vast te laten stellen op een rollerbank is volgens MSV geen optie aangezien een crossmotor noppenbanden heeft die niet op een rollerbank kunnen. Bovendien is een rollerbank een instrument dat gebruikt wordt bij het meten van maximale snelheden niet voor het meten van bronvermogens. De meetmethode van de Koninklijke Nederlandse Motorsport Vereniging (KNMV) is niet met een rollerbank. Het reglement is toegevoegd aan de zienswijze. In de regels van KNMV wordt een meetcorrectie van 2 dB(A) gehanteerd. Deze ziet MSV niet terug in de toelichting. MSV houdt zich aan de landelijke richtlijnen van de KNMV.

Reactie van de gemeente op opmerking 8

Wij kunnen de opmerking van de MSV volgen. Het planMER en rapport van geluidonderzoek hierbij zal hierop worden aangepast.

Opmerking 9 Scherm

De in de regels opgenomen voorwaardelijke verplichting voor een scherm van 150 meter kan niet op heel korte termijn verlangd worden van de vereniging, aldus de MSV. In theorie kan het bestemmingsplan in werking treden zes weken na vaststelling in oktober 2019. De MSV verzoekt de gemeente wat betreft geluidnormen een realistische overgangstermijn te hanteren om het plaatsen van een dergelijk scherm uit te kunnen voeren. Zoals MSV in de inspraakreactie heeft aangegeven, zijn de geluidnor-

men uit de huidige milieuvergunning uitgangspunt voor de MSV. MSV vindt het redelijk en billijk dat de gemeente MSV een redelijk termijn gunt om te komen tot het voorgeschreven scherm. In een toelichtend gesprek op 26 juni 2019 is door adviseurs van de gemeente aangegeven dat hier naar gekeken kan worden.

Reactie van de gemeente op opmerking 9

Wij kunnen geen overgangstermijn bieden ten aanzien van de geluidgrenswaarden in het (ontwerp)bestemmingsplan. Deze grenswaarden zijn nodig om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

De opmerking over 'een redelijke termijn om te komen tot het voorgeschreven scherm' begrijpen wij als een herhaling van opmerking 7 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7 hiervoor.

Opmerking 10 PAS (Programmatistische Aanpak Stikstof)

De commissie m.e.r. geeft in haar advies van 11 juli 2019 aan dat de gemeenteraad bij besluitvorming nader in dien te gaan op de recente PAS-uitspraak en de gevolgen ervan voor dit bestemmingsplan. De commissie m.e.r. geeft aan dat het PlanMER aangepast moet worden op dit punt: Het planMER bevat dus niet alle informatie over het effect van de uitlaatgassen op de natuur die essentieel is voor een besluit over Motorcrossterrein De Prikkedam.

Wat betreft stikstof gaat MSV ervanuit dat door de recente PAS-uitspraak gemotiveerd kan worden dat er geen nadelige effecten zijn. Dit blijkt ook uit de AERIUS berekening welke volgens ons niet betwist wordt door deze uitspraak. Het gaat immers om een jarenlang bestaande situatie (2x per week trainen en 3 wedstrijden per jaar). Dit jarenlange gebruik wordt niet geïntensiveerd, althans niet wat betreft motorsport, lees het effect van uitlaatgassen. De lichte toename van publiek (verkeer) voor de veldsporten 2x per week acht MSV ten opzichte van de bestaande situatie verwaarloosbaar.

Het motorcrossterrein was er al ver voor de aanwijzing van Natura 2000 gebieden. De gedane AERIUS-berekening geeft naar verwachting voldoende inzage in de gevolgen. De MSV gaat er voortsnog van uit dat de PAS-uitspraak geen nadelig effect voor dit bestemmingsplan en dat het punt zoals genoemd door de commissie m.e.r. op een praktisch en realistische manier wordt opgepakt. Als MSV hiervoor nog nadere informatie moet aanleveren dan wil MSV hierover graag met de gemeente in overleg.

Reactie van de gemeente op opmerking 10

Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 1 in hoofdstuk 2.

Opmerking 11 Diverse paragrafen

Paragraaf 4.4.2: In deze paragraaf wordt aangegeven dat een woning binnen de zone van 50 meter ligt. De dichtstbijzijnde woning aan Prikkedam 1 ligt volgens MSV buiten de afstand van 50 meter, gerekend van de woning tot de grens van de inrichting, zijnde het motorcrossterrein.

Paragraaf 4.11.2: Hier staat De beoogde ontwikkeling betreft een milieuhinderlijke functie. Wij zien dit plan niet als een "beoogde ontwikkeling" maar het juridisch planologisch vastleggen van een jarenlang aanwezige situatie. Wij verzoeken u het plan niet een beoogde ontwikkeling te noemen, dit impliceert dat er iets nieuws aan zit te komen. Wij vinden een kleine en aan de bestemming ondergeschikte activiteit toevoeging, namelijk veldsporten, aan een jarenlange bestaande situatie geen noemenswaardige ontwikkeling met een milieuhinderlijke functie.

Paragraaf 4.11.3: Hier wordt genoemd dat het motorsportterrein er is vanaf 1964, dat is 1946, aldus de MSV.

Reactie van de gemeente op opmerking 11

Het is juist dat de woning op het perceel aan de Prikkedam 1 buiten de zone van 50 meter ligt. De bestemming Wonen van dit perceel ligt evenwel binnen 50 meter de bestemming Sport - Motorcrossterrein. De toelichting wordt hierop aangepast.

Voor wat betreft de opmerking over het gebruik van het begrip “beoogde ontwikkelingen” merken wij op dat de toelichting van het (ontwerp)bestemmingsplan zullen aanpassen in die zin dat wij dit begrip zullen vervangen door het begrip “het motorcrossterrein”.

De opmerking over het gebruik van “1964” en “1946” begrijpen wij als een herhaling van opmerking 3 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 3 hiervoor.

Opmerking 12 Hoofdstuk 5

Bij de uitleg van de regels wordt onderscheid gemaakt in motorcrossbaan, motorcrossterrein, beginnersbaan en verzorgingsterrein. De overkoepelende bestemming is "Motorcrossterrein". Op de afbeelding is een aantal specifieke bestemmingen opgenomen waar volgens de regels het gebruik is toegestaan. Het enduro rijden en trial ziet MSV terug binnen de aanduiding van het terrein voor motorcross/motorcrossbaan. Dat vindt MSV positief.

Het gedeelte achter de Tafelberg en de loods is tijdens wedstrijden ook in gebruik als verzorgingsterrein/verzorgingsterrein. In het planMER is het wel als zodanig omschreven. Dit gedeelte is niet specifiek aangeduid dus zou volgens de bestemming niet daarvoor gebruikt mogen worden. MSV opteert voor twee bestemmingen: motorcrossterrein en motorcrossbaan. Binnen de bestemming "motorcrosssterrein" zou dan ook het verzorgingsterrein vallen. De beginnersbaan is volgens MSV op de juiste manier bestemd. Echter wordt bij wedstrijden (3x per jaar) de beginnersbaan ook wel eens gebruikt als verzorgingsterrein. De MSV verzoekt de gemeente in de regels op te nemen dat dit gebruik bij wedstrijden is toegestaan.

Reactie van de gemeente op opmerking 12

Uit het planMER blijkt dat de (mogelijke) effecten van de beginnerscrossbaan, motorcrossbaan en het verzorgingsterrein verschillen. Dit was en is voor ons de aanleiding om in het (ontwerp)bestemmingsplan voor deze verschillende delen van het motorcrossterrein aanduidingen op te nemen om de plaats hiervan te bepalen. De plaats van deze delen bepaalt namelijk (voor een deel) ook het effect. Hierbij merken wij op dat de verschillende aanduidingen, voor wat betreft de plaats, op hoofdlijnen overeenkomen met het in het bestemmingsplan 1980 gemaakte onderscheid tussen deze delen.

Wij stellen daarbij vast dat het mogelijk maken van een verzorgingsterrein ten westen van de “Tafelberg” en op de beginnerscrossbaan niet is opgenomen in het verzoek van de MSV van 17 april 2017. Alles in overweging nemende willen wij op dit moment dan ook in beginsel geen medewerking verlenen aan dit verzoek.

Dit is anders voor het verzoek voor wat betreft het verzorgingsterrein “achter de loods. Wij stellen vast dat op grond van het bestemmingsplan 1980 de “bestemming/aanduiding” voor het verzorgingsterrein hier enigszins groter is dan de aanduiding zoals die is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Op basis hiervan zullen wij de aanduiding enigszins aanpassen. Hierbij merken wij wel op dat de plaats van de gebouwen in de op dit moment bestaande situatie enigszins anders is dan op grond van het bestemmingsplan 1980. De ligging van de aanduiding wordt aangepast op basis van de feitelijk, bestaande situatie.

Voor wat betreft de enduro's geldt dat deze blijkens de functiekaart in paragraaf 4.2. ook rijden in het gebied ten westen van de noordoostelijke lus. Dit gebied heeft evenwel niet de aanduiding motorcrossbaan. Deze aanduiding wordt hier alsnog op gelegd.

Opmerking 13 Openstellingsuren

In de regels wordt aangegeven dat het terrein 8 uur per week opengesteld mag zijn. Dit zou betekenen dat het terrein niet open mag voor bijvoorbeeld onderhoud, vergaderingen of moet dan binnen een half uur na training weer dicht zijn. Dit betekent dat na een training niet nagezeten kan worden in de kantine. In de APV is aangegeven dat sportkantines 2 uur na sportbeoefening open mogen zijn. In het toelichtingsgesprek op 26 juni 2019 heeft MSV aangegeven dat dit geen werkbare regel is. Het gaat er om dat er niet meer dan 6 uur per week motorsport beoefend mag worden. Wanneer het feitelijke terrein open is (met andere woorden wanneer het hek open is), is niet relevant voor de omgeving. Ook zou deze regel betekenen dat er naast de trainingen het terrein niet open mag voor veldsporten 2x per week. De MSV verzoekt de gemeente de 8 uur openstelling uit de regels te schrappen. In de regels is opgenomen dat de baan maximaal 6 uur per week gebruikt mag worden voor het beoefenen van motorsport. Dit lijkt afdoende qua regels en handhaafbaarheid. De adviseurs van de gemeente gaven aan dat de toelichting op deze regel nog nader omschreven wordt.

Bij wedstrijden mag het terrein op zondag maximaal 9 uur geopend zijn. Dit komt niet overeen met de thans vergunde situatie waarbij sprake is van een 2daags evenement. Zaterdag voorafgaand aan de wedstrijddag komen rijders naar Prikkedam die daar overnachten.

Reactie van de gemeente op opmerking 13

Hier is sprake van een misverstand. De openstellingsuren van het motorcrossterrein betreffen alleen motorcrossactiviteiten. Activiteiten als onderhoud, vergaderen e.d. vallen niet onder deze 8 uur. Onder motorcrossactiviteiten valt ook de directe voorbereiding van het motorcrossen, zoals de controle op het bronvermogen en het stapvoets rijden naar de baan toe.

De 2 x 3 uur openstelling per week betreft het gebruik van de motorcrossbaan (de motorcrossbaan en de beginnerscrossbaan). Dit betreft het daadwerkelijke motorcrossen, waarbij de directe voorbereiding niet wordt meegenomen.

In de toelichting wordt dit nader verduidelijkt. De regels worden op dit punt niet aangepast. Wel wordt de begripsbepaling van openstellingsuren aangepast, omdat dit begrip als zodanig ook wordt gebruikt voor veldsportactiviteiten, en niet alleen van toepassing is op motorcrossactiviteiten.

Opmerking 14 Veldsporten

In de toelichting op de regels wordt omschreven dat er 2x per week veldsporten gehouden mogen worden en 4 keer per jaar een veldsportevenement. Dit vindt MSV een positieve ontwikkeling.

Reactie van de gemeente op opmerking 14

Wij begrijpen deze opmerking van de MSV als een algemeen oordeel. De opmerking nemen wij dan ook voor kennisgeving aan.

Opmerking 15 Participatie

De participatieregel om de omgeving over wedstrijden te informeren vindt MSV op zich prima. Dit wordt nu ook al gedaan. Een verslag overleggen waaruit het overleg met de omgeving blijkt, vindt MSV niet een praktisch werkbaar voorschrift en niet thuis horen in bestemmingsplanregels. De MSV plant de wedstrijden meestal met allerlei betrokken instanties en collega motorsportverenigingen. Het regelen van vrijwilligers voor een wedstrijd neemt veel tijd in beslag en vergt veel van vrijwilligers. Het is geen eenzijdig gebeuren dat vanuit MSV zelf wordt geïnitieerd. Dit betekent dat er altijd weinig tijd zit tussen het vastleggen van wedstrijddata en de eerstvolgende wedstrijd maar wel dat er extra druk is op het bestuur en vrijwilligers. Zodra bekend is wanneer de 3 wedstrijden zijn, wordt geflyerd in de

omgeving. MSV hoort nu niet uit de omgeving dat dit onvoldoende is. Dit neemt niet weg dat MSV wil kijken naar alternatieven om de informatievoorziening anders te organiseren en manier om de omgeving structureler en nauwer te betrekken bij de MSV. MSV vindt dat dit niet hoort thuis in het bestemmingsplan.

Reactie van de gemeente op opmerking 15

Wij gaan er van uit dat de MSV met deze opmerking verwijst naar de artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder f, onder 3. opgenomen 'participatieregel' van het ontwerpbestemmingsplan. Hierin is, in samenhang met de aanhef, namelijk bepaald dat "de eigenaar van het motorcrossterrein vóór 1 maart van het betreffende kalenderjaar een overzicht beschikbaar stelt aan het college van burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf én de eigenaren en/of gebruikers van de in bijlage 3 bij deze regels opgenomen gebouwen [. . .] met dien verstande dat voorafgaande aan het beschikbaar stellen van het overzicht hierover door de organisator overleg met de hiervoor bedoelde eigenaren en/of gebruikers moet plaatsvinden en een verslag hiervan als bijlage bij het overzicht moet worden opgenomen".

Naar aanleiding van de opmerking van de MSV hebben wij deze regel heroverwogen. Wij stellen vast dat de geluidimmissie vanwege motorcrosswedstrijden op het motorcrossterrein op de in de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen beoordelingspunten hoger is dan 50 dB(A) (voor $L_{A,r,L,T}$). Hiermee is de geluidimmissie hoger dan de in stap 3 van het stappenplan in bijlage 5.3 van de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering. Een dergelijk overschrijding achten wij samengevat alleen aanvaardbaar omdat:

- a. de drie motorcrosswedstrijden op grond van de vergunning 2008 mogelijk zijn;
- b. het aantal openstellingsdagen van de motorcrossbaan voor motorcrosswedstrijden is beperkt tot ten hoogste drie zondagen per jaar. Dit betekent dat er op maar drie van de 365 dagen per jaar sprake is van een hoger "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" dan 50 dB(A) vanwege motorcrosswedstrijden;
- c. de openstellingsdagen van de motorcrossbaan voor motorcrosstrainingen op de zondag en woensdag voor een wedstrijddag vervallen;
- d. het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan voor wedstrijden is beperkt tot ten hoogste 9 uren. Deze openstellingsuren zijn in de dagperiode (van 7:00 uur tot 19:00 uur);
- e. er bij ten hoogste negen woning sprake is van een geluidimmissie hoger dan 50 dB(A).
- f. de hoogste geluidimmissie van 62 dB(A) lager is dan de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) tot 75 dB(A) op basis van de Nota evenementen met een luidruchtig karakter.

Op basis hiervan stellen wij vast dat er mogelijk sprake is van geluidhinder maar dat deze hinder aanvaardbaar is.

Ook stellen wij vast dat de ervaren hinder ook bepaald wordt door hoeveel inspraak de persoon heeft in het moment waarop de hinder plaatsvindt. Op basis hiervan vinden wij het belangrijk dat er participatie plaatsvindt over de dagen waarop motorcrosswedstrijden plaatsvinden. In het ontwerpbestemmingsplan hebben wij dat als voorwaarde in de hier bedoelde regel opgenomen waarbij de manier waarop die participatie plaatsvindt op hoofdlijnen hebben uitgewerkt. Onze overweging voor de uitwerking was om voor alle belanghebbenden zo duidelijk mogelijk te omschrijven op welke manier de participatie plaats moet vinden.

Naar aanleiding van de opmerking van de MSV hebben wij de "participatieregel" heroverwogen. Wij passen de regel in het bestemmingsplan aan in de zin dat de voorwaarde niet is dat er overleg plaatsvindt maar dat er een mogelijkheid tot participatie is. Wij merken hierbij uitdrukkelijk op dat de door de MSV in de opmerking omschreven werkwijze voor wat ons betreft onvoldoende is. Die werkwijze is naar ons oordeel namelijk alleen maar het beschikbaar stellen van informatie aan de belanghebbenden en dat is wat anders dan het bieden van een mogelijkheid tot participatie. In de omschreven werkwijze geven wij de MSV in overweging om vooraf aan 'het plannen van de wedstrijden met allerlei instanties en andere motorsportverenigingen' participatie met de hier bedoelde belanghebbenden te

laten plaatsvinden. Hierbij kan de MSV dan mogelijk de vraag stellen op welke zondagen de belanghebbenden bij voorkeur geen motorcrosswedstrijden laten plaatsvinden.

Opmerking 16 Voorwaardelijke verplichting

Tot slot wordt een toelichting gegeven op de in de regels opgenomen voorwaardelijke verplichting van het geluidscherm. Een geluidscherm van 150 meter en 2 meter hoog heeft volgens de gemeente de voorkeur boven het ophogen van de wallen althans dat halen wij uit de omschrijving bij "profielen geluidmaatregelen". De MSV haalt uit de overwegingen dat het ophogen van de wallen vanuit landschappelijke overwegingen niet mogelijk is. MSV is bereid te investeren maar wil hiervoor, zoals eerder genoemd, graag een overgangstermijn m.b.t. de geluidnormen. De MSV is via een gedoogconstructie van maximaal 3 keer (verlenging is aangevraagd) aan het onderzoeken waar mogelijke geluidlekken zitten die overschrijdingen van LAmaz veroorzaken. Aan de hand van aanpassingen van de baan zoals afvlakken van bulten hoopt MSV te achterhalen waar de problemen zitten. MSV gaat er van uit dat wij voor 1 november a.s. meer inzicht hebben en hierop kunnen acteren.

Reactie van de gemeente op opmerking 16

De opmerking over een "overgangstermijn m.b.t. de geluidnormen" begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 7 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7 hiervoor. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

Opmerking 17 Economische uitvoerbaarheid

Zoals het nu in dit bestemmingsplan omschreven is, levert de nieuwe bestemming een economisch betere situatie op. Dit onderschrijft MSV niet omdat de bedrijfsvoering niet verandert door dit bestemmingsplan. Met een investering in een scherm en een uitvoerbaar bestemmingsplan kan MSV de huidige activiteiten met een gezonde exploitatie voortzetten en wordt de toekomstbestendigheid vergroot. MSV is momenteel bezig uit te zoeken hoe en binnen welk tijdsbestek een dergelijke investering gedaan kan worden.

Reactie van de gemeente op opmerking 17

Uit deze opmerking blijkt dat het bestemmingsplan door de MSV economisch uitvoerbaar wordt geacht. De toelichting van het plan wordt hierop aangevuld.

Bestemmingsplanregels

Opmerking 18 Begripsbepalingen

Begrip 1.44: Zoals eerder genoemd wil MSV graag een nadere beschouwing op het begrip openingsuren.

Reactie van de gemeente op opmerking 18

Deze opmerking begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Opmerking 19 Hoofdstuk 5 regels

Zoals eerder genoemd graag de mogelijkheid opnemen om binnen de aanduiding "motorcrossbaan" of "motorcrosssterrein" het terrein achter de Tafelbult en de loods bij wedstrijden kunnen gebruiken voor parkeren als overloop voor het verzorgingsterrein. Zoals het nu opgenomen is, kan het motorsportterrein 2x per week voor veldsport gebruikt worden. MSV zou graag zien dat dit ook mogelijk is binnen de contouren van het hele terrein (bestemming "natuur") omdat in dit gebied bijvoorbeeld paden, water, bosschages aanwezig is die zich goed leent voor survivaltrainingen of mudruntrainingen.

Reactie van de gemeente op opmerking 19

De opmerking begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 2 en opmerking 12 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 2 en opmerking 12 hiervoor.

Opmerking 20 artikel 5 lid 5.4.1 Openstelling van het motorcrossterrein

Hier staat dat het terrein minder dan acht uren per week mag zijn. De openstelling van het motorsportterrein voor motorsportactiviteiten is uitsluitend gedurende de dagperiode toegestaan. De laatste zin interpreteren wij als dat het terrein gedurende de dagperiode gebruikt mag worden voor motorsportactiviteiten. De MSV verzoekt de eerste regels nog eens kritisch te bekijken. Het gaat om het toestaan van maximaal 6 uur per week dat de baan gebruikt mag worden voor motorsport. Het terrein is door de weeks wel eens open als iemand aan baanonderhoud doet of bijv. de kantine schoonmaakt. Ook vergaderingen vinden plaats in de kantine op het terrein. Wanneer het terrein hier voor opengaat is feitelijk niet van belang.

Reactie van de gemeente op opmerking 20

De opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Opmerking 21 Tabel 5.4.2

Bij 5.4.2 wordt genoemd dat de op gronden met de aanduiding "beginnersbaan" motorsportwedstrijden niet zijn toegestaan. MSV vraagt of dit betekent dat de beginnersbaan geen deel mag uitmaken van een wedstrijd. Aan een wedstrijd doen ook de jeugdige rijders mee. Door deze regel zou dat niet meer mogelijk zijn. Dit zou zonde zijn voor de jeugdige rijders die zich dan tijdens een wedstrijd niet kunnen meten met andere jeugd. MSV verzoekt de gemeente dit onderdeel nader te bezien. De vertaling van de openingsuren zien we terug in de tabel bij 5.4.2. Wij willen graag met u zoeken naar een passende regel die recht doet aan de feitelijke situatie. Ervan uitgaande dat de gemeente met "baan" het terrein bedoelt, verzoekt MSV de gemeente de tabel aan te passen in die zin dat de baan voor een wedstrijd ook op zaterdag geopend is voor de komst van rijders met de mogelijkheid om te overnachten. Er wordt dan uiteraard niet gesport. Het terrein is op de wedstrijdzondag vanaf 07.00 geopend om de rest van de rijders te kunnen ontvangen. Die hebben dan nog ruim de tijd om zich klaar te maken voor de wedstrijd. Om 09.00 begint de eerste wedstrijdmanche. Om 18.00 uur stopt wedstrijd (lees het rijden) maar het terrein is dan nog niet leeg. Er moet bijv. opgeruimd worden en de baan wordt weer geprepareerd voor de training van de woensdag erop. Als deze regel geldt dan verwachten wij dat iemand om 18.01 uur de gemeente belt omdat het hek nog niet dicht is. De gemeente is op zondag niet bereikbaar dus dan staat om 18....? de politie voor de deur? MSV ziet liever gebruikstijden omschreven. Op die tijden is de baan in gebruik of kan gebruikt worden voor motorsport. Dit is voor de omgeving van belang. MSV denkt graag met de gemeente mee over praktische en werkbare (en handhaafbare) regels.

Reactie van de gemeente op opmerking 20

De beginnerscrossbaan kan niet worden gebruikt voor motorcrosswedstrijden. Dit is in strijd met het idee van een oefenbaan voor beginnende motorcrossers. Op een wedstrijddag mogen wel motorcrosstrainingen plaatsvinden binnen de hiervoor in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen regels. Dit betekent dat hiervoor onder andere gebruik gemaakt mag worden van crossmotoren met een cilinderinhoud van ten hoogst 85cc en dat de trainingen plaats moeten vinden in de periode van 9:30 uur tot 12:30 uur.

Met de baan wordt niet het hele terrein bedoeld, maar alleen de hoofdbaan en de beginnerscrossbaan, zoals aangeduid op de verbeelding van het plan. Voor het gebruik van het verzorgingsterrein als kampeerterrein is in artikel 5 lid 5.4.3 sub c al bepaald dat dit mag plaatsvinden op de dag voorafgaande aan de wedstrijddag en op de wedstrijddag zelf.

Het aankomen van de motorcrossers en bezoekers op het terrein en het vertrekken hiervan, alsook het opruimen van het terrein zijn geen motorcrossactiviteiten in de zin van het plan. Voor deze activiteiten gelden de openstellingsuren niet. Voor de onderhoud van de baan geldt een aparte regeling. Zie daarvoor de reactie op opmerking 4 hiervoor.

Opening 21 terrein versus wedstrijd

De wedstrijd mag niet langer duren dan uiterlijk 18.00 uur maar de totale lengte is 9 uur. Wij verzoeken u het tijdstip voor een wedstrijd te verlengen naar 19.00 uur. Daarbij houdt MSV zich uiteraard wel aan maximaal 9 uur. MSV ziet deze marge als nodig voor bijv. een calamiteit. Met de huidige EHBO eisen neemt bijv. een ongeluk veel tijd in beslag. Dit betekent dat er "kostbare" crosstijd verloren gaat. De manches schuiven dan op in tijd. Het komt gelukkig niet vaak voor maar een uur extra binnen de dagperiode (loopt tot milieutechnisch tot 19.00 uur) zou ons meer lucht geven in ons programma voor een wedstrijddag. Wij MSV verzoekt de gemeente het tijdstip van 18.00 uur nader te bezien.

Reactie van de gemeente op opmerking 21

In de milieuvergunning 2008 is een eindtijd van 18.00 uur opgenomen. Hier sluit het bestemmingsplan bij aan. Het oprekken van de eindtijd tot 19.00 uur is ook geen oplossing voor het door de MSV gestelde probleem, nu is bepaald dat de 9 openstellingsuren aangesloten moeten zijn.

Opmerking 22 Geluidnormen tabel

De in deze tabel opgenomen geluidnormen zijn voor MSV van groot belang. Hierover wil MSV het volgende opmerken. De geluidnormen zijn de berekende waarden uit het nieuwe akoestisch onderzoek van Rho Adviseurs. In de vigerende milieuvergunning is dit destijds op basis van het akoestisch onderzoek (1996) van NAA ook gedaan. De praktijk heeft geleerd (en leert nog steeds) dat deze gemodelleerde en vergunde geluidniveaus in de praktijk vrijwel altijd haalbaar zijn maar ook heel soms niet door verschillende omstandigheden zoals onnauwkeurigheidsmarge, weeromstandigheden, etc. die heel dan precies samenvallen. De wet biedt ruimte om ruimere grenswaarden te hanteren dan de berekende grenswaarden. Het verdient aanbeveling om te proberen deze knelpunten voor te zijn door passende voorschriften op te stellen. Uit jurisprudentie valt af te leiden dat het bevoegd gezag, in dit geval de raad bij het vaststellen van het bestemmingsplan, bij het opnemen van geluidvoorschriften er tevoren zeker van moet zijn dat de voorschriften (in dit geval regels) kunnen worden nageleefd. Bij het verlenen van de vigerende vergunning uit 2001 is dit volgens MSV nagelaten/niet goed op toegezien. Feitelijk heeft de MSV destijds al te krappe geluidruimte vergund gekregen, dat blijkt uit de overschrijdingen van nu. Waarbij MSV wil vermelden dat nu nog gemeten wordt op 5 meter hoogte. De huidige activiteiten zijn in overeenstemming met de vergunde activiteiten, het bronvermogen van de motoren is lager geworden en er zijn verdergaande maatregelen getroffen dan vergund. Toch blijkt in de praktijk dat de vergunde situatie soms wordt overschreden en dus in de praktijk lastig na te leven zijn.

Bij controlemetingen op het maximale geluidniveau lijkt het niet eenvoudig om de meetwaarden te toetsen aan met een rekenmodel berekende grenswaarden. Hierbij spelen de volgende zaken een rol:

- De berekende waarden zijn gebaseerd op de situatie waarbij de motoren voldoen aan de KNMVnorm van 94 dB(A) tijdens de trainingen). Het zal in de praktijk altijd kunnen voorkomen dat er één of meer motoren in de baan zijn die niet aan deze norm voldoen (bijvoorbeeld vanwege een defecte of onvoldoende effectieve uitlaatdempers). MSV handhaaft hier op door op basis van eigen geluidmeting tijdens de training te waarschuwen of indien noodzakelijk de rijder uit de baan te halen. Echter is dan vaak het leed al geschied, namelijk overschrijding L_{max}. Het zal dus in de praktijk kunnen voorkomen dat er (kortdurend) rijders met een te hoog geluidniveau rondrijden. Bij een meting op afstand (buiten het terrein) is geen direct zicht op hetgeen er zich op de baan afspeelt en zal er een "overtreding" worden geconstateerd, hoewel wij dan wel volgens het meetprotocol hebben gehandeld.
- De invloed van weer en wind is veel groter op de maximale geluidniveaus dan op het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Bij een (kortdurende) windvlaag wordt de geluidoverdracht van bron naar

ontvanger vergemakkelijkt en treden er (kortdurend) hogere geluidniveaus op dan berekend met het rekenmodel. Dit is ook gebleken tijdens de testmeting met de meest ongunstige windrichting. Een geluidwal of -scherm is bij toenemende windsnelheid minder effectief. Wind "draagt" geluid. Bij het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau worden deze afwijkingen van de berekende overdracht gemiddeld. Bij kortdurende pieken is dit veel minder het geval.

- Er kan discussie ontstaan over de representativiteit van de meetresultaten. Als voorbeeld: tijdens een training van 3 uur worden er handhavingsmetingen verricht ter hoogte van een woning. Tijdens deze training wordt 5 keer een overschrijding van de vergunde grenswaarde gemeten die significant is (bijvoorbeeld met 3 dB(A) of meer). Betekent dit nu dat de MSV in gebreke is gebleken omdat er niet goed is gehandhaafd? Of is dit juist een teken van een goed werkende interne controle. Daarbij kan het altijd voorkomen dat bijv. door een kapotte demper er kortdurend een hoog geluidniveau ontstaat voor de omgeving. In deze regels zit geen escape voor een dergelijke calamiteit of een korte tijdelijke. Er zou wellicht gedacht kunnen worden aan een begrenzing van het equivalente geluidniveau gedurende een kortere periode (bijvoorbeeld 5 minuten). MSV verzoekt de gemeente een dergelijke optie te onderzoeken. Normaliter zou een dergelijk voorschrift terug kunnen komen in een milieuvoorschrift maar nu de normen planologisch vastgelegd worden, lijkt er geen ruimte voor een milieutechnische overweging in het kader van vergunningverlening.

Reactie van de gemeente op opmerking 22

Wij begrijpen deze opmerking als een opmerking over mogelijke omstandigheden tijdens het uitvoeren van geluidmetingen waardoor mogelijk sprake is van een overschrijding van de geluidgrenswaarden. Wij stellen vast dat dergelijke omstandigheden, zoals weersomstandigheden, onderdeel zijn van de HMRI-1999. Die omstandigheden worden bij het uitvoeren van een geluidmeting dan ook in overweging genomen. Hierbij geven wij de MSV in overweging dat wanneer de MSV bij dergelijke omstandigheden een overschrijding van de geluidgrenswaarden vreest het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten op dat moment te beperken.

Deze overweging is ook van toepassing op de omstandigheden waarin sprake is van "technische mankementen". Samengevat zijn wij van oordeel dat deze omstandigheden onderdeel zijn van toezicht en handhaving. Bij het stellen van geluidgrenswaarden in het bestemmingsplan vooraf kan dit niet in overweging worden genomen. Dit zou namelijk (ook) betekenen dat die omstandigheden twee keer in overweging worden genomen: één keer bij het stellen van de geluidgrenswaarden (die dan worden verhoogd) en één keer bij de geluidmetingen (die dan worden verlaagd).

Opmerking 23 vervolg Geluidnormen tabel

De normering die op ons afgaat komen, oftewel de geluidnormering in het Omgevingsplan, biedt meer ruimte. De gemeente krijgt aanzienlijk meer afwegingsruimte om gebiedsgericht geluidbeleid juridisch bindend handen en voeten te geven. De gemeente heeft aangegeven hier op voorhand niet mee te willen experimenteren in het kader van de Omgevingswet. Maar het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL) komt over 1,5 jaar. In de BKL zijn geen grenswaarden meer opgenomen voor maximale geluidniveaus in de dagperiode. De motorsportactiviteiten vallen binnen de dagperiode. Deze niveaus worden dan (op basis van gezondheidsstudies) helemaal losgelaten, terwijl deze nu juist voor het probleem zorgen. Voor het nieuwe bestemmingsplan zou bij de onderbouwing van de nieuwe normering kunnen worden aangesloten bij het BKL, of althans rekening mee gehouden kunnen worden als toekomstperspectief. De activiteiten vinden "slechts" maximaal 2 keer in de week 3 uur plaats. Deze beperkte frequentie en duur kan als onderbouwing worden gebruikt om hogere waarden in overweging te nemen, althans voor een overgangperiode.

Reactie van de gemeente op opmerking 23

Vooraf merken wij op dat opmerkingen over de Omgevingswet en de regelgeving daarbij wet- en regelgeving betreft die in voorbereiding is. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld op grond van de op dit moment geldende wet- en regelgeving.

Daarbij merken wij nog op dat bij het in werking treden van de Omgevingswet het motorcrossterrein als milieubelastende activiteit onder het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) komen te vallen. Artikel 3.305 Bal wijst deze activiteit aan als vergunningplichtig vanwege de geluidemissie. Hierdoor komen bijzondere beoordelingsregels voor geluid te gelden, waar ook met de dagperiode rekening moet worden gehouden. Overigens zijn de normen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor minimaal aan te houden normen in een omgevingsplan. Hiervan kan met onderbouwing worden afgeweken. Er kunnen in voorkomend geval ook strengere normen worden gesteld vanuit de bescherming van de fysieke leefomgeving.

Opmerking 24 vervolg Geluidnormen tabel

Wet- en regelgeving behandelt circuits als zijnde industrieel bedrijf. Het gaat hier om een inrichting in de juridische betekenis omdat circuits zijn vermeld in de Bor onder categorie 19.1 onder g. De gemeente gebruikt de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening in het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek van Rho dat hier aan ten grondslag ligt. Volgens deze Handreiking kunnen ruimere normen gehanteerd worden zoals 55 dB(A) voor het gemiddelde en 75 dB(A). In het voorontwerp zijn 2 normen opgenomen: 50 dB(A) gemiddeld en 70 dB(A) max voor alle meetpunten. Deze norm vonden wij voor Prikkedam 1 een uitdaging. Wij hebben gevraagd om maatwerk voor Prikkedam 1. Dat was niet mogelijk. Er is nu modelmatig teruggerekend per adres met als gevolg dat voor Prikkedam 1 50 dB(A) langtijdgemiddeld en 70 dB(A) max blijft bestaan en voor de overige woningen een restrictiever niveau. Recente metingen hebben aangetoond dat er verschillen zijn tussen een modelmatig benadering en de praktijk. Dit is de reden dat MSV verzoekt de opgenomen twee normen uit het voorontwerp voor de meetpunten te hanteren. Verder wordt onder de tabel bij a. aangegeven dat op de beginnersbaan een motor van max. 85 cc aanwezig mag zijn. Het is ruimtelijk niet relevant hoeveel inhoud een motor heeft. Er rijden ook beginners op deze baan met bijvoorbeeld een motorinhoud van 125 CC of 250 CC. Het is een baan om te beginnen niet een baan voor persé kleine motoren van 85 CC. De beginnersbaan is er om te leren de motor te beheersen in een rustige setting. MSV verzoekt de gemeente geen motorinhoud op te nemen in de planregels.

Reactie van de gemeente op opmerking 24

Voor wat betreft het verschil tussen theorie (model) en praktijk verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 22 hiervoor. Verder is in de voorbereiding op het (ontwerp)bestemmingsplan in de eerste plaats gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" voor het beoordelen van een goede ruimtelijke ordening en niet de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

In de vergunning 2001 is ook (al) een regel over de cilinderinhoud van crossmotoren op de beginners-crossbaan opgenomen. Naar ons oordeel is het opnemen van een dergelijke regel belangrijk omdat er hiermee een verschil is tussen het gebruik van de motorcrossbaan en de beginnerscrossbaan. Hierdoor is er ook een verschil tussen de geluidemissie van de motorcrossactiviteiten op deze banen. En uit het voor het (ontwerp)bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek blijkt naar ons oordeel voldoende dat geluid van het motorcrossterrein "ruimtelijke relevant" is.

Opmerking 25 vervolg Geluidnormen tabel

Verder wordt bij b aangegeven dat er voor een wedstrijd op woensdag en zondag geen trainingen mogen plaatsvinden. De gemeente heeft aangegeven dat MSV dat destijds zelf zo heeft aangegeven in de aanvraag voor de milieuvergunning. MSV vindt dit niet terug als voorschrift in de milieuvergunning. MSV zou graag zien dat alleen de woensdag voor de wedstrijd de baan gesloten moet blijven. De zondag ervoor kunnen rijders dan nog trainen voor de wedstrijd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet dat het geluidstechnisch noodzakelijk is om twee dagen voor de wedstrijd dicht te gaan. Daar komt bij dat als een wedstrijd niet door kan gaan vanwege bijv. slecht weer en wij zijn dan wel de woensdag en zondag gesloten, dit dan ook weer geldt voor een de reservedag. Op die manier loopt MSV vier trainingsmomenten mis. Verder wordt bij dit onderdeel van de regels de participatieregel

genoemd. Zoals eerder genoemd wil MSV uiteraard de omgeving actief betrekken bij de 3 wedstrijddagen. De manier waarop de MSV dat nu doet, is de omgeving aan gewend. De huidige omgeving wordt groter gemaakt door 50 adressen te noemen. Een bijeenkomst beleggen voor een grotere omgeving (krap 50 gezinnen), een verslag maken en verspreiden is voor vrijwilligers een zware belasting en voegt in verhouding te weinig toe. MSV vindt communicatie belangrijk maar er zijn andere middelen om de omgeving kenbaar te maken wanneer de drie wedstrijddagen (met reservedagen) ingepland zijn. MSV wil kijken naar een interactieve vorm van communicatie tussen omgeving en MSV in combinatie met sociaal evenement.

Reactie van de gemeente op opmerking 25

De opmerking over de sluiting op de zondag en woensdag vooraf aan de wedstrijddag begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 6 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 6 hiervoor.

De opmerking over een participatie begrijpen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 15 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 15 hiervoor.

Opmerking 26 Akoestisch onderzoek Rho

Zoals eerder aangegeven is het akoestisch onderzoek ten opzichte van het voorontwerp in zijn geheel vernieuwd. De normen uit het voorontwerp 50 dB(A) (gemiddeld) en 70 dB(A) (max) voor alle meetpunten zijn losgelaten. Uit dit nieuwe onderzoek komt dat er gekozen wordt voor verschillende geluidsnormen op de verschillende woningen. Dit kan alleen gehaald worden door het bronvermogen te hanteren van 94 dB(A) en het aanbrengen van een 150 meter lang geluidsscherm van 2 meter hoog. MSV wil het volgende opmerken ten aanzien van het akoestisch onderzoek.

Er wordt aangegeven dat er inspraakreacties zijn ingediend door omwonenden en MSV. Voor zover bij de MSV bekend is er 1 inspraakreactie ingediend door 1 omwonende.

Reactie van de gemeente op opmerking 26

Wij hebben twee inspraakreacties ontvangen: één reactie van twee inwoners van de omgeving van het terrein en één reactie van de MSV.

Opmerking 27 vervolg Akoestisch onderzoek Rho

In het rapport wordt gerefereerd aan de KNMV norm van 94 dB(A) wat betreft maximaal bronvermogen. Zoals wij eerder hebben aangegeven, wordt in het KNMV reglement bij punt 3.03 voorgeschreven dat op de gemeten waarde een correctie van 2 dB(A) toegepast wordt wegens meeton nauwkeurigheid. Deze correctie wordt afgetrokken van de gemeten waarde.

Reactie van de gemeente op opmerking 27

Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan. Daarbij verwijzen wij voor wat betreft de “meeton nauwkeurigheid” ook naar onze reactie op opmerking 22 hiervoor.

Opmerking 28 vervolg Akoestisch onderzoek Rho

Verder wordt op blz 28 van het geluidrapport aangegeven dat de metingen zijn uitgevoerd door Peutz in opdracht van MSV Prikkedam. Dat is onjuist. MSV heeft geen opdracht gegeven aan Peutz dat is de gemeente. MSV verzoekt de gemeente dit onderdeel aan te laten passen in het akoestisch rapport.

Reactie van de gemeente op opmerking 28

Het adviesbureau Sweco heeft het voorontwerpbestemmingsplan voor de gemeente opgesteld. Peutz werkte in opdracht van Sweco en dus indirect ook in opdracht van de gemeente. De gelijktijdige metingen door Noorman Bouw- en Milieuadvies zijn in directe opdracht van de gemeente uitgevoerd. Dit zal dit worden verwerkt in het akoestisch rapport.

Opmerking 29 vervolg Akoestisch onderzoek Rho

Ook in het akoestisch onderzoek wordt melding gemaakt van de noordlus en beginnersbaan die niet legaal zouden zijn. Voor onze reactie hierop verwijzen wij u naar ons eerdere punt omtrent deze twee onderdelen.

Reactie van de gemeente op opmerking 29

Deze begripen wij als een gedeeltelijke herhaling van opmerking 4 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 4 hiervoor.

Opmerking 30 Conclusie

MSV vindt dat dit ontwerpbestemmingsplan een heel eind in de goede richting is. De gehanteerde geluidsniveaus blijven voor MSV een lastig punt vooral omdat er gebruik gemaakt wordt door modellen waarmee naar zeer krappe geluidsruimte wordt teruggerekend. Geluidnormen zijn voor MSV erg belangrijk. 1 dB(A) kan al cruciaal zijn. Dat is het verschil tussen rekenmodellen en praktijk. Volgens de MSV zijn er veel invloeden die maken dat het meten van geluidnormen complex is en vaak niet aansluit bij de opgenomen normen.

Als voorbeeld: in het rekenmodel bij het voorontwerp werd een locatie aangewezen als bron voor pieken. Uit de meting in de praktijk werd duidelijk dat deze locatie geen enkele piek veroorzaakte maar op een heel andere locatie. Wij maken ons zorgen dat een terugrekenmodel naar verschillende meetpunten geen rekening houdt met praktische situaties. Dit bestemmingsplan geldt voor langere termijn. Over 1,5 jaar geldt dan ook het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL). In dit BKL zijn piekniveaus binnen de dagperiode losgelaten, zie onderstaande tabel.

A. Standaardwaarden op de gevel van geluidgevoelige gebouwen en op de geluidgevoelige locaties			
	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,T}$ als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten	50 (dB(A))	45 (dB(A))	40 (dB(A))
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijf- geluid van transportmiddelen	-	70 (dB(A))	70 (dB(A))
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	-	65 (dB(A))	65 (dB(A))

B. Grenswaarden in geluidgevoelige ruimten van in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen			
	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,T}$	35 (dB(A))	30 (dB(A))	25 (dB(A))
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijf- geluid van transportmiddelen	-	55 (dB(A))	55 (dB(A))
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	-	45 (dB(A))	45 (dB(A))

De huidige L_{Amax} van 70 dB(A) in de dagperiode is niet wetenschappelijk onderbouwd. Na gezondheidsstudies, mede in het kader van het nieuwe BKL, blijkt dat deze L_{Amax} voor de dagperiode geen negatief effect op bijvoorbeeld de leefbaarheid (het woon- en leefklimaat) en daarmee gaat vervallen per 1 januari 2021. MSV acht het reëel als het gaat om een toekomstbestendig bestemmingsplan om hier rekening mee te houden. Met die toekomst in het achterhoofd zou voor the time being een gemiddelde van 50 dB(A) en een L_{Amax} van 70 dB(A) voor de hele omgeving in deze situatie wenselijk zijn. MSV verzoekt de gemeente voor de genoemde maatregel van een geluidscherm een reële overgangstermijn op te nemen van twee jaar. Met een doorkijk naar het BKL verzoekt MSV de geluidnormen te heroverwegen.

Reactie van de gemeente op opmerking 30

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 23 hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 23 hiervoor.

Zienswijze PlanMER

Opmerking 1 PlanMER

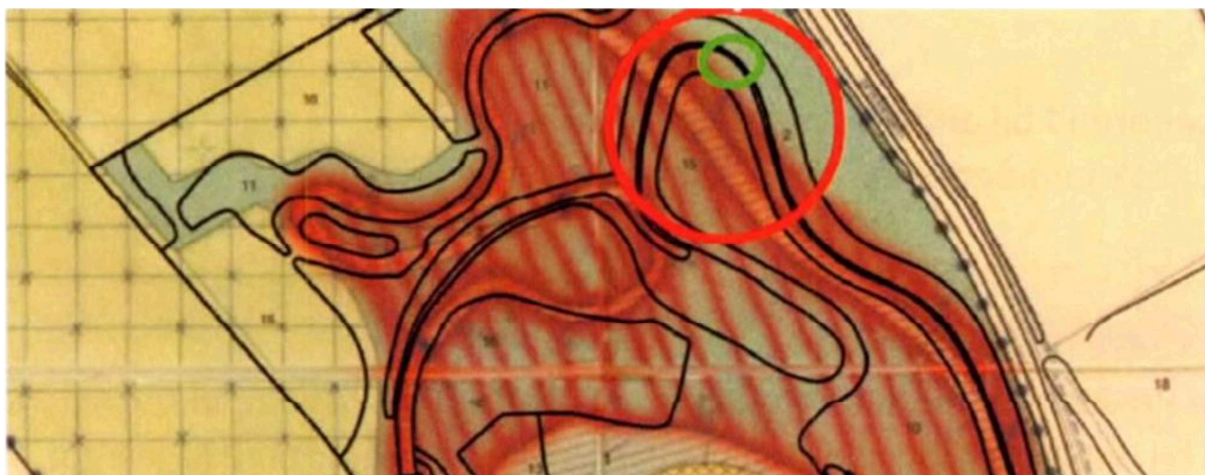
De overall-conclusie uit het planMER vindt de MSV in grote lijnen acceptabel. De MSV wil wel een aantal kanttekeningen plaatsen over de inhoud van het planMER en de voorgestelde maatregelen. De MSV vindt de beeldvorming omtrent het motorcrossterrein niet altijd even realistisch. Dit beeld wordt geschetst door het opschrijven van bepaalde zaken in een toelichting van het bestemmingsplan of bijvoorbeeld in het planMER. 'Het is de toon die de muziek maakt'. Voor derden kan een dergelijke toelichting/motivatie voer zijn om te zeggen: zie je wel, die MSV maakt er een potje van, al jarenlang. Dat beeld is volgens MSV niet terecht. MSV is er trots op dat door al die jaren heen er nog steeds gereden kan worden en dat de omgeving daar aan gewend is. In het laatste overleg met de omgeving hebben aanwezige burens aangegeven geen problemen, te hebben, ze wisten vaak bij aankoop dat er in de buurt een crossterrein zit en men weet dat er op gezette tijden op woensdag 3 uur en op zondag 3 uur getraind wordt. Men is gewend aan drie wedstrijden als die maar op tijd aangekondigd worden. De MSV wil zich uiteraard als goede buur gedragen en vindt dan ook dat deze minimale en daarmee ook meteen de huidige situatie bestemd zou moeten kunnen worden. Dat één omwonende daar heel anders over denkt is jammer. De MSV heeft gepoogd onder leiding van de gemeente met hem in gesprek te gaan. In het tweede gesprek heeft aangegeven niet langer met de MSV aan tafel te willen zitten. In de reactie van de Commissie m.e.r. is aangegeven dat zij in de voorbereiding van het advies heeft gesproken met een afvaardiging van omwonenden. Voor zover bij ons bekend is, is door de Commissie m.e.r. alleen de omwonende in kwestie bezocht. Als deze bewoner suggereert dat hij namens omwonenden opereert dan had daarvan een machtiging overlegd moeten worden. Ook dit kan van invloed zijn op de beeldvorming. Het beeld wordt geschetst dat omwonenden tegen zijn, maar dat dit (voor zover bij de MSV bekend) slechts beperkt is tot één bewoner, geeft volgens MSV een vertekend beeld als het gaat om de omgeving. De MSV wil daarmee niet zeggen dat één bewoner geen punt kan hebben, maar als iemand zegt dat hij/zij namen een groot aantal omwonenden optreedt, zal dat toch formeel kenbaar moeten zijn.

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Wij begrijpen deze opmerking van de MSV als een algemeen oordeel. De opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

Opmerking 2 Referentiesituatie

In het planMER wordt gesproken over de referentiesituatie. Voor de feitelijke planologische situatie wordt gerefereerd aan het nog deels vigerende plan uit 1980. In het planMER is een kaartje opgenomen. De plattegrond van het terrein is onder het gedeeltelijk vernietigde plan van 1980 gelegd. De lijn aangeduid met 1 is de rijbaan. Nr. 2 zijn de geluidwallen. De MSV ziet aan de hand van deze afbeelding niet dat de noordoostlus is zijn geheel illegaal zou zijn. Slechts een zeer klein deel, zie groene cirkeltje (waar in het veld nauwelijks het onderscheid gemaakt kan worden) valt buiten de rode lijn (onthouding goedkeuring).



Reactie van de gemeente op opmerking 2

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor.

Opmerking 3 vervolg Referentiesituatie

In het PlanMER wordt het volgende opgemerkt over de referentiesituatie:

- *De extra lus in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund;*

Reactie MSV: hier wordt aangegeven dat er een extra lus. Dat is niet juist. Het is geen extra lus ten opzichte van de situatie van 1980 maar een verlegde lus. Zoals in de zienswijze ontwerpbestemmingsplan is aangegeven, ligt o.i. de situatie genuanceerder.

- *Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 0.2) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;*

Reactie MSV: in het bestemmingsplan van 1980 wordt de beginnersbaan genoemd in de toelichting. Waarom deze baan niet vertaald is naar de bestemmingsplankaart is ons niet bekend. Dit gedeelte van het terrein was al ver voor 1980 in gebruik als inrijbaan. Er heeft daar sinds de jaren '60 een klein parcours gelegen welke los lag van de hoofdbaan. Pas later (rond 1978) is dit gedeelte ontdaan van de ruigte binnenin en is de baan veranderd naar de beginnersbaan. In de beantwoording van het college inzake een inspraakreactie is de beginnersbaan genoemd als zijnde vallend onder het overgangrecht.

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor.

Opmerking 4 vervolg Referentiesituatie

Bij het PlanMER wordt uitgegaan van de referentiesituatie en het voornemen. Het voornemen richt zich op de noordlus, beginnersbaan, trail/enduro, veldsporten en de mogelijkheid voor meer wedstrijden. De algehele conclusie is dat er geen negatieve effecten zijn. Uit die conclusie haalt de MSV dat deze activiteiten in principe zouden kunnen. Dat vindt de MSV positief. Het verzoek om meer wedstrijden te kunnen organiseren wordt beoordeeld als licht negatief qua geluidbelasting. MSV ziet in de conclusie niet waarom deze variant niet haalbaar wordt geacht. Deze optie is niet meer aanwezig in

het ontwerpbestemmingsplan, terwijl in het voorontwerp de mogelijkheid er nog wel was. De MSV wil niet overvragen maar het zou de club zeker ten goede komen als die variant er als optie in kunnen houden, ook gelet op de investering in een geluidscherm of ander geluidwerende maatregelen. Als de MSV niet kan voldoen aan de geluidnormen dan zou het een welkome toevoeging zijn als ze naast de drie grote wedstrijden en naast de regulier trainingen nog een paar keer per jaar kleinere wedstrijden en/of clinics kunnen houden. Dit kan worden gezien als de 12-dagen regeling waar inrichtingen gebruik van kunnen maken. Dat wil overigens niet zeggen dat de MSV de 12 dagen extra niet zouden willen.

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 5 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 5 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor.

Opmerking 5 vervolg Referentiesituatie

Het genoemde monitoringsprogramma is voor de MSV ten dele uitvoerbaar. Zoals de MSV ook in de zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan heeft aangegeven, is vooraf testen op een rollerbaan niet haalbaar. Om het bronvermogen vast te stellen, is de KNMV-methode afdoende. MSV ziet deze monitoring niet terug in de bestemmingsplanregels dus de MSV gaat er van uit dat deze monitoring terugkomt in de nog te actualiseren omgevingsvergunning milieu. Op dat moment wil MSV graag in overleg met het bevoegd gezag om te kijken op welke wijze hier invulling aan gegeven kan worden.

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 8 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 8 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor.

Opmerking 6 vervolg Referentiesituatie

In de verdere toelichting van de PlanMER is een omschrijving gegeven van de verschillende stappen qua milieuvergunning en planologie. De conclusie is dat het bestaande gebruik in hoofdlijnen past binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Dat vindt MSV vreemd, want de zin erna wordt gezegd dat het huidige beloop van de crossbaan voor een groot deel valt binnen het gebied waaraan goedkeuring onthouden is. De beginnersbaan en een deel van de baan zou binnen de wel geldende natuurbestemming vallen. Er wordt gesteld:

In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is in strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981- in strijd met het bestemmingsplan.

De laatste zin volgt MSV niet. Er lag op die plek altijd al een inrijbaan. Of die intensiever is geworden na de transformatie tot beginnersbaan is de vraag. Op de inrijbaan reden altijd de zwaardere motoren om even een paar rondjes in te rijden om het gevoel te krijgen voordat men op de grote baan kon. Door de transformatie tot beginnersbaan is het gebruik minder intensief geworden, ook is het aantal rijders in de loop der jaren afgenomen en zijn motoren stiller geworden door verbeterde technieken.

Reactie van de gemeente op opmerking 6

Deze opmerking begrijpen wij als een herhaling van opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 4 onder zienswijze ontwerpbestemmingsplan hiervoor.

Opmerking 7 PAS

Het planMER is beoordeeld door de Commissie m.e.r. Bij advies van 11 juli 2019 is aangegeven dat het planMER nog bijstelling behoeft als gevolg van de recente PAS-uitspraak. Daarnaast adviseert zij een Aanvulling planMER te maken waarin de gemeente ingaat op een aantal punten. Wij vragen ons af wat dit voor gevolgen heeft voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Het punt van de uitlaatgassen lijkt in onze ogen geen probleem. Dit is berekend door het rekenprogramma AERIUS. Er zijn geen nadelige effecten voor de Natura 2000 gebieden. Voor zover bekend mogen berekeningen van de stikstofdepositie nog wel d.m.v. dit rekenprogramma uitgevoerd worden.

Reactie van de gemeente op opmerking 7

Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 1 in hoofdstuk 2.

4. Ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan

Naar aanleiding van de zienswijzen worden diverse aanpassingen in het bestemmingsplan voorgesteld. Daarnaast zijn er ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan. Deze worden beschreven in het onderhavige hoofdstuk.

De ambtshalve aanpassingen worden hierna inhoudelijk beschreven en gemotiveerd. Deze hebben in hoofdzaak betrekking op de regels. De verbeelding wordt wel aangepast, maar die aanpassing vloeit voort uit een reactie op een zienswijze.

Wel vinden een aantal ambtshalve aanpassingen van de toelichting plaats.

Ambtshalve aanpassingen in regels

1. SVBP 2012

Bij nader inzien bleken bepaalde begrippen niet geheel te zijn geformuleerd overeenkomstig de Standard Vergelijkbare bestemmingsplannen van 2012 (SVBP 2012). Om deze reden is het begrip 'bestemmingsplan' en het begrip 'aanduiding' aangepast (artikel 1, lid 1.2. en lid 1.3).

2. Begrip motorcrossterrein aangepast

Het begrip 'motorcrossterrein' (artikel 1, lid 1.37) geeft aan dat motorcrosswedstrijden ondergeschikt zijn ten opzichte van trainingen. Dit is niet geheel juist. Wedstrijden nemen een belangrijke plaats in bij het functioneren van het motorcrossterrein. De ondergeschiktheid wordt geschrapt. In de regels zijn sowieso al afzonderlijke regels voor wedstrijden opgenomen.

3. Hoogtemeting geluidscherm op wal nader omschreven

Volgens de regels van de bestemming 'Motorcrossterrein' mag de bouwhoogte van geluidschermen op geluidwallen niet meer bedragen dan 2,00 m, gemeten vanaf de wal (artikel 5 lid 5.2.2 sub b). Omdat de wallen niet overal even hoog zijn wordt nu in de regels aangegeven dat er moet worden gemeten vanaf het hoogste punt van de kruin van het op het scherm aansluitende deel van de wal. Hiermee wordt beoogd tot uitdrukking te brengen dat het alleen gaat om het hoogste punt van het deel van de wal waar het scherm geplaatst wordt. Als er verderop een hoger punt ligt, maar waar geen scherm wordt geplaatst blijft dat punt buiten beschouwing.

En voor zover het scherm wordt geplaatst daar waar de wal afloopt van het hoogste punt, mag het scherm dus vanaf de voet gezien dus tot een hoogte van 2,00 m boven het hoogste punt worden gebouwd.

4. Uitsluiting motorcrosswedstrijden op beginnerscrossbaan verplaatst naar onder de tabel

In de bestemming 'Motorcrossterrein' zijn in artikel 5, lid 5.4.2 een aantal gebruiksregels in een tabel opgenomen, geflankeerd door een aantal 'met dien verstande dat' bepalingen. De bepaling over de uitsluiting van motorcrosswedstrijden op de beginnerscrossbaan is opgenomen vóór de tabel, terwijl de andere bepalingen daaronder zijn opgenomen. Omdat het overzichtelijkheid bevordert, is de bepaling over de uitsluiting van motorcrosswedstrijden op de beginnerscrossbaan nu ook naar onder de tabel verplaatst.

5. Aantal openstellingdagen per jaar bij motorcrosstrainingen niet van toepassing

In de tabel in de gebruiksregels in de bestemming 'Motorcrossterrein' (artikel 5, lid 5.4.2) is in de eerste rij het maximaal aantal van 3 openstellingsdagen per jaar voor motorcrosswedstrijden opgenomen. Voor motorcrosstrainingen is geen aantal ingevuld. Ter voorkoming van het mogelijk misverstand dat hier dan helemaal geen trainingen zouden kunnen plaatsvinden is hier nu in de tabel aangegeven dat het maximaal aantal openstellingdagen per jaar niet van toepassing is.

6. Afstemming formulering maximaal geluidsniveau en langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

In de tabel in de gebruiksregels in de bestemming 'Motorcrossterrein' (artikel 5 lid 5.4.2) is aangegeven dat het gaat om het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege activiteiten op het motorcrossterrein. Bij het maximale geluidsniveau is aangegeven dat het gaat om het geluid van het motorcrossterrein, en niet zozeer de activiteiten op dat terrein. Om de formulering van de beide regels af te stemmen, is nu bij het maximale geluidsniveau in de tabel aangegeven dat het gaat om activiteiten op het motorcrossterrein.

Voor de goede orde wordt nog opgemerkt dat met deze activiteiten alleen de motorcrossactiviteiten op de hoofdbaan en de beginnerscrossbaan bedoeld zijn. Dit volgt uit de aanhef van lid 5.4.2.

7. Hoogte beoordelingspunten geluid in relatie tot maaiveld in plaats van peil

Bij de hoogte van de beoordelingspunten voor geluid is aangegeven dat deze op 1,5 m hoogte boven het aldaar geldende peil zijn gelegen. Dit peil geldt alleen voor bouwwerken. Een beoordelingspunt hoeft niet altijd een bouwwerk te zijn. Voorts is voor de beoordeling van de geluidbelasting volgens de HMRI 1999 de hoogte ten opzichte van het maaiveld bepalend. Daarom wordt ervoor gekozen om voor de hoogte van de beoordelingspunten nu te relateren aan het maaiveld, in plaats van aan het peil voor bouwwerken (artikel 5 lid 5.4.2 sub d, e en f). Tegelijkertijd met deze aanpassing zijn ook redactioneel de formuleringen verbeterd.

8. Onderhoud van motorvoertuigen op het verzorgingsterrein

Ten aanzien van het onderhoud van motorvoertuigen op het verzorgingsterrein is in artikel 5, lid 5.4.3, onder b aangegeven dat dit alleen kan ter voorbereiding op (motorcross)trainingen en (-)wedstrijden. Het is niet ondenkbaar dat bij calamiteiten ook tijdens trainingen en wedstrijden gebeurt. Ook moet het mogelijk zijn om na afloop van de training of wedstrijd nog onderhoudsreparaties te verrichten, bijvoorbeeld om lekken van olie te voorkomen. Wel moet er een relatie zijn met trainingen en wedstrijden. Onderhoud dient in beginsel elders plaats te vinden. Gelet hierop wordt 'ter voorbereiding op' in artikel 5, lid 5.4.3, onder b vervangen door 'voor'.

9. Aanlegvergunningenstelsel in 'Waarde – Landschap en Cultuurhistorie'

In de aanvullende bestemming 'Waarde – Landschap en Cultuurhistorie' zijn een aantal specifieke gebruiksverboden opgenomen, met op een aantal punten een afwijkingsmogelijkheid. Deze regeling is zoveel mogelijk afgestemd op het voor de omliggende gronden geldende bestemmingsplan Buitengebied 2016.

Bij nader inzien is voor dit specifieke plangebied deze algemene regeling wat minder geschikt. Er zijn een aantal activiteiten die niet per se hoeven te worden verboden, maar die na een nader toets bij omgevingsvergunning wel kunnen worden toegestaan. Daarom is er voor gekozen om de gebruiksregeling te vervangen door een vergunningenstelsel voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden (aanlegvergunningenstelsel). Dit komt ook overeen met de regeling in de andere bestemmingen in dit plan. Hierbij is er ook voor gekozen om de aard van de activiteiten nog eens te bezien in het licht van de mogelijke ontwikkelingen in dit specifieke plangebied. Daarom zijn nu toegevoegd het aanleggen, afgraven en vergraven van aarden wallen en het vellen en rooien van houtopstanden. Op deze wijze kan worden voorkomen dat de huidige landschappelijke inpassing van het terrein met wallen en bomen zonder meer kan worden veranderd.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de vergunningstoets alleen betrekking heeft op landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Voor de natuurlijke waarden is binnen de bestemming 'Natuur' al een vergunningenstelsel opgenomen, alsook in de bestemming 'Agrarisch'. Ook worden natuurwaarden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming (soortbescherming).

10. Algemene afwijkingsmogelijkheid meetverschillen niet voor bestemmingsgrenzen

In artikel 10, sub b van de planregels is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen om bestemmings- of bouwgrenzen of maatvoeringsgrenzen te overschrijden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft. Bij nader inzien kan met een dergelijke afwijkingsmogelijkheid niet van de bestemming worden afgeweken. Daarom wordt de mogelijkheid om van bestemmingsgrenzen af te wijken geschrapt.

11. Aanpassing adressenoverzicht bijlage 3 bij de regels

In artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onderdeel f. is bepaald dat door de eigenaar van het motorcrossterrein voor 1 maart van het betreffende kalenderjaar een overzicht van de motorcrosswedstrijddagen in dat jaar en soorten wedstrijden op die dagen beschikbaar gesteld moet worden aan de eigenaren en/of gebruikers van de in bijlage 3 bij de regels opgenomen gebouwen en gronden. In bijlage 3 is hiervoor een adressenoverzicht opgenomen.

In het adressenoverzicht het adres Grindweg 14 in Nijeberkoop twee keer opgenomen. In het vastgestelde bestemmingsplan is dit adres nog maar één keer in het overzicht opgenomen. Daarbij is het overzicht ook zo aangepast dat de adressen in alfabetische volgorde staan. Hiermee is de leesbaarheid vergroot.

12. Maximaal aantal openstellingsuren veldsportactiviteiten

Ten aanzien van de openstellingsuren voor veldsportactiviteiten is bepaald dat het aantal aaneengesloten openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer mag zijn dan 3. Strikt genomen zou dit betekenen dat dit alleen een maximum geeft ten aanzien van het aaneengesloten aantal uren en niet van het totaal aantal uren per dag. Om dit laatste ook moet worden geregeld, wordt de formulering

hier nu op aangepast: het aantal openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer zijn dan 3, met dien verstande dat deze aaneengesloten moeten zijn.

13. Vervanging bijlage 2 bij de regels: geluidscherm

In artikel 5 lid 5.4.6 (voorwaardelijke verplichting geluidscherm wordt verwezen naar een bijlage 2 waarin de eisen aan het geluidscherm zijn opgenomen. Deze bijlage was iets te summier. Daarom wordt deze bijlage nu vervangen door een nieuwe bijlage met meer concrete akoestische en landschappelijke eisen.

14. Mogelijkheden voor veldsportevenementen

Op grond van artikel 5, lid 5.4.4, onder e. “mag 4 keer per jaar gedurende 1 openstellingsdag een veldsportactiviteit plaatsvinden in de vorm van een geluidarm evenement” plaatsvinden. De mogelijkheden voor veldsportevenementen zijn per vergissing opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan dat ter inzage heeft gelegen. Op 3 juni 2019 heeft het college van burgemeester en wethouders namelijk besloten om geen veldsportevenementen mogelijk te maken. Bij dat besluit heeft het college overwogen dat dergelijke evenementen op dit moment onaanvaardbare effecten hebben. De evenementen hebben weliswaar een geluidemissie die lager is dan de emissie van motorcrosstrainingen en -wedstrijden maar hebben ook effecten die te vergelijken zijn met motorcrosswedstrijden zoals een toename van verkeer en parkeren die onaanvaardbaar zijn voor een nieuw gebruik.

Het college heeft daarbij ook overwogen dat de veldsportevenementen niet per se niet mogelijk zijn maar dat hiervoor, als deze zullen plaatsvinden, een vergunning nodig is (of vergunningen nodig zijn). De vergunning (of vergunningen) moet de organisator van het sportevenement dan aanvragen. OP basis van die aanvraag kan het college/de raad dan beoordelen of het mogelijk en wenselijk is om de vergunning te verlenen.

Hierbij wordt ook in overweging genomen dat uit het naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. uitgevoerde stikstofonderzoek blijkt dat de stikstofemissie vanwege het bestemmingsplan toeneemt door de in het plan opgenomen mogelijkheden voor veldsportactiviteiten.

Ambtshalve aanpassingen in de toelichting

Motivering verkeer en parkeren in relatie tot de provinciale verordening

De belangrijkste – ambtshalve – aanpassing in de toelichting betreft de motivering dat voldaan wordt aan de provinciale verordening Romte betreffende het maximale bezoekersaantal. In verband hiermee is de verkeersaantrekkende en het parkeren nog eens onder de loep genomen. Het resultaat hiervan wordt in een bijlage bij de toelichting opgenomen. Hieruit blijkt dat het aantal bezoekers veel lager is dan aanvankelijk in de toelichting opgenomen en dus ruim beneden het maximale aantal van 150.000 van de provinciale verordening blijft.

Uit de in de bijlage opgenomen berekeningen blijkt voorts dat het totale aantal van 750 beschikbare parkeerplaatsen, zoals dat in het planMER is opgenomen, een juist aantal is.

Overige aanpassingen

- In de toelichting zijn het aangepaste planMER en het aangepaste akoestisch onderzoek verwerkt en opgenomen als bijlage bij de toelichting.

- De oplegnotitie MER is als bijlage opgenomen, met daarin het stikstofonderzoek.
- De gevolgen van wijzigingen in de verbeelding en de regels zijn verwerkt in de toelichting.
- In de toelichting is in de paragraaf Maatschappelijke uitvoerbaarheid de tekst aangepast naar aanleiding van de gevoerde procedure.
- Actueel beleid en sinds de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan aangepaste wet- en regelgeving is in de toelichting verwerkt.
- Voorts is de toelichting op ondergeschikte punten – redactioneel – aangepast.

5. Overzicht aanpassingen bestemmingsplan

De aanpassingen van de verbeelding en de regels zijn voor het overzicht opgenomen in onderstaande tabel. De exacte uitwerking van de aanpassingen is opgenomen in de bijlagen bij deze nota. Op de verbeelding zijn de aanpassingen rood omcirkeld. In bijgevoegde integrale versie van de regels zijn de aanpassingen gearceerd weergegeven. De aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen zijn geel gearceerd en de ambtshalve aanpassingen zijn voorzien van een blauwe arcering. Met de vaststelling van het plan wordt het ontwerpbestemmingsplan zodanig vastgesteld dat de bijgevoegde integrale versie ontstaat.

In de tabel zijn ter wille van het overzicht tevens een aantal aanpassingen van de toelichting weergegeven, voor zover deze voortvloeien uit de beantwoording van zienswijzen. Er zijn, zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk ook ambtshalve aanpassingen, van de toelichting. Voorts wordt de toelichting – voorzover nodig – nog aangepast naar aanleiding van de wijzigingen in de verbeelding en de regels.

De toelichting maakt geen deel uit van het juridische deel van het bestemmingsplan. Tegen het al dan niet aanpassen van de toelichting is als zodanig geen beroep mogelijk.

De aangepaste integrale toelichting is ter informatie opgenomen in de bijlagen bij deze nota. De wijzigingen zijn niet apart weergegeven.

Bij de onderhavige versie van de toelichting is tevens een aangepaste versie van het planMER (en het akoestisch onderzoek) bijgevoegd. De belangrijkste aanpassingen zijn hierin eveneens groen gearceerd.

Tevens is de oplegnotitie bij het planMER als bijlage toegevoegd, met daarin het stikstofonderzoek. Ook is de bijlage met betrekking tot verkeer en parkeren voor de toets aan de provinciale verordening toegevoegd.

Tabel met aanpassingen verbeelding en regels (en wijzigingen toelichting nav zienswijzen)

	nav zienswijze	ambtshalve	waar
verbeelding			
Aanduiding verzorgingsterrein	MSV opm 12		Achter de loods
Aanduiding motorcrossbaan	MSV opm 12		In noordoostelijk deel
regels			
Begrip plan		Punt 1	Art. 1.2
Begrip aanduiding		Punt 1	Art. 1.3
Begrip dagrecreatie	MSV opm 2		
Begrip motorcrosssterrein		Punt 2	Art. 1.37
Begrip omroepinstallatie		Punt 4	Art. 1.44
Begrip openstellingsuren	MSV opm 13		Art. 1.45
Dagrecreatie in bestemming Motorcross-terrein	MSV opm 2		Art 5.1 sub h.
Hoogtemeting geluidscherm op wal		Punt 6	Art. 5.2.2. sub b
Uitsluiting motorcrosswedstrijden op beginnerscrossbaan verplaatst naar onder de tabel		Punt 7	Art. 5.4.2
Aantal openstellingdagen per jaar bij motorcrosstrainingen niet van toepassing		Punt 8	Art. 5.4.2
Afstemming formulering maximaal geluidsniveau en langtijdgemiddeld beoordelingsniveau		Punt 9	Art. 5.4.2
Hoogte beoordelingspunten op maaiveld		Punt 10	Art. 5.4.2
Onderhoud van motorvoertuigen op het verzorgingsterrein		Punt 11	Art. 5.4.3 sub b
Participatieregulering	MSV, opm 15		Art. 5.4.2
Onderhoud alleen dagperiode	Indieners 1, opm 4		Art. 5.4.5
Voorwaardelijke verplichting geluidscherm	MSV, opm 7		Art. 5.4.6 en 5.5.1
Aanlegvergunningenstelsel in 'Waarde – Landschap en Cultuur-historie'		Punt 12	Art. 7.2 (en 7.3)
Algemene afwijkings-		Punt 13	Art. 10 sub b

mogelijkheid meetverschillen niet voor bestemmingsgrenzen			
Aanpassing adressenoverzicht bijlage 3 bij de regels		Punt 14	Bijlage 3 bij de regels
Aantal openstellingsuren veldsportactiviteiten		Punt 15	Art. 5.4.4. sub b
Vervanging bijlage 2 bij de regels: geluidscherm		Punt 16	Bijlage 2 bij de regels
toelichting e.a.			
Motorcrossterrein niet geheel omgeven door wallen	Indieners 1, opm 2		Toelichting par. 2.1 PlanMer par. 4.2 Ako ond par 3.2
Verduidelijking status beginnerscrossbaan en bijbehorende geluidwal	Indieners 1, opm 2		Toelichting par 2.1. en 2.2. PlanMER par. 4.3
Opnemen relevante delen vorig geluidrapport	Indieners 1, opm 8 en 9		Ako ond, bijlage 8 en 9
1946 ipv 1964	MSV, opm 3		Toelichting, par. 1.3 en 4.11.3
Status noordoostelijke bocht	MSV opm 4		Toelichting par 2.2 PlanMER, par 4.3 Ako ond, par. 5.2
Geen kassa- en toiletgebouw	MSV opm 4		Toelichting par. 2.1
Toevoegen Memo belangenafweging	MSV opm 5		Toelichting, nieuwe bijlage
Schrappen toevoeging aan tekst cat. 19.2 bijlage 1 Bor	MSV, opm 6		Toelichting par 4.3.1
Geen rollerbank	MSV opm 8		PlanMer, diverse plekken Ako ond, diverse plekken
Geen woning binnen 50 meter zone	MSV opm 11		Toelichting, par 4.4 en 4.11.2
Beoogde ontwikkeling	MSV opm 11		Toelichting, diverse

vervangen door 'het motorcrossterrein'			plekken
Verduidelijking openstellingsuren	MSV opm 13		Toelichting, par 5.2
Aanvulling economische uitvoerbaarheid	MSV opm 17		Toelichting, par 6.1.1
Metingen Peutz niet in opdracht MSV	MSV opm 28		Ako ond, par. 4.2

Bijlagen

Bijlage 1: Aangepaste verbeelding

Bijlage 2: Aangepaste regels

Bijlage 2a Bijlagen bij de regels (waarin bijlage 2 en 3 aangepast: geluidscherm en adressenlijst)

Bijlage 3: Aangepaste toelichting

Bijlage 4: Aangepaste planMER (met akoestisch onderzoek)

Bijlage 5: Oplegnotitie MER

Bijlage 6: Toets provinciale verordening



Plangebied

Plangrens

Enkelbestemmingen

A

Agrarisch

N

Natuur

S-MC

Sport - Motorcrossterrein

Dubbelbestemmingen

WR-A5

Waarde - Archeologie 5

WR-LC

Waarde - Landschap en cultuurhistorie

Functieaanduidingen

(os)

ontsluiting

(p)

parkeerterrein

(ss-bcb)

specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan

(ss-mcb)

specifieke vorm van sport - motorcrossbaan

(ss-vzt)

specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein

(sv-pbt)

specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang

Bouwvlakken

bouwvlak

Motorcrossterrein De Prikkedam

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan

het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam met identificatienummer NLIMRO.0085.BPDePrikkedam-ON01 van de gemeente Ooststellingwerf;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met **bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;**

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels **regels** worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 agrarische cultuurgrond

grasland, daaronder begrepen weiland, akkerbouw en vollegrondstuinbouw c.q. de teelt van gewassen op open grond, daaronder niet begrepen sierteelt, fruitteelt en houtteelt;

1.6 avondperiode

gedurende de avond tussen 19.00 uur en 23.00 uur;

1.7 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.8 beginnerscrossbaan

een als grotendeels onverhard circuit ingericht deel van een motorcrossterrein bedoeld voor de motorcross door beginnende beoefenaars van motorcross ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen) of voor recreatieve doeleinden;

1.9 bestaand

- a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken dat aanwezig is op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het daarvoor geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
- b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van de vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn of nog kunnen worden gebouwd krachtens een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen, daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het daarvoor geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;

- c. bestaande afmetingen: afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

1.10 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.11 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.12 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.13 bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.14 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.15 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.16 cultuurhistorische waarden

waarden die van belang zijn voor de archeologie en voor de kennis van de cultuurhistorie;

1.17 dagperiode

gedurende de dag tussen 07.00 uur en 19.00 uur;

1.18 dagrecreatie

recreatief gebruik van gronden gedurende de dagperiode en gedurende de avondperiode tot zonsondergang, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten, dat ondergeschikt is aan de hoofdfunctie van de gronden waarbinnen dit dagrecreatief gebruik is toegestaan;

1.19 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.20 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.21 gebruiksmogelijkheden

de mogelijkheden om gronden en bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende functie te gebruiken;

1.22 geluidsgevoelige gebouwen

woningen en gebouwen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als andere geluidsgevoelige gebouwen, met uitzondering van die gebouwen behorende bij de betreffende inrichting;

1.23 geluidsgevoelige objecten

geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen;

1.24 geluidsgevoelige terreinen

terreinen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen, met uitzondering van die terreinen behorende bij de betreffende inrichting;

1.25 geluidszoneringsplichtige inrichting

een inrichting waarbij op grond van de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgesteld;

1.26 grondgebonden agrarisch bedrijf

een agrarische bedrijfsvoering waarbij het gebruik van agrarische gronden in de omgeving van het bedrijf noodzakelijk is voor het functioneren van het bedrijf, zoals een melkveehouderij, een productiegerichte paardenhouderij, een opfokbedrijf, een akkerbouwbedrijf of een biologisch veehouderijbedrijf;

1.27 horeca

een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt;

1.28 houtopstand

één of meer bomen of ander houtachtige gewassen al dan niet deel uitmakend van een boomzone of boomstructuur.

1.29 kampeermiddel

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;

1.30 kantoor

een gebouw dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi-)overheidsinstellingen, het bankwezen en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen, al dan niet in combinatie met ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen;

1.31 landschappelijke waarden

de visuele waarden van het landschap;

1.32 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

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

1.33 maximaal geluidniveau

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

1.34 motorcross

het op onverhard terrein al dan niet voorzien van hindernissen rijden met motorvoertuigen op twee wielen, en daarmee gelijk te stellen motorvoertuigen, met inbegrip van zijspanmotoren, enduro- en trial motoren, alsook quads en off the road 4x4 terreinwagens;

1.35 motorcrossactiviteit

het daadwerkelijk beoefenen van motorcross op de motorcrossbaan of beginnerscrossbaan, alsook de onmiddellijke voorbereiding van deze beoefening;

1.36 motorcrossbaan

een als grotendeels onverhard circuit ingericht deel van een motorcrossterrein bedoeld voor de motorcross in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen) of voor recreatieve doeleinden;

1.37 motorcrossterrein

een terrein bedoeld voor de motorcross ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden en voor daarbij behorende activiteiten, zoals onderhoudswerkzaamheden, met daaraan ondergeschikt en voor motorcross in wedstrijdverband;

1.38 motorcrosstraining

motorcross ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden;

1.39 motorcrosswedstrijd

een voor publiek toegankelijk tijdelijk evenement voor motorcross in wedstrijdverband;

1.40 motorvoertuig

gemotoriseerde voertuigen met een verbrandingsmotor of met een elektrische motor;

1.41 natuurlijke waarde

de in het gebied aanwezige waarden in de vorm van aanwezige flora en fauna en de habitats daarvan;

1.42 normaal onderhoud

het onderhoud, dat gelet op de functie regelmatig noodzakelijk is voor een goed beheer en gebruik van de gronden en gebouwen die tot de betreffende functie behoren;

1.43 nutsvoorziening

een voorziening ten behoeve van telecommunicatie en de gas-, water- en elektriciteitsdistributie, alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut;

1.44 openstellingsuren

het aantal uren waarop het motorcrossterrein open mag zijn voor motorcrossactiviteiten c.q. veldsportactiviteiten;

1.45 overkapping

elk bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder, dan wel met ten hoogste één wand;

1.46 peil

- a. voor een bouwwerk, op een perceel waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk, op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

1.47 reservewedstrijddag

een motorcrosswedstrijddag welke als alternatief voor een voorgenomen wedstrijddag is aangewezen;

1.48 seksinrichting

een voor publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in omvang alsof het bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht, of vertoning van pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in elk geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een seks theater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.49 tunnelkas

elke constructie van hout, metaal of anderszins welke met plastic of in gebruik daarmee overeenstemmend materiaal is afgedekt en dient als teeltondersteuning voor bedekte teelten;

1.50 veldsportactiviteiten

in groepsverband uitgeoefende openluchtsportactiviteiten, zonder gebruik van motorvoertuigen of versterkte geluidbronnen, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry, bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en daarmee gelijk te stellen activiteiten, met uitzondering van gewerschietbanen;

1.51 verblijfsrecreatie

recreatief verblijf, waarbij wordt overnacht in kampeermiddelen, recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven, waarbij hoofdverblijf elders wordt gehouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk. Daarbij wordt de oppervlakte van overkappingen welke meer bedragen dan 1 m² meegerekend.

Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van de plaatsing en de oppervlakte van gebouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de voor de plaatsing van gebouwen geldende regeling met niet meer dan 1 m wordt overschreden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarische cultuurgrond;
- b. behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden;
- c. een grondgebonden agrarisch bedrijf;
- d. dagrecreatief medegebruik;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' voor parkeren; met de daarbij behorende:
 - f. bestaande wegen, voet-, fiets- en ruiterspaden en landbouwontsluitingswegen;
 - g. verkeers- en verblijfsvoorzieningen;
 - h. parkeervoorzieningen;
 - i. nutsvoorzieningen;
 - j. voorzieningen ten behoeve van het waterbeheer;
 - k. groenvoorzieningen;
 - l. water;
 - m. terreinen.

3.2 Bouwregels

- a. Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen geldt dat dit niet is toegestaan;
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, gelden de volgende regels:
 1. de bouw van tunnelkassen is niet toegestaan;
 2. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevel niet meer dan 1 m mag bedragen;
 3. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer 10 m bedragen.

3.3 Afwijken van de bouwregels

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

- a. de in lid 3.1 omschreven waarden;
- b. het milieu;
- c. de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater;
- d. de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven;
- e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- f. het bebouwingsbeeld;
- g. de verkeersveiligheid;
- h. de cultuurhistorische waarden;

bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.2, sub a ten behoeve van:

1. de bouw van tunnelkassen, mits:
 - a. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1,2 m;

- b. de oppervlakte niet meer bedraagt dan 100 m² per agrarisch bedrijf;
 - c. de tunnelkassen dusdanig worden gesitueerd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden.
2. lid 3.2, sub a ten behoeve van de bouw van schuilstallen, melkstallen en/of naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van een agrarisch bedrijf buiten het in lid 3.2, sub a genoemde aaneengesloten oppervlak, mits:
- a. de oppervlakte niet meer bedraagt dan 30 m²;
 - b. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
 - c. de stallen niet worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - handhaven openheid';
 - d. de schuilstal dusdanig wordt gesitueerd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden;
 - e. het aantal schuilstallen en/of melkstallen ten hoogste twee één per bedrijf bedraagt.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Ten aanzien van het parkeerterrein

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

- de driebomotorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2.

a. de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.

3.4.2 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder in elk geval wordt begrepen:

- a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor niet-agrarische bedrijvigheid, anders dan de in lid 3.1 toegelaten nevenactiviteiten;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van verblijfsrecreatieve doeleinden;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel;
- d. het gebruik van gronden en gebouwen als toonzaal, magazijn en kantoorruimte;
- e. het gebruik van gronden en gebouwen voor opslag van voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan, alsmede caravans, tenten en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderkomens;
- f. het gebruik van gronden voor opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten;
- g. het gebruik van gronden ten behoeve van de opslag van mest;
- h. het gebruik van gronden als erf of tuin.

3.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, te doen en te laten uitvoeren buiten het in lid 3.2, sub a genoemde aaneengesloten oppervlak:
 - 1. het aanleggen van landbouwontsluitingswegen, voet-, fiets- en ruiterspaden en dagrecreatieve voorzieningen, zoals picknickplaatsen;
 - 2. het aanbrengen van lijnvormige houtopstanden;
 - 3. het vellen en/of rooien van houtopstanden.
- b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op:
 - 1. werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen;
 - 2. dunning en terugzetten van een houtopstand ten behoeve van normaal onderhoud en beheer van de houtopstand;
 - 3. het verwijderen van houtopstanden uit bestaande watergangen ten behoeve van een duurzaam beheer van de watergang.

-
- c. Voor zover voor meerdere werken en/of werkzaamheden vergunningen worden gevraagd en deze in één (inrichting)plan zijn ondergebracht, wordt dit plan in z'n geheel in de beoordeling betrokken.
 - d. De onder a bedoelde vergunning mag geen afbreuk doen aan de in de in lid 3.1 omschreven waarden.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en natuurlijke waarden;
- b. dagrecreatie met de daarbij behorende voorzieningen in de vorm van bestaande ruiterspaden, picknickplaatsen en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- c. bestaande voet- en fietspaden;
- d. verkeer, uitsluitend voor zover het bestaande wegen met ten hoogste twee rijstroken en paden betreft;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' voor een ontsluitingsweg voor het parkeren ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' binnen de bestemming 'Agrarisch';
- f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang' voor een toegang voor het publiek vanaf de gronden ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' binnen de bestemming 'Agrarisch' naar het motorcrossterrein binnen de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein';

met de daarbij behorende:

- g. nutsvoorzieningen;
- h. verkeers- en verblijfsvoorzieningen;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

- a. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel: uitsluitend de bestaande bebouwing is toegestaan.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de in lid 4.1 beschreven waarden bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 4.2, sub b voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een bouwhoogte van niet meer dan 2,00 m.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Ten aanzien van de ontsluitingsweg en publiekstoegang

- a. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' mogen worden gebruikt als ontsluitingsweg enkel ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2 en de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.
- b. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang' mogen worden gebruikt als publiekstoegang enkel ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2 en de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.

4.4.2 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder:

- a. het verlagen van het grondwaterpeil;
- b. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van de grondwateronttrekking;
- c. het aanleggen van sport- of wedstrijdterrein;
- d. het verrichten van militaire oefeningen;
- e. opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, voor zover dit niet tijdelijke opslag ten behoeve van onderhoud van het natuurgebied betreft.

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, te doen en te laten uitvoeren:
 - 1. het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden;
 - 2. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen van gronden;
 - 3. het dempen en graven van sloten en andere watergangen;
 - 4. het aanbrengen van drainage;
- b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen.
- c. Voor zover voor meerdere werken en/of werkzaamheden vergunningen worden gevraagd en deze in één (inrichting)plan zijn ondergebracht, wordt dit plan in z'n geheel in de beoordeling betrokken.
- d. De onder a bedoelde vergunning mag geen onevenredige afbreuk doen aan de in lid 4.1 omschreven waarden.

Artikel 5 Sport - Motorcrossterrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. een motorcrossterrein, met dien verstande dat:
 1. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één beginnerscrossbaan;
 2. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één motorcrossbaan;
 3. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van de normale verzorging van motorrijders en motorvoertuigen;
- b. geluidwallen en geluidschermen;
- c. groenvoorzieningen;
met daaraan ondergeschikt:
- d. nutsvoorzieningen;
- e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. verblijfsrecreatie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';
- g. veldsporten;
- h. dagrecreatie;
met daarbij behorende:
- i. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding:
 1. 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';
 2. 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan', uitsluitend bij motorcrosswedstrijden;
- j. gebouwen;
- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- l. paden en verhardingen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

1. gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
2. de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 1.000 m²;
3. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 7,50 m.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

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

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, ten behoeve van een goede woonsituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten

Op het motorcrossterrein zijn motorcrossactiviteiten in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden toegestaan met dien verstande dat de openstelling van het motorcrossterrein hiervoor minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen. De openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten is uitsluitend gedurende de dagperiode toegestaan.

5.4.2 Gebruik van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor motorcrossactiviteiten

Voor het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' en 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' voor motorcrossactiviteiten gelden de volgende regels; met dien verstande dat op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorcrosswedstrijden niet zijn toegestaan:

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

c	Prikkedam 3	67	67
d	Grindweg 4	65	65
e	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	65	65
f	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	66	66

met dien verstande dat:

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

met dien verstande dat:

3. wordt aangetoond dat er gelegenheid is geweest tot participatie, over het onder 1 genoemde onderwerp, door de hiervoor bedoelde eigenaren en/of gebruikers;
4. in het overzicht voor elke wedstrijddag niet meer dan één reservewedstrijddag mag worden opgenomen, met dien verstande dat wanneer gebruik gemaakt wordt van de reservewedstrijddag geen gebruik gemaakt mag worden van de voorgenomen wedstrijddag.

5.4.3 Gebruik van het verzorgingsterrein

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

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

5.4.4 Gebruik van het motorcrosssterrein voor veldsportactiviteiten

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

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

- d. het gelijktijdig aanwezige aantal personen mag niet meer bedragen dan 50.
- e. in afwijking van het bepaalde onder a, b en d mag 4 keer per jaar gedurende 1 openstellingsdag een veldsportactiviteit plaatsvinden in de vorm van een geluidarm evenement.

5.4.5 Gebruik van het motorcrossterrein voor onderhoudsactiviteiten

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

5.4.6 Voorwaardelijke verplichtingen

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

5.4.7 Strijdig gebruik

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

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

5.5.1 Afwijken voor andere geluidmaatregelen

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

- de in natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- het milieu;
- de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater;
- de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven;
- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het bebouwingsbeeld;
- de verkeersveiligheid;

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

Artikel 6 Waarde - Archeologie 5

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen geen bouwwerken worden gebouwd, waarbij de bodem dieper dan 40 cm beneden het maaiveld wordt geroerd, met uitzondering van:

- a. bouwwerken ter vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande oppervlakte met niet meer dan 2.500 m² wordt uitgebreid;
- b. bouwwerken met een oppervlakte kleiner dan 2.500 m² ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen.

6.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm, indien door de aanvrager een rapport worden overgelegd waarin, naar het oordeel van het bevoegd gezag:
 1. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld;
 2. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
- b. Indien uit het onder a genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meer van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- c. Indien het bevoegd gezag voornemens is aan de vergunning voorwaarden te verbinden als bedoeld onder b, wordt een archeologisch deskundige om advies gevraagd.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden, met dien verstande dat het werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden betreft met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm;
 2. het graven en dempen van watergangen;
 3. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur dieper dan 40 cm;
 4. het permanent verlagen van het waterpeil.
- b. Een vergunning als bedoeld onder a wordt slechts verleend indien:
 1. op basis van archeologisch onderzoek door een daartoe bevoegde instantie is aangetoond dat geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
 2. op basis van archeologisch onderzoek door een daartoe bevoegde instantie is aangetoond dat de archeologische waarden door de werken en/of werkzaamheden niet onevenredig worden geschaad;

-
3. één of meer van de volgende voorwaarden in acht wordt genomen:
 - een verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
 - een verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek door middel van opgravingen;
 - een verplichting de werken en/of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.
 - c. Indien het bevoegd gezag voornemens is aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden voorwaarden te verbinden, wordt een professioneel archeoloog om advies gevraagd.
 - d. Het verbod als bedoeld onder a. is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
 1. het normale onderhoud betreffen;
 2. reeds in uitvoering zijn ten tijde van het van kracht worden van het plan;
 3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
 4. aanvaardbaar zijn op basis van een eerder onderzoek, dan wel voor zover het agrarische bouwvlakken betreft, op vergelijkbare wijze overtuigend is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 7 Waarde - Landschap en cultuurhistorie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Landschap en cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, het herstel en de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarde.

Hieronder worden begrepen de navolgende landschappen waar de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken in onderlinge samenhang nog duidelijk aanwezig is:

- a. het essenlandschap;
- b. de heideontginningen;
- c. woudontginningen.

7.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, te doen en te laten uitvoeren:
 1. het aanleggen, afgraven en vergraven van aarden wallen;
 2. het verharden van zandpaden;
 3. het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m²;
 4. het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden.
- b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen.
- c. Voor zover voor meerdere werken en/of werkzaamheden vergunningen worden gevraagd en deze in één (inrichting)plan zijn ondergebracht, wordt dit plan in z'n geheel in de beoordeling betrokken.
- d. De onder a bedoelde vergunning mag geen onevenredige afbreuk doen aan de in lid 7.1 omschreven waarden.

7.2 — Specifieke gebruiksregels

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen:

- a. het egaliseren of afvlakken van natuurlijk reliëf;
- b. het afgraven en vergraven van houtwatten;
- c. het verharden van zandpaden en de vervanging van de verharding van klinkerwegen door een asfaltverharding of daarmee vergelijkbare verharding;
- d. het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m².

7.3 — Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde ten behoeve van het verharden van zandpaden en het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m²; mits:

- a. de maatschappelijke noodzaak hiervoor is aangetoond;
- b. er geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden, waarbij in ieder geval rekening wordt gehouden met het type verharding dat wordt toegestaan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti- dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden voor de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- en/of vliegtuigen;
- b. het gebruik van de gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond bodemspecie en puin voor het storten van vuil, anders dan ten behoeve van de uitvoering krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- d. het gebruik van de gronden ten behoeve van een geluidzoneringsplichtige inrichting;
- e. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen anders dan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein'.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke en natuurlijke waarden van het gebied, het bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken, kan met omgevingsvergunning worden afgeweken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten en afmetingen tot ten hoogste 10% van die maten en afmetingen;
- b. het bepaalde in het plan en toestaan dat **bestemmings- of** bouwgrenzen, dan wel maatvoeringsgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

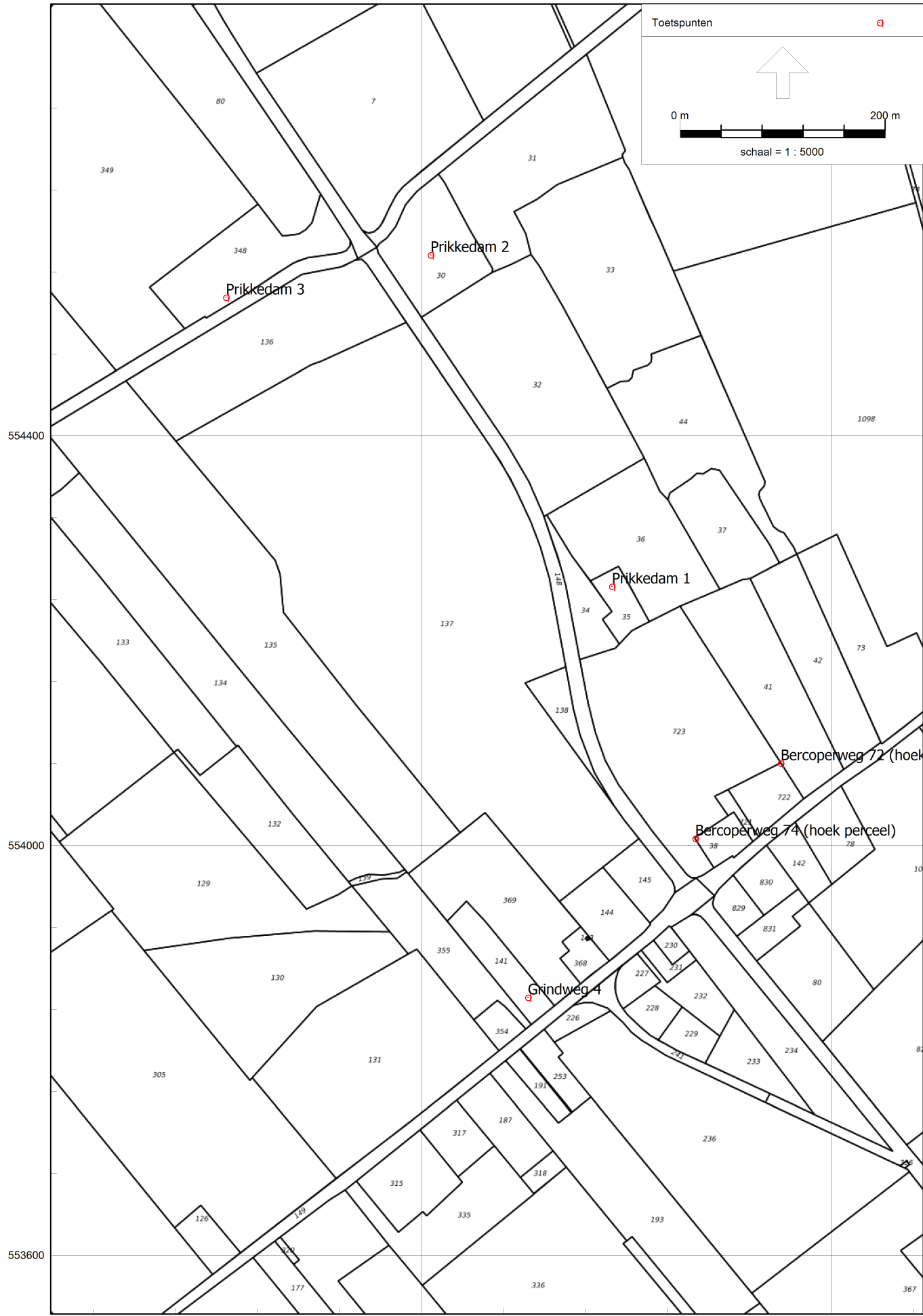
Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het
bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam
van de gemeente Ooststellingwerf.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Beoordelingspunten



Bijlage 2 Eisen geluidscherm en landschappelijke inpassing

Bijlage 2

In het akoestisch onderzoek voor motorcrossterrein De Prikkedam “Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan”, projectnummer 20190350, d.d. 27 mei 2019 is een geluidscherm voorgeschreven van circa 150 m lengte op de oostelijke grondwal. In voorliggend memo worden de minimale eisen aangegeven voor het geluidscherm.

Ligging geluidscherm

De ligging van het geluidscherm is gegeven in figuur 1.

Figuur 1: ligging geluidscherm



Akoestische eisen

De akoestische eisen voor het scherm zijn als volgt:

schermhoogte	:	+2,0 m t.o.v. de kruin van de bestaande aarden wal;
reflectiefactor	:	de reflectiefactor mag niet meer dan 0,2 bedragen (absorptiegraad 80%);
oppervlaktemassa	:	in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI) is aangegeven wanneer een object als scherm in rekening mag worden gebracht (par. 5.3.4). Op basis daarvan dient de oppervlaktemassa ten minste 10 kg/m ² te bedragen (en geen kieren of openingen te bevatten, ook niet ten opzichte van de aarden wal);

Landschappelijke eisen

Vanuit de landschappelijke eisen heeft een geluidscherm de voorkeur t.o.v. verhogen van de bestaande aarden wallen ruimte en bomen te sparen. Overige eisen zijn het gebruik van natuurlijke kleuren zodat het niet opvalt in de omgeving met bij voorkeur natuurlijke materialen. In figuur 2 is een overzicht gegeven van een voorbeeld van een dergelijk scherm (Greenwall Classic, zie www.greenwall.nl). Dit scherm voldoet aan de akoestisch en landschappelijke eisen. Een standaard absorberend (industrieel) geluidscherm is mogelijk als deze wordt voorzien van een vergelijkbare begroeiing.

Figuur 2: voorbeeld geluidscherm



Bijlage 3 Adressenlijst

Lijst met adressen van percelen binnen een afstand van 700 meter waarvan de eigenaren/gebruikers per kalenderjaar voor 1 maart een overzicht van motorcrosswedstrijden ontvangen:

straat	huisnummer	postcode	plaats
Bercoperweg	63	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	64	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	65	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	66	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	67	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	68	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	69	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	70	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	71	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	72	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	73	8423TR	Makkinga
Bercoperweg	74	8423TT	Makkinga
Bercoperweg	75	8423TR	Makkinga
Prikkedam	1	8423VC	Makkinga
Prikkedam	2	8423VC	Makkinga
Prikkedam	3	8423VC	Makkinga
Prikkedam	5	8423VC	Makkinga
Prikkedam	6	8423VC	Makkinga
Twijtel	5	8423VD	Makkinga
Twijtel	6	A 8423VD	Makkinga
Twijtel	6	8423VD	Makkinga
Twijtel	7	8423VD	Makkinga
Abbendijk	2	8422DL	Nijeberkoop
Abbendijk	3	8422DL	Nijeberkoop
Egypte	5	A 8422DR	Nijeberkoop
Grindweg	1	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	2	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	3	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	3	A 8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	4	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	5	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	6	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	7	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	8	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	9	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	10	8422DN	Nijeberkoop
Grindweg	11	8422DM	Nijeberkoop

Grindweg	14	8422DN	Nijeberkoop
Grindweg	15	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	17	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	19	8422DM	Nijeberkoop
Grindweg	21	8422DN	Nijeberkoop

[illegible]

Motorcrossterrein De Prikkedam

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Ooststellingwerf ligt het motorcrossterrein De Prikkedam. Op het motorcrossterrein ligt een motorcrossbaan van ongeveer 1.530 meter. Deze baan wordt gebruikt door Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) voor de motorcrosssport. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga.

Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van het motorcrossterrein kent een lange voorgeschiedenis in verschillende ruimtelijke plannen (zie paragraaf 1.3). De gemeente Ooststellingwerf wil nu voor het gehele motorcrossterrein een nieuw bestemmingsplan vaststellen.

Een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. 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 van het terrein voor motorcrossactiviteiten - dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving. Het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening betekent in de voorliggende situatie vooral ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving. De belangen van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein moeten bij het vaststellen van het bestemmingsplan dan ook worden overwogen in samenhang met de belangen van het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarbij moet het bestemmingsplan uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijkerwijs mogelijk zijn. Ook is het belangrijk dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar zijn. Wanneer deze niet zijn te handhaven is het plan namelijk ook niet uitvoerbaar.

1.2 Bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt (samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen. Behalve het motorcrossterrein ligt ook nog een aantal agrarische percelen in het plangebied.



Figuur 1.1 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.3 Geldend planologisch kader

Het planologisch regelen van het gebruik van het motorcrossterrein kent een lange voorgeschiedenis in verschillende ruimtelijke plannen. Deze zijn achtereenvolgens (gedeeltelijk) vernietigd of onverbindend verklaard. Ter plaatse van het plangebied geldt nog steeds het bestemmingsplan "Prikkedam" uit 1980. Een groot deel van het plangebied valt echter binnen het gebied waaraan in 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden en kent momenteel geen geldend planologisch regime (zie figuur 1.2).

In hoofdlijnen is de geschiedenis hieronder weergegeven.

1. In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.
2. Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld. Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân keuren het bestemmingsplan "Prikkedam" goed op 2 februari 1981. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich mee brachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 1.2 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.
3. Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 werd door de Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân een milieuvergunning verleend voor het gebruik van het motorcrossterrein. Diezelfde milieuvergunning is door een uitspraak van de Raad van State op 20 december 1999 vernietigd. Op 3 oktober 2000 onthoudt de Raad van State integraal goedkeuring aan het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam" wegens het ontbreken van de milieuvergunning.

4. Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidsvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden konden plaats vinden.
5. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.
6. Op 26 januari 2013 wordt het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" door de raad vastgesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigt op 18 juni 2014 het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" omdat in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende waren onderzocht.
7. Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime; op het deel van het terrein waar goedkeuring aan het plan is onthouden geldt geen planologisch regime.
8. Op grond van artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening is het uitbreidingsplan "Plan in Hoofdzaak" komen te vervallen (per 1 juli 2013).



Figuur 1.2: Bestemmingsplan Motorcrossterrein "Prikkedam" met (in rood) onthouding van goedkeuring

1.4 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 is een beschrijving van het planvoornemen gegeven. Hierin komt allereerst de huidige situatie ter plaatse van het plangebied aan bod. Tevens wordt de beoogde situatie, die met dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt, beschreven. In Hoofdstuk 3 wordt het relevante ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf beschreven. In Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. In Hoofdstuk 5 wordt een juridische toelichting gegeven op het bestemmingsplan. In Hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Op het motorcrossterrein is een 1.530 meter lang circuit aanwezig (de hoofdcrossbaan), dat wordt gebruikt voor de motorcross-sport. 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 om het circuit geluidswallen aan de oost- en zuidzijde. Het motorcrossterrein is te bereiken via de entree aan De Prikkedam, centraal in het plangebied. Op het centrale deel bevindt zich een parkeerterrein voor circa 250 auto's. Ook zijn op dit centrale deel enkele gebouwen aanwezig, zoals een kantine, een jurygebouw en een loods die dient als opslagruimte, alsook een dieseltank.

Het feitelijk bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan (en de bijbehorende geluidwal) zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het veranderde gebruik sinds 1981 - in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidige gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidsvoorschriften zijn verbonden. Het terrein wordt daarnaast dagrecreatief gebruikt door wandelaars, ruiters en mountainbikers.

2.2 Beoogde situatie

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en een beperkte uitbreiding daarvan. De uitbreiding heeft betrekking op de motorcrossactiviteiten en op de overige recreatieve activiteiten die plaatsvinden op het motorcrossterrein. Het gaat om het volgende gebruik:

- Het regelen van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief het legaliseren van (een deel van) de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan (en de bijbehorende geluidwal), aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en

beginners op de hoofdbaan te laten rijden.

- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het planologisch toestaan van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.
- Het onder bepaalde voorwaarden planologisch toestaan van het beoefenen van veldsporten, zoals: mud-/survivalrun, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountain(bikewedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke.

Voor de activiteiten in de beoogde situatie is een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan opgesteld (planMER). Uit het planMER blijkt dat het akoestisch klimaat in de beoogde situatie wordt verbeterd door het plaatsen van een geluidscherm. Het geluidscherm wordt geborgd in dit bestemmingsplan. Tevens blijkt uit het planMER dat het daarin onderzochte alternatief 'verplaatsen van de beginnerscrossbaan' geen akoestisch voordeel oplevert en negatief scoort op landschap en natuur. Gelet op het akoestisch onderzoek is de plusvariant 'wedstrijden' niet haalbaar, vanwege het te hanteren toetsingskader. De plusvariant 'veldsporten' kan wel aanvaardbaar worden geoordeeld, onder bepaalde voorwaarden. Gelet hierop is in dit bestemmingsplan gekozen voor de beoogde situatie als hierboven omschreven. De belangenafweging hiertoe is beschreven in het memo zoals bijgevoegd in Bijlage 1.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het bestemmingsplan op basis van het beleid van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf beoordeeld.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) die in 2012 is vastgesteld geeft het Rijk haar visie aan op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040. De SVIR betreft een integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR zijn de nationale belangen geformuleerd. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- Vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening. Het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Uit het planMER blijkt dat er geen conflict is met deze doelen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) stelt niet alleen regels omtrent de dertien aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels aan bestemmingsplannen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voldoet aan de in het Barro opgenomen regels voor het bestemmingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het artikel is op 12 mei 2017 gewijzigd, deze wijziging is op 1 juli 2017 in werking getreden.

In de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen dat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' wordt in het Bro als volgt gedefinieerd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Een motorcrossterrein wordt gezien als een stedelijke ontwikkeling, namelijk als ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit. Voor het motorcrossterrein is echter geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat geen nieuw beslag op de ruimte wordt gemaakt. Het betreft een bestaand motorcrossterrein, waarbij het beslag op de ruimte grotendeels is vastgelegd in het bestemmingsplan "Prikkedam" uit 1980. De ontwikkeling voorziet ten opzichte van het vorige bestemmingsplan niet in uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden. Voor het andere deel van het motorcrossterrein is in 1987 goedkeuring aan het bestemmingsplan onthouden en geldt er geen planologisch regime. Dit betekent dat er geen extra bebouwing mogelijk wordt gemaakt ten opzichte van het vorige planologisch regime, aangezien er geen planologische regels van toepassing zijn.

3.1.4 Nationaal Milieuplan

Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO₂ en NOx. Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Fryslân

Provinciale Staten van Fryslân hebben op 13 december 2006 het Streekplan voor Fryslân (hierna: streekplan) vastgesteld. Het streekplan is de schakel tussen het abstracte rijksbeleid en het concrete karakter van gemeentelijk ruimtelijk beleid. In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid, bijvoorbeeld bij subsidieverlening. Daarnaast is het streekplan toetsingskader voor gemeentelijk ruimtelijk beleid, zoals bij de provinciale beoordeling van bestemmingsplannen.

Het streekplan geeft aan dat het landelijk gebied primair bestemd is voor functies die een

ruimtelijk-functionele relatie hebben met het landelijk gebied. Het gaat daarbij vooral om de functies landbouw, recreatie, natuur en waterberging en bestaande woon- en werkfuncties en voorzieningen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.

3.2.2 Provinciale Verordening Romte Fryslân 2014

Op 25 juni 2014 hebben Provinciale Staten de verordening Romte Fryslân vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. De verordening regelt de onderwerpen waarvan de juridische doorwerking en borging in de ruimtelijke plannen van gemeenten noodzakelijk is. De Verordening Romte regelt onder andere hoe de onderwerpen zorgvuldig ruimtegebruik en de ruimtelijke kwaliteit moeten worden geborgd in de ruimtelijke plannen van gemeenten.

Betekenis voor het bestemmingsplan

In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van 'dagrecreatieve inrichtingen' is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar. Voor dit plan geldt dat er maximaal 43.550 bezoekers per jaar kunnen komen, uitgaande van een "worst case" scenario van een maximale bezetting van de parkeerterreinen en 4 personen per auto (zie memo in Bijlage 2). Het in de verordening opgenomen maximum aantal bezoekers per jaar wordt niet overschreden.

3.2.3 Grutsk op 'e Romte

In het Streekplan worden de kernkwaliteiten van het cultuurhistorisch erfgoed en het landschap beschreven. Onder kernkwaliteiten wordt verstaan: 'die ruimtelijke eigenschappen die zo typisch zijn voor het Friese landschap, dat zij tezamen de ruimtelijke identiteit van Fryslân vormen'. Het Streekplan bevat een beschrijving van welke kernkwaliteiten er zijn en kondigt een nadere uitwerking en waardering aan van deze kernkwaliteiten. De thematische structuurvisie Grutsk op 'e Romte, zoals vastgesteld op 26 maart 2014, vormt deze uitwerking en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting ten aanzien van de kernkwaliteiten.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Voor dit plan zijn de in Grutsk op 'e Romte opgenomen kernkwaliteiten in het planMER beoordeeld, waarbij is gebleken dat hier geen conflict optreedt. Het gaat daarbij om de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van het terrein. In het bestemmingsplan wordt hieraan gerefereerd in de paragrafen 4.6 en 4.7.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2010-2020-2030

In de Structuurvisie 2010-2020-2030 de grenzeloze toekomst heeft de gemeente haar overkoepelende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Ooststellingwerf voor de periode tot 2030 uiteengezet. Het accent van de structuurvisie ligt op het verkennen van de mogelijkheden en het inspireren en uitdagen van de bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. De structuurvisie is naast een bron van inspiratie ook een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente Ooststellingwerf.

De structuurvisie bestaat uit twee delen. Het eerste deel verkent en beschrijft de belangrijkste structuurbepalende kwaliteiten en ontwikkelingsrichtingen van de landschappen, de buurtschappen en de dorpen van de gemeente Ooststellingwerf.

Het tweede deel van de structuurvisie beschrijft de visie en het toetsingskader. Dit bestaat uit de visie op hoofdlijnen, drie nadere uitwerkingen van transformatieopgaven binnen de gemeente en de bijbehorende uitvoeringsprogramma's. Bij de structuurvisie horen twee plankaarten. Een plankaart die de toekomst van landschappen beschrijft en verbeeldt en een plankaart die ingaat op de buurtschappen en de dorpen van Ooststellingwerf.

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.

3.3.2 Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010 - 2016

In het 'Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010-2016' wordt gestreefd naar een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. De gemeente wil zich inzetten voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Samenwerking met de inwoners en bedrijven staat daarbij centraal. Prioriteit ligt bij het ontwikkelen van duurzame vormen van energie en energiebesparing en het realiseren van een duurzame leefomgeving. Drie belangrijke invalshoeken hierbij zijn:

1. Energie: de gemeente zet in op het terugdringen van het energieverbruik en het ontwikkelen van duurzame vormen van energie;
2. Een goede duurzame leefomgeving: de gebouwde omgeving moet een plek zijn waar mensen graag wonen en verblijven;
3. Samenwerking met het bedrijfsleven om duurzaamheidsambities te bewerkstelligen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het Milieubeleidsplan 2010 - 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.

3.3.3 Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030

De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt. De thema's waarop wordt gefocust zijn:

- Duurzame energie: een duurzame, energie neutrale gemeente in 2030;
- Afval als grondstof een duurzaam schone leefomgeving, niet meer dan 100kg per inwoner per jaar te verbranden restafval en 75 procent recycleren van het ingezamelde afval in 2020;
- Biobased economy: ontwikkelen van een Biobased economie;
- Biodiversiteit: Overall waar mogelijk passen we beheer op biodiversiteit toe en creëren we bewustwording en draagvlak door het belang van biodiversiteit actief uit te dragen.

Samen met inwoners, bedrijven en instellingen is per thema een uitvoeringsagenda opgesteld voor de periode 2017 - 2020. De uitvoeringsagenda's bevatten subthema's met concrete projecten en een financiële onderbouwing.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Relevante thema's zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO₂ uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan. Voorliggend bestemmingsplan houdt rekening met de aangescherpte ambities uit de versnellingsagenda.

3.3.4 Uitvoeringsprogramma Biobased Economy Ooststellingwerf 2016 - 2020

Het Uitvoeringsprogramma Biobased Economy biedt een handvat om middels gerichte stappen de Biobased Economy te bereiken. Drie doelstellingen zijn hierbij van belang:

- Agro & Food: verbouw van gewassen ten behoeve van de productie van duurzame materialen op ten minste 10 ha binnen de gemeente en verbouw van biologische tuinbouwproducten die voor verwerking worden afgezet binnen de regio.
- Bouw en Materiaaltoepassing: het stimuleren van biobased producten in gemeentelijke projecten.
- Recreatie en toerisme: een goed inzicht bieden in de mogelijkheden van biobased materialen en producten voor de toeristische, recreatieve sector in Ooststellingwerf.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Met name de derde doelstelling is van belang voor voorliggend bestemmingsplan. De mogelijkheden van biobased materialen en producten wordt in overweging genomen.

3.4 Conclusie beleid

Het bestemmingsplan is niet strijdig met relevant ruimtelijk beleid van zowel de Rijksoverheid, de provincie Fryslân als de gemeente Ooststellingwerf. Het bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling om enerzijds de reeds bestaande motorcrossactiviteiten toe te staan en beperkt uit te breiden en anderzijds om een goed woon- en leefmilieu te waarborgen.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk is de verantwoording voor het gebruik van het motorcrossterrein aan de hand van de relevante milieu- en omgevingsaspecten opgenomen. In het bestemmingsplan is een beknopte toelichting opgenomen; een uitgebreide uiteenzetting van alle omgevingsaspecten is opgenomen in het planMER.

4.1 Milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) is aan de orde:
 1. indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit;
 2. indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is;
- een m.e.r.-plicht voor projecten (projectMER) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een planMER plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is de categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. Een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. Een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planMER-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, dient dan ook een planMER-procedure te worden doorlopen.

De planMER-procedure wordt tegelijk met de bestemmingsplanprocedure doorlopen. In het bestemmingsplan worden de milieu- en omgevingsaspecten beknopt besproken, voor een uitgebreide analyse wordt verwezen naar het opgestelde planMER (zie Bijlage 3). Het planMER geeft inzicht in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen en beschrijft bovendien waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is er een oplegnotitie

op het planMER opgesteld. Deze maakt onderdeel uit van de planMER. Naar aanleiding van de PAS-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is in de oplegnotitie het aspect stikstofemissie en stikstofdepositie vanwege motorcrossterrein De Prikkedam nader bekeken. Ook is voor het aspect geluid een overzicht opgenomen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

Ook is naar aanleiding van de op het bestemmingsplan en het planMER uitgebrachte zienswijzen het planMER (en het daarin opgenomen geluidonderzoek) op ondergeschikte punten aangepast.

4.2 Verkeer

4.2.1 Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingwerf

In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting;
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd;
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

4.2.2 Onderzoek

Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling

De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst. Het verkeer wordt via de Prikkedam afgewikkeld op zowel de N380 (noordelijke richting) en op de N351 (zuidelijke richting), via de Twijtel en Abbendijk.

Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto) oftewel 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (aankomst plus vertrek van de 100 auto's). Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Bij een

clubwedstrijd is er sprake van circa 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal). Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1.300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Er zijn maximaal 750 parkeerplaatsen beschikbaar, oftewel er is een maximale generatie aan motorvoertuigbewegingen van 1.500 mvt/etmaal. Voor regulier verkeer geldt dat er 1.000 mvt/etmaal op de Prikkedam rijden, in totaal komt dit neer op 2.500 mvt/etmaal. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied. Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer slechts beperkt hinder ondervinden.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op het binnenterrein, waar ruimte is voor 250 auto's. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats ten noordwesten van het terrein. Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op het binnenterrein parkeren. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook de beginnersbaan toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend en deze zijn op grond van dit bestemmingsplan ook niet te verwachten.

4.2.3 Conclusie

De verkeersafwikkeling verloopt over de Prikkedam zowel in de noordelijke als de zuidelijke richting, de capaciteit van de wegen is voldoende om de verkeersdruk op te vangen. Alleen bij landelijke wedstrijden kan het voorkomen dat de wachttijden bij kruispunten langer zijn dan gebruikelijk, maar terugslag van verkeer op de Prikkedam is niet aannemelijk. De parkeerplaatsen zijn voldoende voor het opvangen van de parkeerbehoefte. In het planMER is een meer uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van verkeer.

4.3 Geluid

4.3.1 Toetsingskader

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers), indien het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de openstelling 8 uur of meer is ten gevolge van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet.

Dit bestemmingsplan is zo opgesteld dat er géén zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

4.3.2 Onderzoek

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen als bijlage 4 van het planMER en van een nadere toelichting voorzien in de oplegnotitie bij het planMER (zie Bijlage 3).

De toegestane geluidemissie is vastgesteld op basis van dit akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een aantal beoordelingspunten ter plaatse of nabij woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor alle punten geldt dat er "vrij zicht" is op het motorcrossterrein, zodat de waarden niet beïnvloed kunnen worden door obstakels zoals schuurtjes en dergelijke. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaats te vinden op basis van de HMRI 1999.

4.3.3 Conclusie

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de volgende maatregelen noodzakelijk zijn:

- MSV de Prikkedam gaat de "94 dB(A)-eis" naleven door structurele meting (nader beschreven onder "monitoring" in het planMER);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

Bij het niet naleven van de "94 dB(A) eis" worden in de representatieve situatie de voorgeschreven geluidsnormen overschreden. Voor het plaatsen en in stand houden van het geluidsscherm is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels voor de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein'.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor Luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate

In het Besluit niet in betekende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Geur

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter. Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau.

4.4.2 Onderzoek

Voor de luchtkwaliteit geldt op basis van de uitgevoerde berekening (bijgevoegd bij het planMER) dat de concentraties fijn stof en stikstofdioxide niet worden overschreden. Ook bij een worst case benadering van de toekomstige situatie, blijkt dat wordt ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Ten aanzien van het aspect Geur geldt een richtafstand van 100 meter tot het motorcrossterrein. Ten opzichte van slechts twee woningen wordt niet aan deze richtafstand voldaan. Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de "brommergeur" van motoren, vanwege de kans dat brandstofmengsel weglekt via de uitlaat en daardoor olie wordt verstoekt. Er wordt echter steeds meer gereden met 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud waardoor dit risico minimaal is, een kwantitatief geur en het stellen van regels in het bestemmingsplan daarvoor niet nodig is. Het uitvoeren van een kwantitatief geuronderzoek heeft in dit geval geen meerwaarde.

Voor mogelijke Stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Binnen deze zone is één woonbestemming gelegen. Om stofverspreiding tegen te gaan dient het parcours zo vaak als nodig te worden besproeid zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt. In het Activiteitenbesluit is voor een type C inrichting het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet onder de algemene zorgplicht. Het besproeien van de baan zal worden meegenomen in de omgevingsvergunning, het stellen van regels in het bestemmingsplan is voor dit aspect niet aan de orde.

In het planMER is een uitgebreide beschrijving en berekening opgenomen ten aanzien van de luchtkwaliteit, geur- en stofhinder.

4.4.3 Conclusie

Uit de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de Wet milieubeheer.

Ten aanzien van geur is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken waarmee het aanvaardbaar hinderniveau wordt overschreden.

Voor wat betreft mogelijke stofhinder wordt, op grond van de omgevingsvergunning, gezorgd voor een

giertank met water waarmee de crossbaan besproeid wordt om stofhinder buiten de inrichting te voorkomen.

4.5 Natuur

4.5.1 Toetsingskader

Met de Wet natuurbescherming zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en

vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

4.5.2 Onderzoek

In het kader van het planMER is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Tevens is er geen sprake van een ruimtelijke ingreep, behalve het plaatsen van een geluidsscherm. Voor ruimtelijke ingrepen geldt dat deze buiten het broedseizoen dienen plaats te vinden en dat de zorgplicht in acht wordt genomen. Gezien de geluidsproductie van het motorcrossterrein treden er (bij ongunstige wind) mogelijk negatieve effecten op ten aanzien van het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied, Drents-Friese Wold&Leggelderveld, op 4 kilometer afstand.

Er is een Voortoets uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming, tevens is de stikstofdepositie berekend door middel van de AERIUS calculator. Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 35 dB(A) bedraagt. De verstoringdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Uit de AERIUS berekening blijkt dat, zowel bij het huidige gebruik als in de worst-case situatie, er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan de drempelwaarde. Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is niet vereist.

Een uitgebreide analyse ten aanzien van het aspect Natuur, inclusief bijbehorende onderzoeken, is opgenomen in het planMER.

4.5.3 Conclusie

Zoals is geconcludeerd in het planMER leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot significante negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

4.6.1 Toetsingskader

De regering heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. De provincie Fryslân heeft kaarten opgesteld met daarin de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

4.6.2 Onderzoek

In het planMER is uitgebreid aandacht besteed aan de door de provincie inzichtelijk gemaakte cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het terrein en haar omgeving. Geconcludeerd wordt dat het plaatsen van een geluidsscherm (anders dan verbreden van de betreffende wal) geen afbreuk doet aan de aanwezige waarden.

4.6.3 Conclusie

Om behoud van de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden te waarborgen, voorziet het bestemmingsplan in de dubbelbestemming 'Waarde - Landschap en cultuurhistorie'. Met dit bestemmingsplan worden geen cultuurhistorische of landschappelijke waarden geschaad. Dat er een geluidsscherm komt in plaats van een bredere wal is vastgelegd in een voorwaardelijke verplichting in de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein'.

4.7 Archeologie

4.7.1 Toetsingskader

Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Doelstelling van het Verdrag van Valetta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Bij het archeologiebeleid is ook een beleidskaart opgesteld die de zonering van de verschillende archeologische verwachtingswaarden aangeeft. Aan de verschillende verwachtingswaarden zijn voorwaarden gekoppeld wanneer bij bouw- en grondwerkzaamheden archeologisch onderzoek vereist wordt.

4.7.2 Onderzoek

Volgens de archeologische waardenkaart FAMKE is het plangebied gelegen binnen de zone van karterend onderzoek voor de periode ijzertijd- middeleeuwen. De provincie beveelt aan om bij ingrepen in de bodem van meer 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroegmiddeleeuwse ontginningen. Voor de periode bronstijd beveelt de provincie om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten.

In het planMER is een meer uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van archeologie.

4.7.3 Conclusie

De archeologische (verwachtings-)waarde wordt met dit plan niet geschaad. Dit bestemmingsplan voorziet in een dubbelbestemming ter bescherming van de archeologische waarden binnen het plangebied (dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5').

4.8 Bodem

4.8.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Historisch onderzoek

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Bodem en grondwater

Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP.

4.8.2 Onderzoek en conclusie

In het planMER is een uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van de bodemkwaliteit. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, deze licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek. Het aspect bodem staat het planvoornemen niet in de weg.

4.9 Water

4.9.1 Toetsingskader

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Wetterskip Fryslân, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)

- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. In het Waterbeheerplan 2016-2021 beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

4.9.2 Onderzoek

Waterkwantiteit

In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houdt in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar waarop het waterschap controles uitvoert. Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoert. De overige wateren zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit.

Veiligheid en waterkeringen

In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel.

4.9.3 Conclusie

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op ten aanzien van het grondwatersysteem.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon

dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

4.10.2 Onderzoek

In het planMER is een uitgebreide beoordeling opgenomen ten aanzien van het aspect externe veiligheid. In de directe omgeving van het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.

4.10.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het motorcrossterrein.

4.11 Bedrijven en milieuhinder

4.11.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'; in een gemengd gebied worden de richtafstanden met één stap verlaagd.

4.11.2 Onderzoek

Het motorcrossterrein betreft een milieuhinderlijke functie. Gezien de ligging in een landelijk gebied nabij wegenstructuur, enkele woningen en agrarische bedrijvigheid kan het gebied getypeerd worden als rustig buitengebied.

Conform de VNG-publicatie kan een motorcrossterrein geschaald worden onder milieucategorie 5.2 met een bijbehorende richtafstand van 700 meter voor geluid in een rustig buitengebied (SBI 931). Binnen de contour van 700 meter zijn 44 woningen gelegen. Aan de genoemde richtafstand voor geluid wordt dan ook niet voldaan. In de paragraaf geluid wordt hier verder op in gegaan.

De richtafstand voor geur betreft 100 meter in een rustig buitengebied vanaf de bron tot grens bouwvlak. In het bestemmingsplan Buitengebied 2016 is voor de omliggende woningen geen bouwvlak opgenomen. Alleen in de enkelbestemming wonen is voorzien. Binnen het contour voor geur zijn 2 woonbestemmingen gelegen (zie figuur 4.1). De woonbestemming van Prikkedam 1 is gelegen op een afstand van 40 meter van het motorcrossterrein. De daadwerkelijke woning ligt op 65 meter. Voor Prikkedam 2 geldt een afstand tussen de woonbestemming en het motorcrossterrein van 77 meter. De daadwerkelijke woning ligt op 135 meter.

De richtafstand voor stof en gevaar bedraagt 50 meter vanaf de bron tot grens van het bouwvlak. In het bestemmingsplan Buitengebied 2016 is voor de omliggende woningen geen bouwvlak opgenomen. Alleen in de enkelbestemming Wonen is voorzien. Voor stof en gevaar is één woonbestemming gelegen binnen de richtafstand.

In de voorgaande paragrafen zijn de aspecten geluid (paragraaf 4.3), gevaar (paragraaf 4.10), geur en stof (paragraaf 4.4) reeds toegelicht. Een uitgebreide analyse is opgenomen in de planMER.



Figuur 4.1 Uitsnede contouren richtafstanden VNG

4.11.3 Conclusie

Op basis van de richtafstanden uit de VNG publicatie wordt geconcludeerd dat het motorcrossterrein niet zonder meer mogelijk is, hoewel het motorcrossterrein al sinds 1946 op deze locatie is gevestigd. Uit het planMER blijkt dat verbetering wordt behaald door het nemen van maatregelen, in de vorm van de plaatsing van een geluidsscherm of het verhogen van de bestaande geluidwal.

4.12 Klimaatadaptatie

4.12.1 Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel beleidskaders waaraan kan worden getoetst, zie paragraaf 3.1.4 en 3.3.3.

4.12.2 Onderzoek en conclusie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met dit plan niet vergroot ten opzichte van de bestaande situatie. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem.

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de

inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In extreem droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Dit is in de huidige situatie niet anders dan in de toekomstige situatie.

4.13 Kabels en leidingen

4.13.1 Toetsingskader

Rond planologisch relevante leidingen dient rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden (belemmeringszones).

4.13.2 Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat het motorcrossterrein niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voldoet aan de vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, digitaal en analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens deze standaarden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Toelichting op de planregels

Inleidende regels

In het hoofdstuk 1 van de regels zijn de inleidende regels opgenomen. Deze bestaan uit definities van begrippen en de wijze van meten. De algemeen geformuleerde peilbepaling houdt in dat voor het motorcrossterrein het peil overeenkomt met de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang. Volgens metingen is deze hoogte +4,48 m t.o.v. NAP. De hoogtebepalingen zijn, tenzij anders bepaald, hierop afgestemd.

Bestemmingsregels

In Hoofdstuk 2 van de regels zijn per bestemming de bestemmingsregels opgenomen.

Artikel 3: Agrarisch

Artikel 3 bevat de regels voor de bestemming Agrarisch. Deze bestemming is van toepassing op een deel van de gronden ten westen en ten noorden van het motorcrossterrein. In de bestemmingsregels wordt het gebruik van de betreffende gronden ten behoeve van agrarisch gebruik (cultuurgrond) geregeld, waarbij behoud en herstel en ontwikkeling van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden wordt nagestreefd. Ook dagrecreatief medegebruik is toegestaan.

De regels van deze bestemming zijn afgestemd op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied 2016 (zoals herzien in het veegplan van 2018). Aangezien er geen sprake is van een ligging van (agrarische) bedrijven in de directe omgeving van het plangebied, en de betreffende gronden in gebruik hebben, zijn regels met betrekking tot agrarische bouwvlakken en niet overgenomen. Wel is een

afwijkmogelijkheid opgenomen voor tunnelkassen en schuilstallen e.d.

Voor het gebruik van twee weilanden als tijdelijk parkeerterrein ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden en vier veldsportevenementen per jaar is de aanduiding "parkeerterrein" opgenomen.

Artikel 4: Natuur

Artikel 4 bevat de regels voor de bestemming Natuur. Ook deze bestemming is afgestemd op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied 2016. De NNN-gebieden en overige natuur zijn daarin ook bestemd als Natuur. De gemeente Ooststellingwerf is van mening dat de aanwezige natuur in de gemeente beschermd en behouden moet blijven. Het bestemmingsplan bevat een beschermende regeling. De betreffende gebieden zijn in het bestemmingsplan Buitengebied voorzien van een specifieke regeling die is gericht op het behoud en bescherming van de natuurlijke en landschappelijke waarden.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de groen- en natuurgebieden zich uitstekend lenen voor dagrecreatie (onder andere het wandelen en fietsen) en in dat kader een belangrijke functie vervullen voor de inwoners van de gemeente. Deze recreatievorm is dan ook toegestaan in de betreffende gebieden.

Het voorgaande geldt ook voor deze bestemming in het onderhavige plangebied. Wel is vanwege de specifieke situatie hier naast andere werkzaamheden ook het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden onder een (aanleg)vergunningplicht gebracht.

Voor de tijdelijke ontsluitingsweg ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden en vier veldsportevenementen is de aanduiding "ontsluiting" opgenomen. Voor de publiekstoegang van het parkeerterrein naar het motorcrosssterrein gedurende de wedstrijden en evenementen is ook een aanduiding opgenomen binnen de natuurbestemming.

Artikel 5: Sport - Motorcrosssterrein

Artikel 5 bevat de regels voor de bestemming Sport - Motorcrosssterrein. Binnen deze bestemming is het gebruik als motorcrossbaan en aanverwante (ondergeschikte) activiteiten geregeld, zoals dagrecreatief medegebruik en veldsporten.

Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan" is een motorcrossbaan toegestaan ten dienste van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - beginnersbaan" is een beginnersbaan toegestaan ten dienste van motorcrosstrainingen. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein" is een verzorgingsterrein ten behoeve van de motorcross toegestaan. Binnen deze aanduiding mag ook het parkeren plaatsvinden. Bij motorcrosswedstrijden en veldsportevenementen mag dit ook op de beginnerscrossbaan. Op het verzorgingsterrein mag dan ook worden gekampeerd.

Aangezien zich rondom het terrein meerdere gevoelige bestemmingen bevinden is omtrent het gebruik een gedetailleerde regeling opgesteld. In de gebruiksregels is ten aanzien van de motorcrosstrainingen, de motorcrosswedstrijden, het verzorgingsterrein en de veldsporten vastgelegd waar, hoe vaak, hoe lang en wanneer de verschillende activiteiten uitgeoefend mogen worden. Specifiek ten aanzien van onderhoudsactiviteiten is bepaald dat geluidproducerende onderhoudsactiviteiten alleen in de dagperiode mogen plaatsvinden.

De openstelling van het motorcrosssterrein voor motorcrossactiviteiten - inclusief directe voorbereiding - is beperkt tot ten hoogste acht uren per week. De openstelling van de baan voor het daadwerkelijk motorcrossen (trainingen) is maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag. Binnen dit maximum van 3 uren wordt de directe voorbereiding niet meegenomen.

Gedurende 3 weekenden per jaar is een langere openstellingsduur toegestaan, specifiek voor motorcrosswedstrijden op zondagen.

Geluid

Ten aanzien van de motorcrossactiviteiten en overige activiteiten is een PlanMER opgesteld en is een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken welke geluidsproductie per type activiteit plaatsvindt en wat de uitstraling hiervan is naar de omgeving. Verschillende scenario's zijn hierbij onderzocht, waarbij uiteindelijk gekozen is voor een scenario dat zo veel mogelijk recht doet aan het beoogde gebruik van het motorcrossterrein (zie paragraaf 2.2) en tegelijkertijd zekerheid voor omwonenden biedt omtrent de geluidsbelasting op hun woningen c.q. percelen.

Per motorcrossactiviteit (training of wedstrijd) is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd wat het langtijdgemiddelde geluidsniveau en het maximale geluidsniveau mag zijn bij de geluidgevoelige objecten in de nabije omgeving van het motorcrossterrein.

Voor de gemeente en omwonenden is het van belang dat zij goed geïnformeerd worden en blijven over de activiteiten van het motorcrossterrein. Daarom is in de gebruiksregels ook een 'participatieregel' opgenomen welke voorschrijft dat er gelegenheid is voor participatie van omwonenden omtrent de dagen voor de wedstrijden in het komende seizoen.

Bouwregels

Doelstelling is om op het terrein niet meer bebouwing toe te staan dan strikt noodzakelijk is voor het gebruik. De bouw mogelijkheden voor gebouwen zijn dan ook beperkt tot specifieke bouwvlakken, gekoppeld aan de huidige situatie. Hierbuiten mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Het voornaamste hierbij is het mogelijk maken van een geluidscherm op de geluidwal om zo de geluidemissie terug te dringen. De opgegeven hoogtematen hiervan dient hierbij te worden gemeten vanaf de kruin van de wal, aangezien het akoestisch onderzoek hier ook van uit gaat.

Veldsportactiviteiten

Naast de activiteiten die behoren tot het gebruik als motorcrossterrein mogen op dit terrein veldsporten plaatsvinden, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry, bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Dit mag gedurende ten hoogste 2 dagen in de week in de dag- en avondperiode tot zonsondergang. Hierbij mogen maximaal 50 personen tegelijkertijd aanwezig zijn. Daarnaast mogen 4 keer per jaar geluidsarme veldsportevenementen plaatsvinden.

Voorwaardelijke verplichtingen

Middels voorwaardelijke verplichtingen wordt geborgd dat het geluidscherm op de (oostelijke) wal ook daadwerkelijk (binnen een aantal maanden) wordt gerealiseerd (voorzover nog niet aanwezig) en in stand gehouden. Met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken ten behoeve van een andere geluidmaatregel met een minimaal gelijk beschermingsniveau.

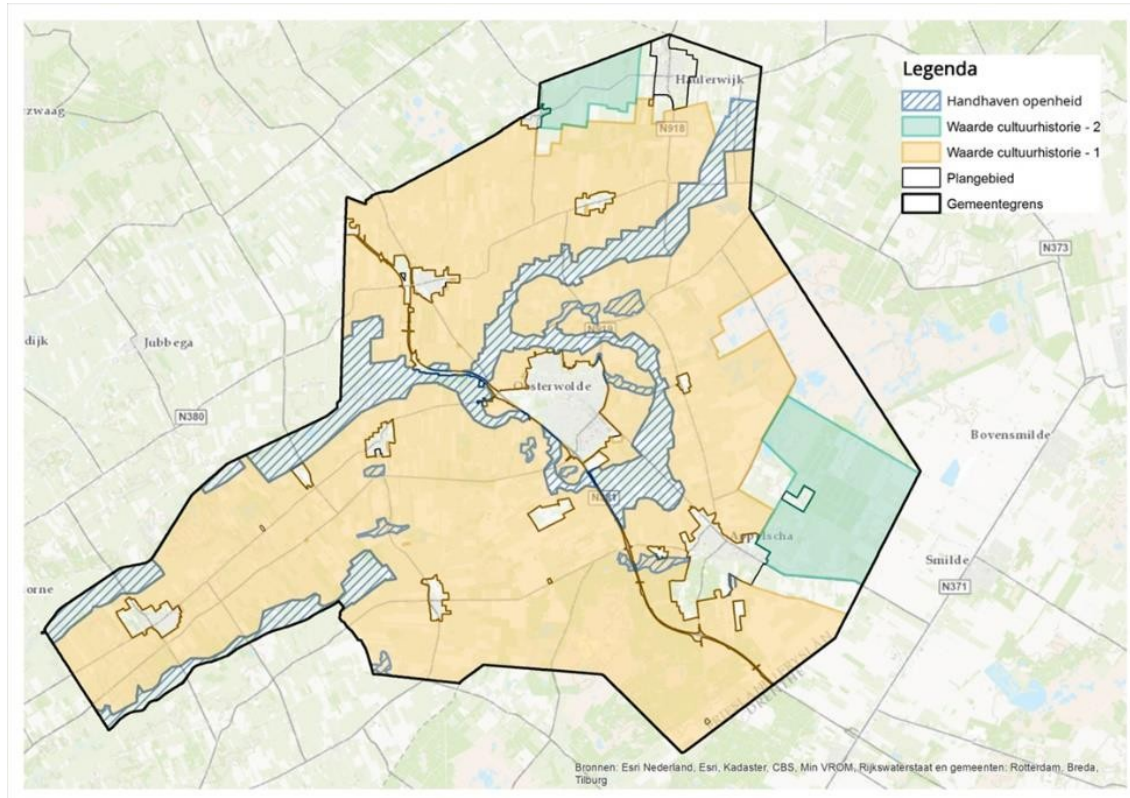
Artikel 6: Waarde - Archeologie 5

Het gemeentelijke archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Buitengebied 2016 zijn verschillende dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden. Het onderhavige plangebied komt gelet op het archeologiebeleid in aanmerking voor Waarde - Archeologie 5. De regeling in het plan is dan ook daarop afgestemd. Op grond van deze dubbelbestemming geldt een vergunnings- en/of onderzoeksplicht voor het bouwen vanaf een bepaalde omvang (vanaf 2500 m²) en voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden (vanaf 2500 m² en 40 cm diep).

Artikel 7: Waarde - Landschap en Cultuurhistorie

Deze bestemming is afgestemd op de soortgelijke bestemming in het omringende bestemmingsplan Buitengebied 2016 (zoals herzien in het veegplan van 2018). Landschappelijke en cultuurhistorische

waarden zijn in belangrijke mate bepalend voor het karakter van het landelijk gebied. Stimulering van het behoud en de ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten leiden uiteindelijk tot een verdere verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en een betere herkenbaarheid van het gebied. Dit komt de beleefbaarheid van het gebied voor de burgers en de bezoekers ten goede. Binnen de dubbelbestemming ligt het accent op het behoud, herstel en de versterking van de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden in onderlinge samenhang.



De dubbelbestemming 'Waarde - Landschap en cultuurhistorie' is gekoppeld aan het essenlandschap, de heideontginningen en delen van de woudontginningen waar de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken in onderlinge samenhang nog duidelijk aanwezig zijn. De dubbelbestemming richt zich op het behoud van deze onderlinge samenhang. Binnen deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning vereist voor het het aanleggen, afgraven en vergraven van aarden wallen, het het verharderen van zandpaden, het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m², alsook het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden. Op deze wijze kan onder meer worden voorkomen dat de huidige landschappelijke inpassing van het terrein met wallen en bomen zonder meer kan worden veranderd.

Algemene regels

In hoofdstuk 3 van de regels zijn de algemene regels opgenomen. In artikel 8 is de Anti- dubbelregel opgenomen. Het Bro stelt de verplichting de anti-dubbelregel over te nemen in het bestemmingsplan. Deze standaardbepaling heeft als doel te voorkomen dat van ruimte, die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruikgemaakt. In artikel 9 zijn de algemene gebruiksregels opgenomen. In artikel 10 komen vervolgens de algemene afwijkingsregels aan bod.

Overgangs- en slotregels

Het laatste hoofdstuk van de regels bestaat uit de overgangs- en slotregels.

In artikel 11 zijn de regels met betrekking tot het overgangsrecht opgenomen. De overgangsregels zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Met de overgangsregels worden de bestaande rechten op de gronden beschermd.

In artikel 12 is de slotregel opgenomen. In de slotregel wordt de titel van het bestemmingsplan gegeven, waarmee de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Uitvoerbaarheid van maatregelen

Het bestemmingsplan regelt in hoofdzaak een feitelijk bestaande situatie. Het plan is wat dit betreft economisch uitvoerbaar. Daarnaast wordt voorzien in extra geluidmaatregelen, zoals een geluidscherm op de oostelijke geluidwal. Behalve dat hierdoor de geluidbelasting op de woningen in de omgeving wordt teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau, wordt hiermee ook een intensiever gebruik van de motorcrossbaan (meer motoren tegelijkertijd in de baan) mogelijk. Dit levert een economisch voordeel op voor de exploitatie van het motorcrossterrein, waarmee de investering in de geluidmaatregelen kan worden terugverdiend. De maatregelen worden daardoor economisch uitvoerbaar geacht, ook door de exploitant zelf.

6.1.2 Grondexploitatie

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatieregeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. Voor een bouwplan zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de grondexploitatieregeling van toepassing, tenzij het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is.

Met dit bestemmingsplan worden in beperkte mate planologisch nieuwe bouwplannen mogelijk gemaakt in de zin van artikel 6.2.1 Bro (kantine, loods e.a). In verband hiermee worden evenwel geen fysieke openbare voorzieningen mogelijk gemaakt. Gelet op artikel 6.2.1a sub b Bro wordt ervoor gekozen om hiervoor geen kostenverhaal te doen plaatsvinden.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De bestemmingsplanprocedure geeft inzicht in het draagvlak en daarmee de maatschappelijke uitvoerbaarheid van een plan. De procedurestappen van het bestemmingsplan worden in deze paragraaf beschreven.

6.2.1 Inspraak en vooroverleg

Dit bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg, ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), voorgelegd aan de relevante overlegpartners.

Het bestemmingsplan heeft in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 als voorontwerp ter inzage gelegen voor inspraak. Ook heeft het voorontwerp vanaf 4 januari 2019 ter inzage gelegen, echter ontbraken in het digitale plan de bijlagen bij de toelichting. De periode van inspraak is daarom verruimd; van 4 januari tot en met 27 februari 2019.

In de Nota overleg en inspraak (Bijlage 4) zijn de binnengekomen overleg- en inspraakreacties samengevat en van beantwoording voorzien. Daar waar de beantwoording gevolgen heeft voor het

bestemmingsplan, is dit verwerkt in het ontwerp.

6.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, met het planMER als bijlage, gedurende zes weken ter inzage gelegen. De periode van ter inzagelegging liep van 14 juni 2019 tot en met 25 juli 2019. Tijdens deze periode zijn twee zienswijzen op het ontwerp kenbaar gemaakt. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota zienswijzen. De indieners van de zienswijzen zijn hiervan op de hoogte gesteld.

6.2.3 Vaststelling

De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het bestemmingsplan te wijzigen. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de Nota zienswijzen en verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan en in het planMER. Vervolgens besluit de gemeenteraad over de vaststelling en wordt het bestemmingsplan, met het planMER als bijlage, nogmaals gedurende zes weken ter inzage gelegd. Uiteindelijk is voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Memo belangenafweging

Memo

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

Inleiding

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

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

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

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

Wet ruimtelijke ordening

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

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

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

Ook is opgemerkt dat een goede ruimtelijke ordening:

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

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

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

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

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

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

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

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

“In het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie”

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

Het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving

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

Het bestaande gebruik in strijd met wet- en regelgeving

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

Het aanvaardbaar woon- en leefmilieu

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

Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen

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

Algemene opmerking

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

Uitwerking van de belangen

Het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aanvaardbaar woon- en leefmilieu

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 1. Richtafstanden voor een motorcrossterrein

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen

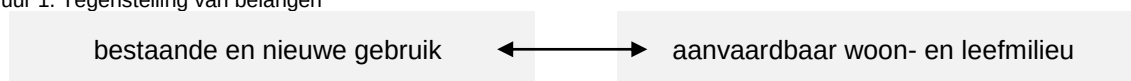
Het nieuwe gebruik vanwege door derden voorgestelde ontwikkelingen wordt bepaald door het verzoek van de MSV 2017. Hierin vraagt de MSV om in hoofdlijnen in aanvulling op het bestaande gebruik in overeenstemming met wet- en regelgeving het volgende nieuwe gebruik mogelijk te maken:

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

Afweging van de belangen

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

Figuur 1. Tegenstelling van belangen



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

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

De andere handreikingen zijn hiervoor niet opgesteld.

Stap 1

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

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

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

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

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

Stap 2

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

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

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

Stap 3

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

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

Motorcrosstrainingen, “langtijdgemiddelde beoordelingsniveau”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁶ <https://prikkedam.nl/>.

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

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

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

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

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

Motorcrosstrainingen, “maximale geluidniveau”

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

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

Motorcrosswedstrijden

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

Stap 4

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

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

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

Uit het uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat bij een geluidgrenswaarde van:

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

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

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

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

Bijlage 2 Toetsing provinciale verordening

Plan:	Bestemmingsplan De Prikkedam
Onderwerp:	Provinciale verordening Romte 2014
Datum:	11 september 2019
Auteur:	H.M. Smit, BSc

In deze memo is een nadere beschrijving opgenomen, ter onderbouwing of wordt voldaan aan de provinciale Verordening Romte 2014. Het aantal bezoekers aan de hand van de voorgenomen activiteiten en het bijbehorende verkeer en parkeren nader uitgewerkt.

In het MER worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Trainingen: De MSV heeft zelf aangegeven dat er 10-100 personen naar de training komen, maar noemde ook een voorbeeld van 108 sporters met nog begeleiders. In het MER is daarom in de referentiesituatie uitgegaan van 100 auto's en 200 mensen per training, dus 2x per week. De maximale situatie bestaat dan uit 200 auto's per week en 400 personen per week. Per jaar zijn dat 10.400 auto's en circa 20.800 personen.
- Wedstrijden: De MSV heeft aangegeven dat er circa 1.300 personen op een wedstrijddag aanwezig zijn. En circa 750 auto's kunnen parkeren op de aangewezen terreinen. In het MER wordt uitgegaan van 750 auto's waarin 2 personen zitten. Dit komt neer op circa 1.500 bezoekers. Op jaarbasis bedraagt de voorgenomen situatie, 3 wedstrijden per jaar is 2.250 auto's en 4.500 personen.
- Voor veldsporten en recreatief medegebruik wordt 50 personen en 50 auto's gehanteerd per dag. De maximale situatie voor het gekozen alternatief zal bestaan uit 365 dagen per jaar x 50 auto's en 18.250 personen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten bedraagt het bezoekersaantal 43.550 personen per jaar.

Theoretische aanbod parkeerterreinen

Op een parkeerterrein neemt elke parkeerplaats ongeveer 25 m² ruimte in beslag (CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren). Dit is de ruimte inclusief parkeerwegen en geldt voor verharde parkeerterreinen die met markeringen compact zijn ingericht. De terreinen in het plangebied zijn onverhard en niet ingetekend. Doordat de parkeerplaatsen niet zijn ingetekend, maar dit in het vrije veld door middel van parkeerwachters wordt ingevuld, is de kans groot dat het minder zorgvuldig wordt ingedeeld. Dit leidt tot een grotere oppervlakte per auto. Daarnaast zal een deel van de voertuigen ook groter zijn dan bij overige sporten en evenementen, in de zin van een terreinwagen of personenauto met een aanhanger. Ook dit en het feit dat het terrein onverhard is zal een doorwerking hebben op de invulling van de parkeerterreinen. Hierdoor is gerekend met 27 m² ruimtebeslag per voertuig. De oppervlakten van de drie terreinen worden gedeeld door 27 om het maximum aantal parkeerplaatsen te bepalen. Dit leidt tot het aantal zoals is opgenomen in onderstaande tabel. Zoals omschreven in het MER gaat het per auto om 2 personen per voertuig (rijder + toeschouwer).

Tabel 1.1 Theoretisch aanbod parkeerterreinen

Terrein	Oppervlakte in m ²	Aantal parkeerplaatsen	Aantal personen
Noordelijke parkeerplaats	9.200	340	680
Rennerskwartier	7.500	278	556
Beginnersbaan	3.500	130	260
Totaal		748	1.496

De MSV gaat uit van circa 1.300 bezoekers per landelijke of regionale motorcrosswedstrijd. Met het MER wordt dit naar het maximum van 1.500 bezoekers per dag verruimd. Daarbij is in het MER uitgegaan van 2 personen per voertuig, wat leidt tot 750 auto's. In theorie, wanneer de terreinen optimaal worden gebruikt (25 m² per parkeerplaats), zijn 808 geparkeerde auto's mogelijk. Met 2 personen per voertuig betekent dit een opkomst van 1.616 bezoekers op het terrein. Vanwege de eerdere genoemde argumenten (vrije ruimte gebruik, onverharde grond en geen indeling van parkeervakken) wordt verwacht dat het eerdere aantal van 750 auto's een realistisch aantal is bij de drukste wedstrijden. Zoals uit de bovenstaande tabel te lezen valt, zijn de terreinen geschikt voor 748 auto's (27 m² per parkeerplaats). Op dat moment zijn met 2 personen per voertuig 1.496 bezoekers aanwezig.

Conclusie

Met de uiteenzetting van de gehanteerde uitgangspunten blijkt dat de uitkomsten niet afwijken van hetgeen in het MER is geconcludeerd. De conclusie van het MER blijft gehandhaafd. Het gekozen alternatief levert geen significante effecten op de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. Het bestemmingsplan voldoet aan de provinciale Verordening Romte 2014.

Bijlage 3 PlanMER met oplegnotitie

Gemeente Ooststellingwerf

De Prikkedam

Oplegnotitie MER

identificatie

projectnummer:

2019.0350.01

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

mw. H.M. Smit, BSc.
ir. R. Koster

planstatus

datum:

02-09-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Aanleiding	1
2. Stikstofdepositie	2
3. Geluid	4
3.1. Toetsingskader	5
3.2. Wat blijkt nodig te zijn (gebruiksbeperkingen en maatregelen)	6
3.3. Wat is onderzocht (opties)	7
3.4. Resultaten	9

Bijlagen:

AERIUS calculator

1. Aanleiding

Op 5 juni 2019 is het planMER naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) verstuurd voor toetsing. Op 11 juli 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie m.e.r. concludeert dat op bijna alle punten voldoende informatie beschikbaar is voor de besluitvorming, alleen ten aanzien van de stikstofdepositie als gevolg van de uitlaatgassen is, gezien de recente uitspraak van de Raad van state over het PAS (Programma Aanpak Stikstof), nog aanvullende essentiële informatie nodig. Wel heeft de Commissie ten behoeve van de transparantie een aantal aandachtspunten geformuleerd. De Commissie adviseert om een toelichtende aanvulling op het planMER op te stellen voordat over het betreffende bestemmingsplan wordt besloten. Deze aanvulling is opgenomen in voorliggend notitie. Deze notitie dient dan ook in samenhang te worden gelezen met het planMER en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.

In haar toetsingsadvies maakt de Commissie de volgende opmerkingen over geluid:

Presentatie van bepalende factoren

Het opnieuw tegen het licht houden van de geluidonderzoek en van het toetsingskader voor geluid, het uitwerken van aanvullende maatregelen en het in gewijzigde vorm presenteren van eerder uitgevoerde geluidberekeningen hebben naar het oordeel van de Commissie niet geleid tot een overzichtelijk eindresultaat. Het nieuwe, akoestische onderzoek wijzigt en vult aan, maar ontbeert een overzichtelijke samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten en resultaten (gehanteerde bronsterkten, kenmerken van beschouwde alternatieven, maatregelen en relevante geluidniveaus). De samenvatting van het MER lost dit probleem niet op en wordt op onderdelen als technisch en specialistisch ervaren. Een leesbare introductie van de gehanteerde geluidmaten ontbreekt. In haar eerdere advies had de Commissie geadviseerd om die op te nemen. Daarom adviseert de Commissie om in de oplegnotitie bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

2. Stikstofdepositie

Naar aanleiding van de PAS-uitspraak (29 mei 2019, AbRvS) is het aspect stikstofemissie en stikstofdepositie vanwege motorcrossterrein De Prikkedam nader bekeken. Vanwege het motorcrossterrein is er een stikstof-emissie door het motorcrossen, baanonderhoud en verkeer.

Het voorgenomen bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam maakt deels nieuwe activiteiten mogelijk. Voor het overige voorziet het bestemmingsplan in reeds planologisch toegestane, bestaande activiteiten. Voor de beoordeling van de gevolgen van stikstofdepositie voor omliggende Natura 2000-gebieden moet uit worden gegaan van de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is hier de feitelijk bestaande situatie in het plangebied voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De gevolgen van het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam moeten dan ook ten opzichte van deze referentiesituatie worden beoordeeld. Deze referentiesituatie is in het MER en het bijbehorend akoestisch onderzoek beschreven.

Met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator (*versie 2016L*) is vervolgens gekeken naar het verschil in stikstofdepositie tussen de referentiesituatie (in de AERIUS-Calculatorberekening “referentie” genoemd) en het voorgenomen bestemmingsplan (in de AERIUS-Calculatorberekening “basis” genoemd). Er is een zogenaamde “verschilberekening” verricht voor door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten. De reden hiervoor is dat een standaardberekening van AERIUS Calculator slechts aangeeft, of er sprake is van stikstofdepositie boven of onder de 0,05 mol/ha/jaar. Een verschilberekening met door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten geeft ook de stikstofdepositie tussen de 0,00 mol/ha/jaar en 0,05 mol/ha/jaar aan. De door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten betreffen de rekenpunten van de meest nabije grenzen van de (meest nabije) omliggende Natura 2000-gebieden Van Oordt’s Mersken (10 km), Wijnjeterper Schar (9 km), Bakkeveense Duinen (13 km), Fochteloërveen (11 km) en Drents-Friese Wold & Leggelderveld (4 km).

N.B. Bij dit memo horen twee AERIUS-Calculatorberekeningen. In één berekening is gekeken naar alle hiervoor genoemde, omliggende Natura 2000-gebieden. Omdat Drents-Friese Wold & Leggelderveld het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is middels een aparte AERIUS-Calculator berekening op meer rekenpunten van dit Natura 2000-gebied de stikstofdepositie berekend.

De uitgangspunten voor de stikstofberekeningen zijn ontleend aan het luchtkwaliteitsonderzoek behorend bij het MER. Omdat het luchtkwaliteitsonderzoek een worst-case benadering is geweest, zijn de uitgangspunten nader gedetailleerd.

Voor wat betreft de AERIUS Calculator geldt dat er nog een update wordt verwacht. Gebleken is dat er verschillen/afwijkingen kunnen optreden wanneer wegbronnen zijn ingevoerd (afkappen berekeningen bij grotere afstanden). Om die reden is de totale stikstofemissie vanaf het terrein berekend met één oppervlaktebron. Omdat er sprake is van een verschilberekening, kan deze werkwijze worden gehanteerd.

2.1. Uitgangspunten

Motorcrossen en baanonderhoud

Voor de berekening van de emissie van NO_x vanwege crossmotoren is uitgegaan van gegevens zoals gepubliceerd op de site van AERIUS (www.aerius.nl), waarbij het hoogste kental is gebruikt voor lichte motorvoertuigen (waaronder motoren). De emissie bedraagt 0,642 g/motor/km. Op basis van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur bedraagt de emissie van NO_x dan 0,0321 kg/motor/uur.

Voor wat betreft baanonderhoud is uitgegaan van een standaard kental van 9,2 g/kWh voor dieselaangedreven werktuigen (tractor/mobiele kraan), wat neerkomt op 1,38 kg/uur (gemiddeld vermogen 150 kW).

Bezoekersverkeer

Voor de berekening van NO_x vanwege bezoekersverkeer is eveneens gebruik gemaakt van het kental 0,642 g/km, waarbij voor de totale routelengte op zowel de openbare weg als op het terrein is uitgegaan van 3,5 km.

In onderstaande tabellen 2.1 en 2.2 zijn de uitgangspunten voor de berekeningen samengevat voor de referentiesituatie en het basisalternatief. In het basisalternatief is tevens rekening gehouden met veldsporten en geluidarme evenementen (extra bezoekersverkeer).

Tabel 2.1: uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen in de referentiesituatie

Bron	weken/jaar	dagen/week	uren/dag	emissie/uur	totale emissie/jaar
				NO _x [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]
trainingen	52	2	15	0,0321	50,1
baanonderhoud	52	1	2	1,38	143,5
wedstrijden	3	1	240	0,0321	23,1
verkeer terrein					8,1
totaal per jaar terrein					224,8
			aantal/dag	aantal/jaar	aantal/weekdag
verkeer trainingen	52	2	100	10.400	28,5
verkeer wedstrijden	3	1	750	2.250	6,2
Totaal				12.650	34,7

Tabel 2.2: uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen voor het basisalternatief

Bron	weken/jr	dagen/week	uren/dag	emissie/uur	totale emissie/jaar
				NO _x [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]
trainingen	52	2	40	0,0321	133,5
baanonderhoud	52	1	2	1,38	143,5
wedstrijden	3	1	240	0,0321	23,1
minibaan	52	2	8	0,0321	26,7
verkeer terrein					13,3
totaal per jaar terrein					340,1
			aantal/dag	aantal/jaar	aantal/weekdag
verkeer trainingen	52	2	100	10.400	28,5
verkeer wedstrijden	3	1	750	2.250	6,2
verkeer veldsporten	52	2	50	5.200	14,2
verkeer geluidarme evenementen	4	1	750	3.000	8,2
totaal				20.850	57,1

Toelichting tabellen:

Het verkeer van en naar de Prikkedam is als lijnbron/weg ingevoerd met het aantal mvt/etmaal (de activiteiten zijn omgerekend naar een gemiddelde weekdag per jaar nu de depositie ook wordt berekend en uitgedrukt in mol/ha/jaar). Het aantal voertuigbewegingen (mvt) is 2x het aantal auto's/weekdag, die zich in een noordelijke en zuidelijke route splitsen.

Voor het verkeer op het terrein is de NO_x emissie separaat berekend op basis van 1 km rijroute per auto in totaal. Daarbij is voor NH₃ rekening gehouden met het kentel conform AERIUS voor lichte motorvoertuigen. Opgemerkt zij dat (wedstrijd)motoren niet voorzien zijn van katalysators, waardoor de uitstoot NH₃ voor de overige relevante bronnen nihil is.

Voor zowel de referentiesituatie als voor de situatie van het voorgenomen bestemmingsplan geldt dat er niet 52 weken per jaar trainingen zullen plaatsvinden. Immers, de woensdag en de zondag voorafgaand aan de wedstrijddag vindt er geen training plaats. Ook op de wedstrijddag zelf zal er geen training plaatsvinden. Omdat deze situatie zich zowel voordoet in de referentiesituatie als in de situatie van het voorgenomen bestemmingsplan en dit gegeven dus niet van invloed is op de uitkomsten van de verschilberekeningen, is dit aspect niet verder verwerkt in tabel 1 en in tabel 2.

2.2. Resultaat AERIUS-berekening

In de bijlagen zijn de resultaten gegeven van de AERIUS-Calculatorberekeningen op basis van bovenstaande uitgangspunten. Uit de resultaten blijkt dat het voorgenomen bestemmingsplan zorgt voor 0,00 mol/ha/jaar aan stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten vanwege stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten.

3. Geluid

In haar toetsingsadvies maakt de Commissie de volgende opmerkingen over geluid:

Presentatie van bepalende factoren

Het opnieuw tegen het licht houden van de geluidonderzoek en van het toetsingskader voor geluid, het uitwerken van aanvullende maatregelen en het in gewijzigde vorm presenteren van eerder uitgevoerde geluidberekeningen hebben naar het oordeel van de Commissie niet geleid tot een overzichtelijk eindresultaat. Het nieuwe, akoestische onderzoek wijzigt en vult aan, maar ontbeert een overzichtelijke samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten en resultaten (gehanteerde bronsterkten, kenmerken van beschouwde alternatieven, maatregelen en relevante geluidniveaus). De samenvatting van het MER lost dit probleem niet op en wordt op onderdelen als technisch en specialistisch ervaren. Een leesbare introductie van de gehanteerde geluidmaten ontbreekt. In haar eerdere advies had de Commissie geadviseerd om die op te nemen. Daarom adviseert de Commissie om in de oplegnotitie bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

3.1. Toetsingskader

Bij de beoordeling van de geluidsaspecten van de motorcrossbaan zijn de volgende toetsingskaders gehanteerd:

Goede ruimtelijke ordening op basis van de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” uit 2009

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van stap 3 is voor wat betreft trainingen nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode.

Bij hogere geluidbelastingen dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag in dergelijke gevallen tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht, onderbouwd, en gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen (aangeduid als stap 4).

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (VROM, oktober 1998). Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (= maat voor het achtergrondgeluidsniveau, niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L₉₅-niveau 35 à 39 dB(A) bedraagt en gezien de reeds vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden

vergrond. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevolgd, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduidbare hinder bij evenementen die niet vaak optreden.

Milieuvergunning

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar. De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 3.1.

Tabel 3.1: Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		L _{Ar,LT} ³	L _{Amax}	L _{Ar,LT} ³	L _{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

- 1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.
- 2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).
- 3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden ~~geen trainingen plaatsvinden~~ (en de openstelling niet langer duurt dan 8 uur).

3.2. Wat blijkt nodig te zijn (gebruiksbeperkingen en maatregelen)

Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen alleen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen als vast onderdeel op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode).
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van de woning Prikkedam 1).

- Geen extra wedstrijden toe te staan omdat bij deze wedstrijden (ook de B-wedstrijden) niet aan de maximale grenswaarden van 55 dB(A) kan worden voldaan.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidniveaus tijdens trainingen en wedstrijden lager zullen zijn dan in de huidige situatie, aangezien er extra maatregelen worden voorgeschreven. Op 3 wedstrijddagen per jaar na, kan worden voldaan aan de aanvaardbare grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde bij woningen. Ook aan de grenswaarde van 70 dB(A) voor pieken kan worden voldaan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert geen milieuwinst op. Het medegebruik door geluidarme activiteiten heeft akoestisch geen invloed.

3.3. Wat is onderzocht (opties)

Uitgangspunten

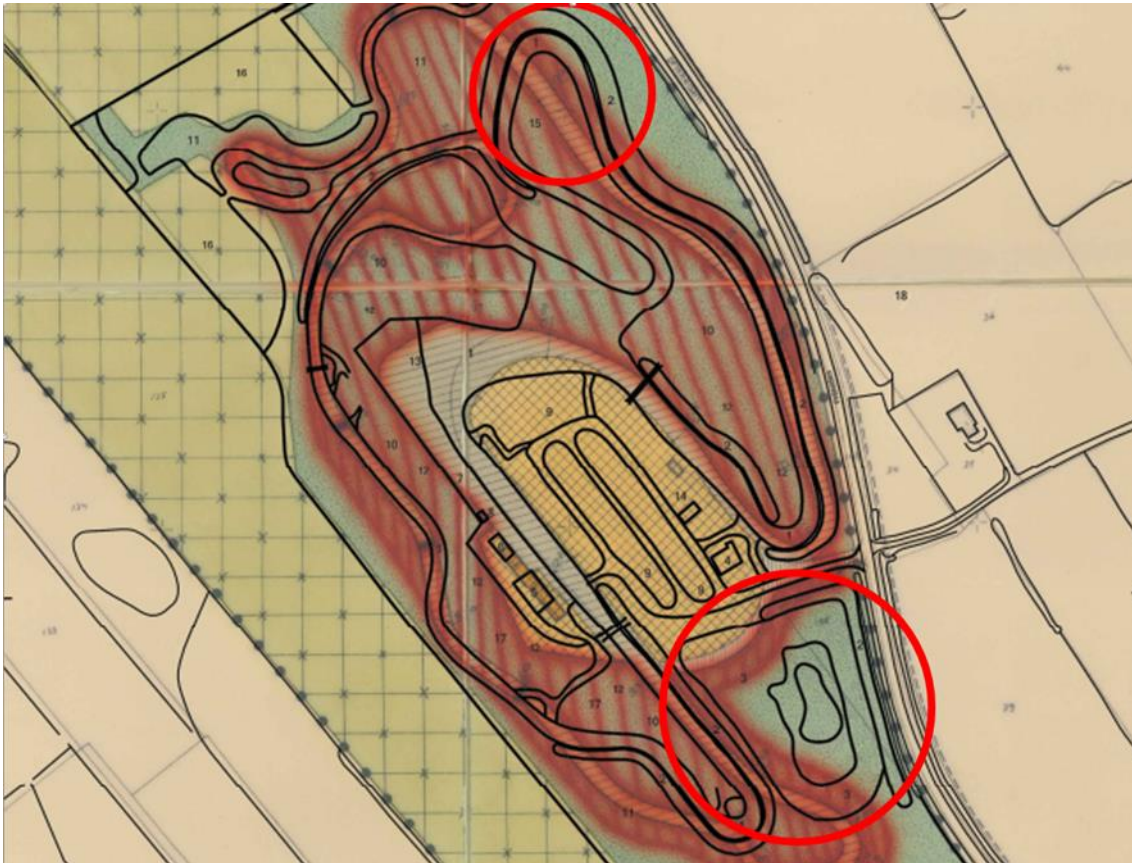
Voor geluid zijn onder andere 3 grootheden onderzocht die de hoogte en mogelijke hinder van het geluid in de omgeving bepalen:

- $L_{Ar,LT}$: het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (gemiddelde geluidniveau per etmaalperiode voor een maatgevende dag);
- L_i : het gestandaardiseerde immissieniveau, zijn het gemeten of berekende geluidniveau tijdens het gebruik van de baan (de gemiddelde meet-/rekenwaarde zonder correcties);
- L_{Amax} : de maximale geluidniveaus (piekgeluiden) tijdens het gebruik van de baan;

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid.

Onderzochte situaties

- *Referentiesituatie* = de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen. In dit geval komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:
 - o De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze maakt wel onderdeel uit van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en ook in de milieuvergunningen is vergund;
 - o Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 1) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
 - o Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
 - o Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
 - o Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.



Figuur 1: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

- *Het voornemen:* het bestaande gebruik van het motorcrossterrein. Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen alleen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen als vast onderdeel op te nemen in de voorgenoemde activiteit:
 - Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode);
 - Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van de woning Prikkedam 1).
- Verder ziet het voornemen er als volgt uit:
 - Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht;
 - Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan;
 - Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten;
 - Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen;
 - Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag);
 - Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend;
 - Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.
- *Plusvariant wedstrijden*, waarin de mogelijkheid voor extra wedstrijden is onderzocht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomt, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren;
 - In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijddagen uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren;
 - Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen. Er worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht;
- *Plusvariant veldsporten:* medegebruik van gebied voor geluidarm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-velddloop, mud-/survivalrun, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar is onderzocht.
 - *Alternatief Beginnersbaan:* is er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht is of de verplaatsing naar het middenterrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij is de parkeerplaats voor wedstrijden, verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.
 - *Toekomstscenario:* elektrisch crossen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, is dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt.

3.4. Resultaten

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$

In onderstaande tabellen 3.2 en 3.3 zijn de berekende geluidniveaus voor het $L_{Ar,LT}$ opgenomen voor zowel de trainingen als de wedstrijden voor de onderzochte situaties.

Tabel 3.2: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens motorcross trainingen op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie	voornemen incl. vaste maatregelen	plusvarianten	Scenario alternatief Beginnersbaan
1	Grindweg 4	45,2	45,7	45,7	45,7
2	Grindweg 2	44,3	45,1	45,1	45,1
3	Bercoperweg 74	45,9	46,7	46,7	46,7
4	Prikkedam 1	51,8	50,2	50,2	50,2
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	47,8	47,8
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	47,1	47,1
7	Grindweg 5	41,4	42,0	42,0	42,0
8	Grindweg 7	40,3	40,7	40,7	40,7
9	Grindweg 9	39,1	39,5	39,5	39,5
10	Grindweg 11	37,8	38,4	38,4	38,4

Tabel 3.3: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens motorcross wedstrijden op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden			
		referentiesituatie	voornemen incl. vaste maatregelen	plusvarianten B-wedstrijd (A gelijk aan voornemen)	scenario alternatief beginnersbaan
1	Grindweg 4	59,3	57,1	52,2	nvt
2	Grindweg 2	58,4	56,1	51,3	
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	52,9	
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	56,7	
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	54,5	
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	53,8	
7	Grindweg 5	55,5	53,3	48,4	
8	Grindweg 7	54,4	52,1	47,2	
9	Grindweg 9	53,1	51,0	46,1	
10	Grindweg 11	51,9	49,7	44,8	

Hieruit blijkt dat tijdens de trainingen:

- In de referentiesituatie bij 4 woningen het voorkeursgeluidsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden, waarvan bij één woning het geluidniveau ook hoger is dan 50 dB(A), namelijk 52 dB(A).
- Bij het voornemen bij 5 woningen het voorkeursgeluidsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden, maar bij geen een woning het geluidniveau hoger is dan 50 dB(A).
- De plusvarianten met meer wedstrijden en het verplaatsen van de beginnersbaan hebben geen invloed op deze geluidsniveaus.

Hieruit blijkt dat tijdens de wedstrijden:

- In de referentiesituatie bij alle 10 nabijgelegen/onderzochte woningen de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, waarbij bij 7 woningen het geluidniveau hoger is dan 55 dB(A) en bij 3 daarvan boven 60 dB(A). De hoogste berekende waarde bedraagt 66 dB(A).
- Bij het voornemen wordt bij 9 woningen de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden, waarvan bij 6 woningen het geluidniveau hoger is dan 55 dB(A) en bij slechts 1 hoger dan 60 dB(A). De hoogste berekende waarde bedraagt 62 dB(A).
- De plusvarianten met meer wedstrijden zijn de geluidniveaus van het voornemen ook van toepassing op één extra wedstrijddag, aansluitend op een bestaande wedstrijddag. De geluidniveaus tijdens een B-wedstrijd liggen tussen 45 en 57 dB(A), waarbij 6 woningen een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) ondervinden én een woning een hogere belasting dan 55 dB(A) heeft, namelijk 57 dB(A).

Dit betekent dat in alle berekende situaties aan de huidige vergunningvoorschriften voor geluid kan worden voldaan (uitgaand van 3 wedstrijddagen per jaar). De geluidniveaus tijdens trainingen zijn bij het voornemen lager dan in de referentiesituatie, doordat reeds maatregelen zijn vastgelegd. De resterende niveaus voldoen aan stap 3 van de VNG-brochure en sluiten aan bij gangbare normen op het milieuspoor. Voor wedstrijden geldt in alle gevallen, ook voor de B-wedstrijden de grenswaarde van 50 dB(A) en zelfs de vanuit een goede ruimtelijke ordening maximaal te verlenen grenswaarde van 55 dB(A) wordt overschreden. Dit betekent dat het houden van wedstrijden, buiten de drie toegelaten dagen per jaar, niet mogelijk zijn zonder dat er sprake is van een geluidzone en aanvullende maatregelen in de overdracht of bij de woningen. Het huidige gebruik van 3 wedstrijden per jaar kan binnen de huidige vergunning worden voortgezet, aan de grenswaarden voor deze wedstrijden wordt voldaan.

De gestandaardiseerde immissieniveaus L_i (gemiddelde meet-/rekenwaarde zonder correcties)

- Het verschil tussen het $L_{Ar,LT}$ en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i bedraagt tijdens een training voor alle situaties maximaal 14 dB bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij maatgevende woning Prikkedam 1 tijdelijk oplopen tot:
 - o 65 dB(A) in referentiesituatie;
 - o 64 dB(A) bij het voornemen.
- Het verschil tussen het $L_{Ar,LT}$ en het L_i bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende waarden als volgt worden berekend:
 - o $L_i = 71$ dB(A) in de referentiesituatie;
 - o 70 à 71 dB(A) bij het voornemen.

Deze waarde voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg
- Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen.

Maximale geluidniveaus (piekgeluiden) L_{Amax}

De berekende piekgeluiden:

- Referentie:
 - o 71 dB(A) tijdens trainingen
 - o 77 dB(A) tijdens A-wedstrijden
- Voornemen:
 - o 70 dB(A) tijdens trainingen
 - o 70 dB(A) tijdens A-wedstrijden
- Plusvariant wedstrijden:
 - o 70 dB(A) tijdens A-wedstrijden
 - o 70 dB(A) tijdens B-wedstrijden

In alle situaties, behalve in de referentie, wordt aan de grenswaarde van 70 dB(A) voldaan. Het rijden op de baan veroorzaakt de maatgevende maximale geluidniveaus.

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening referentie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho	Prikkedam 1a, 8423 VC Makkinga

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Motorcrossterrein De Prikkedam	RSQuPwztbuuT

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 juli 2019, 11:50	2019	Berekend met eigen rekenpunten.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	240,28 kg/j	365,60 kg/j	125,32 kg/j
NH ₃	1,81 kg/j	2,99 kg/j	1,18 kg/j

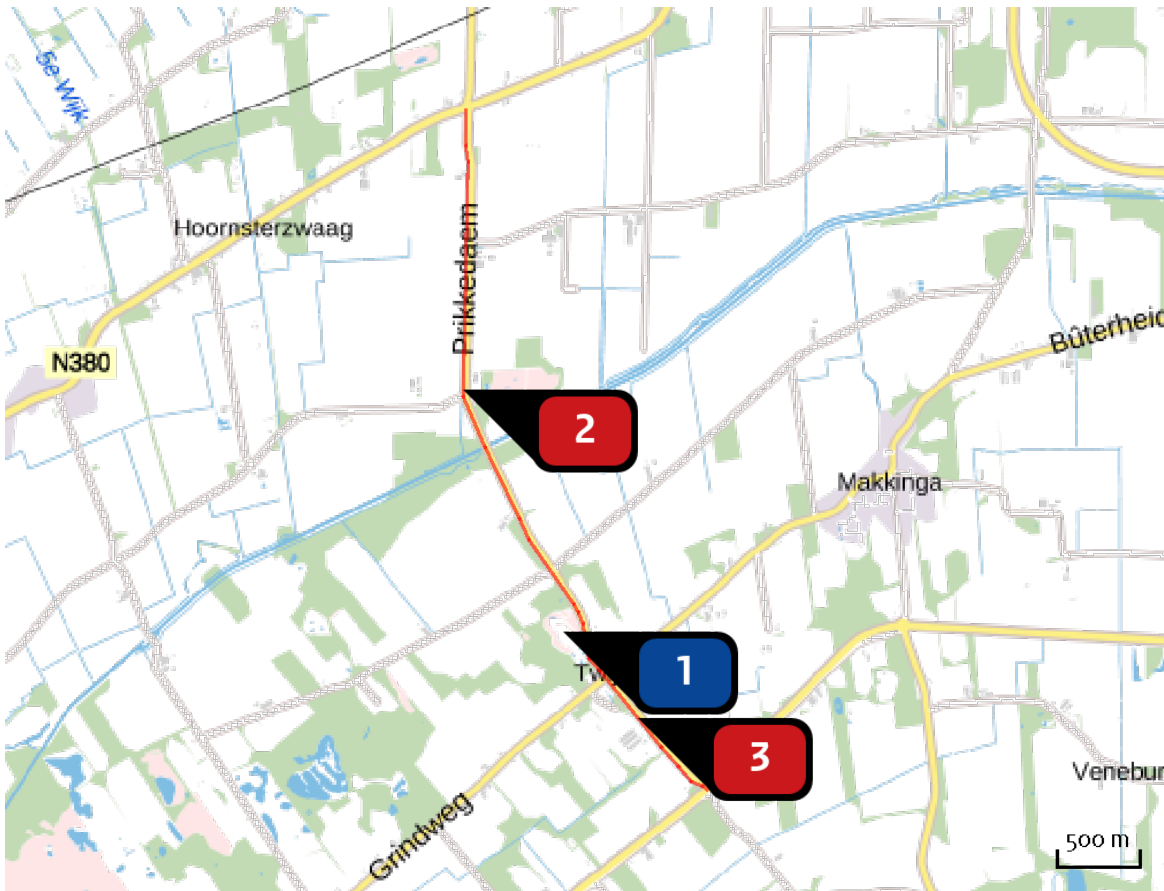
Resultaten

Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

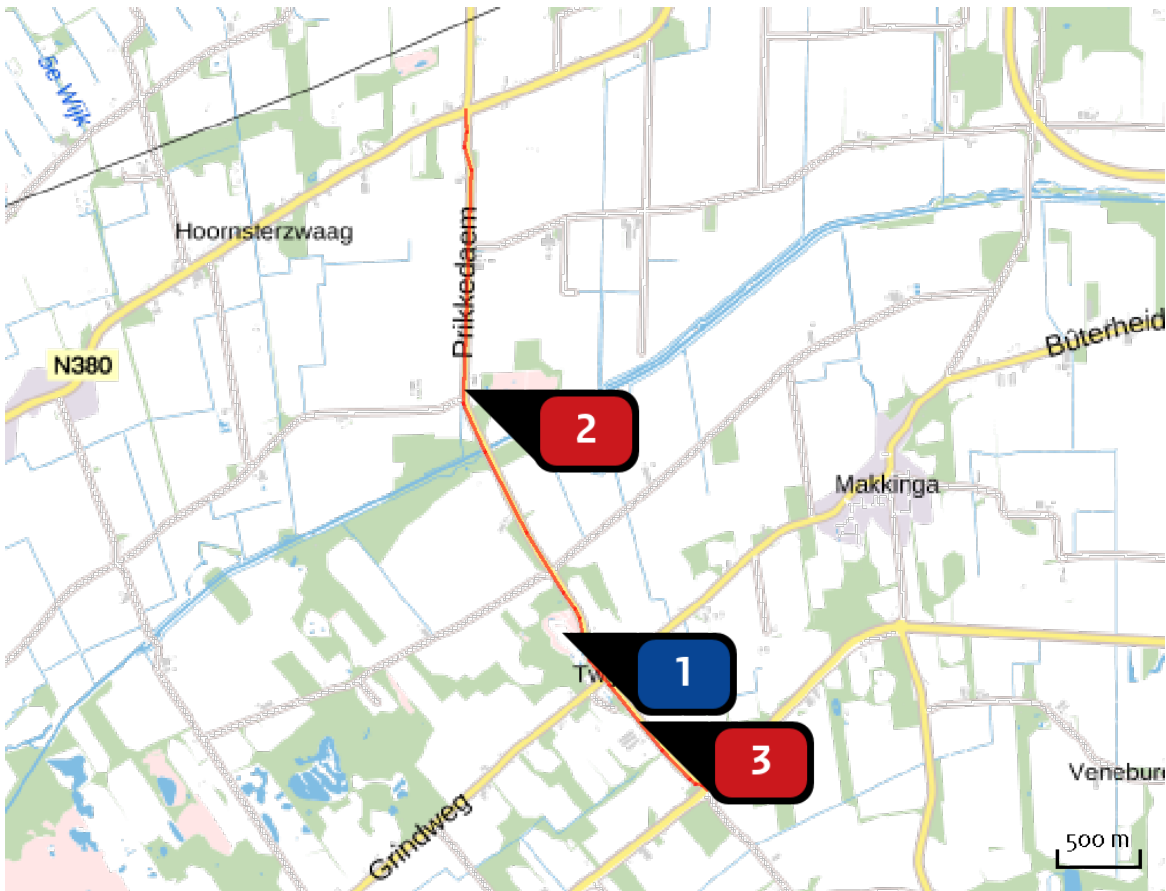
Locatie
referentie



Emissie
referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	referentie terrein Anders... Anders...	< 1 kg/j	224,80 kg/j
2	weg ref noord Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,38 kg/j
3	weg ref zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,10 kg/j

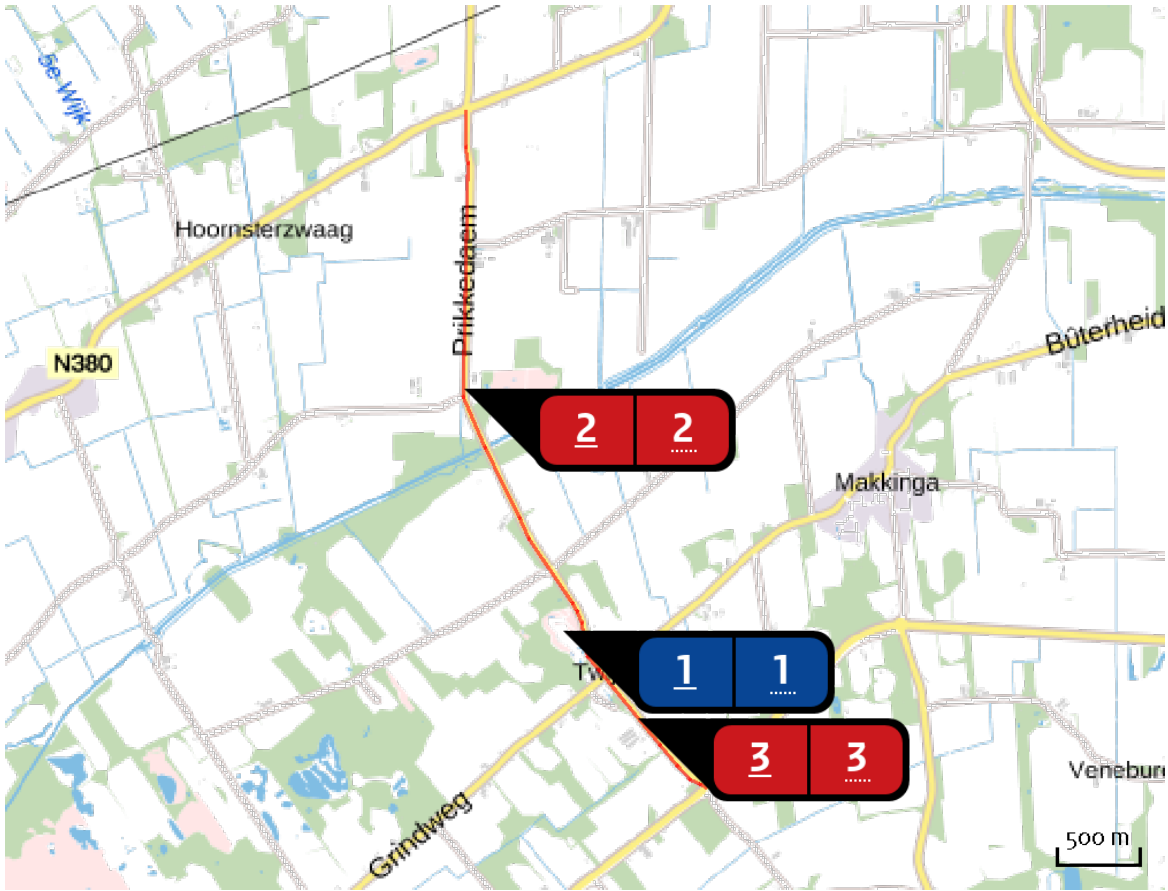
Locatie
basialternatief



Emissie
basialternatief

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	basis terrein ... Anders... Anders...	1,00 kg/j	340,10 kg/j
2	weg basis noord Wegverkeer Buitenwegen	1,47 kg/j	18,91 kg/j
3	weg basis zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,59 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



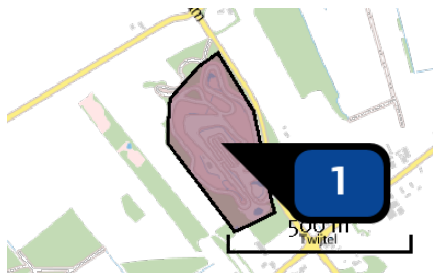
Hoogste projectverschil

Hoogste projectverschil per natuurgebied

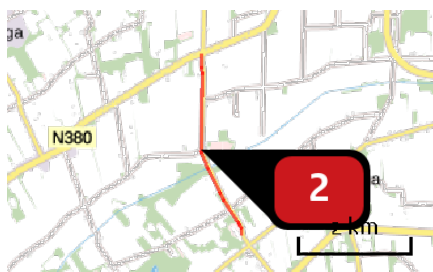
- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn

Rekenpunten

	Label	Positie	Projectdepositie	Totale depositie	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Van Oordt's Mersken (8 km)	200627, 560185	0,00	0,00	8.103 m
b	Wijnjeterper Schar (6 km)	207181, 563195	0,00	0,00	5.904 m
c	Bakkeveense Duinen (11 km)	214056, 566144	0,00	0,00	10,5 km
d	Fochteloërveen (11 km)	219399, 557817	0,00	0,00	10,7 km
e	Drents-Friese Wold & Leggelderveld (3 km)	212933, 552675	0,00	0,00	3.302 m

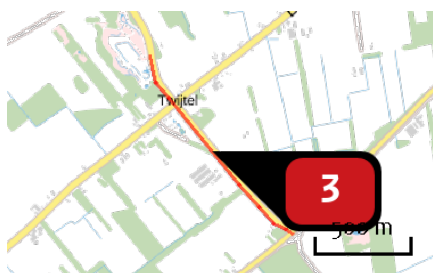
Emissie
(per bron)
referentie

Naam **referentie terrein**
 Locatie (X,Y) **208816, 554227**
 Uitstoothoogte **0,5 m**
 Oppervlakte **8,5 ha**
 Spreiding **0,3 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 Temporele variatie **Continue emissie**
 NOx **224,80 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**



Naam **weg ref noord**
 Locatie (X,Y) **208215, 555681**
 NOx **11,38 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

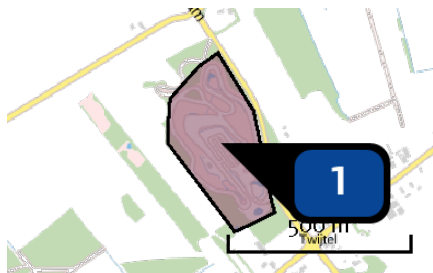
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	11,38 kg/j < 1 kg/j



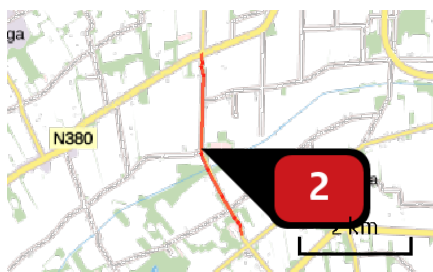
Naam **weg ref zuid**
 Locatie (X,Y) **209264, 553707**
 NOx **4,10 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	4,10 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
basialternatief

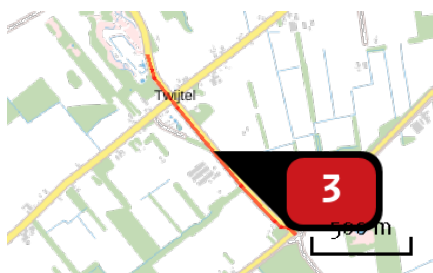


Naam **basis terrein**
Locatie (X,Y) **208816, 554227**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **8,5 ha**
Spreiding **0,3 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **340,10 kg/j**
NH₃ **1,00 kg/j**



Naam **weg basis noord**
Locatie (X,Y) **208221, 555693**
NOx **18,91 kg/j**
NH₃ **1,47 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx NH ₃	18,91 kg/j 1,47 kg/j



Naam **weg basis zuid**
Locatie (X,Y) **209277, 553692**
NOx **6,59 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx NH ₃	6,59 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening referentie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho	Prikkedam 1a, 8423 VC Makkinga

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Motorcrossterrein De Prikkedam	Ref4nwDw7HTH

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 juli 2019, 11:46	2019	Berekend met eigen rekenpunten.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verskil
NOx	240,28 kg/j	365,60 kg/j	125,32 kg/j
NH ₃	1,81 kg/j	2,99 kg/j	1,18 kg/j

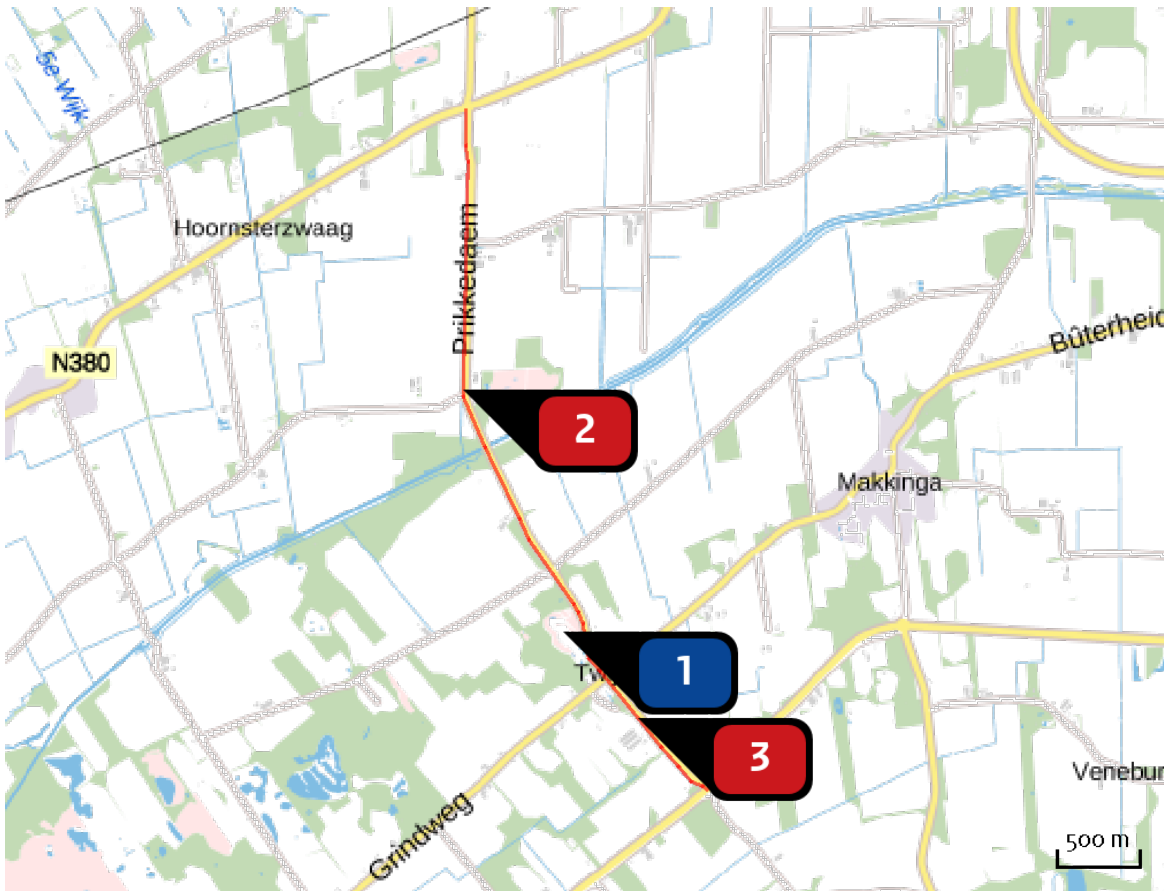
Resultaten

Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

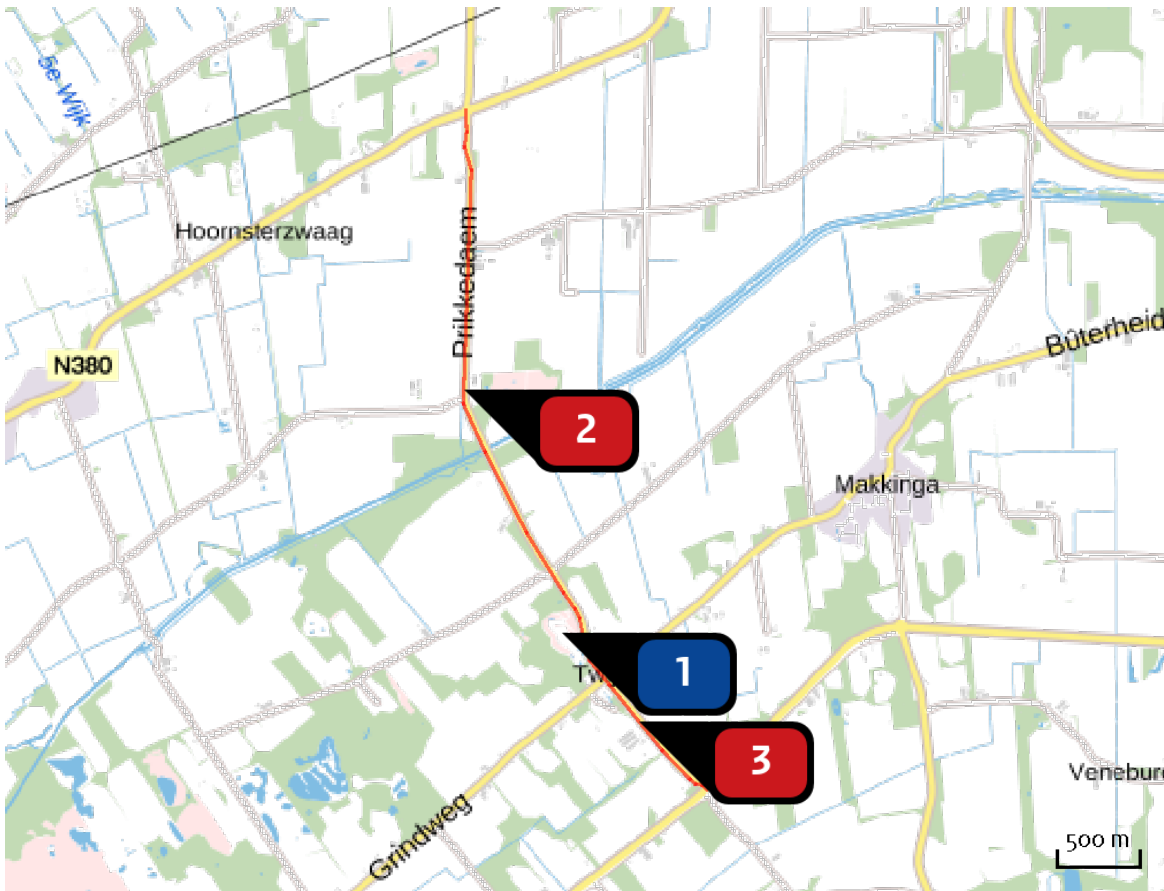
Locatie
referentie



Emissie
referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	referentie terrein ... Anders... Anders...	< 1 kg/j	224,80 kg/j
2	weg ref noord Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,38 kg/j
3	weg ref zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,10 kg/j

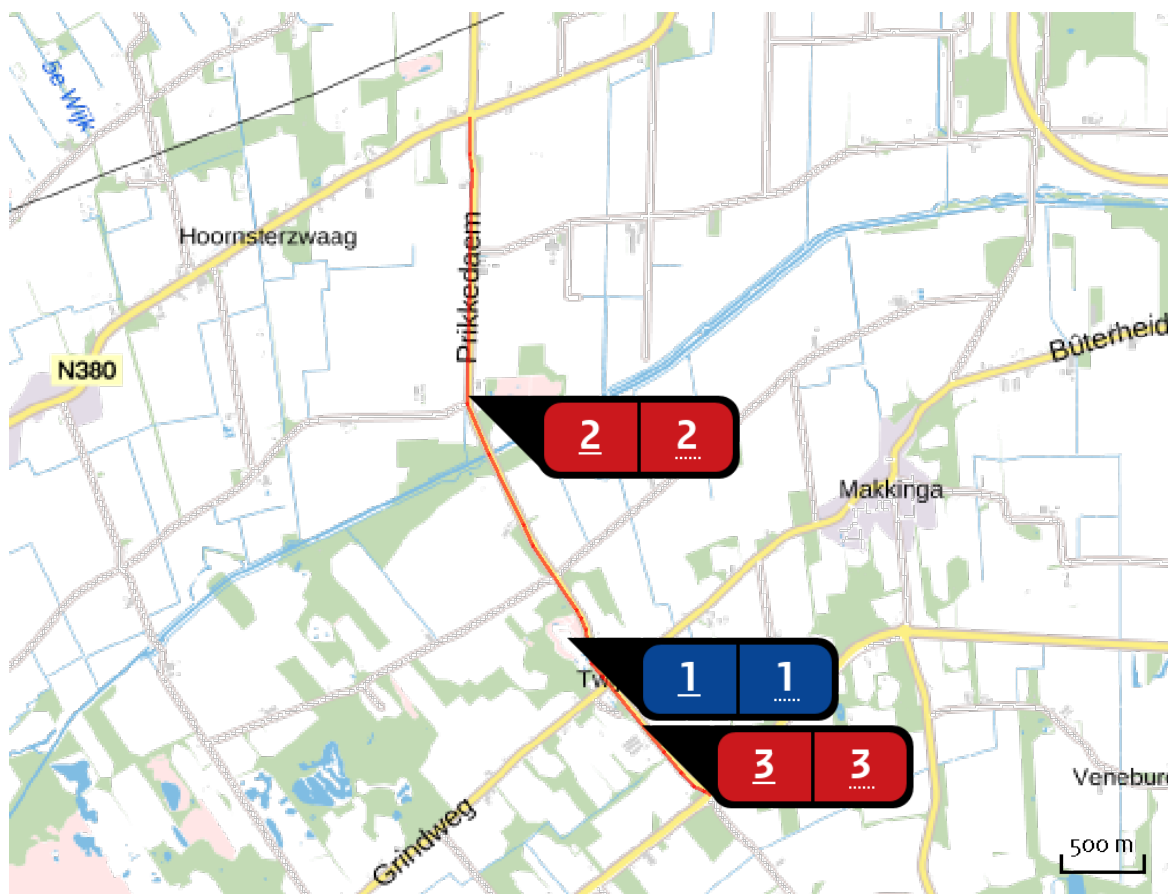
Locatie
basialternatief



Emissie
basialternatief

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	basis terrein ... Anders... Anders...	1,00 kg/j	340,10 kg/j
2	weg basis noord Wegverkeer Buitenwegen	1,47 kg/j	18,91 kg/j
3	weg basis zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,59 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectverschil



Hoogste projectverschil per
natuurgebied



Habitatrichtlijn



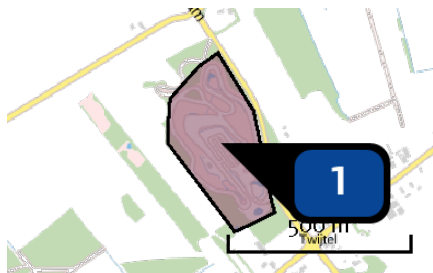
Vogelrichtlijn



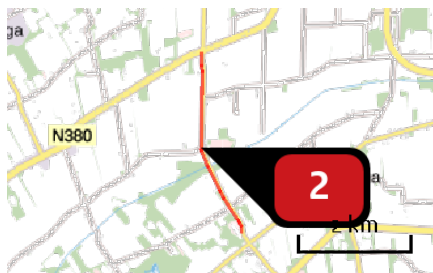
Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Rekenpunten

	Label	Positie	Projectdepositie	Totale depositie	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H2330 (4 km)	213376, 551931	0,00	0,00	3.928 m
b	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H7150 (4 km)	213227, 552802	0,00	0,00	3.573 m
c	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H2310 (3 km)	212987, 552821	0,00	0,00	3.332 m
d	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H6230vka (4 km)	213258, 552117	0,00	0,00	3.756 m
e	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H3160 (4 km)	213413, 551735	0,00	0,00	4.034 m
f	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H4030 (3 km)	213125, 552697	0,00	0,00	3.488 m
g	Drents-Friese Wold & Leggelderveld (3 km)	212933, 552675	0,00	0,00	3.302 m
h	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H3130 (3 km)	213003, 552952	0,00	0,00	3.333 m

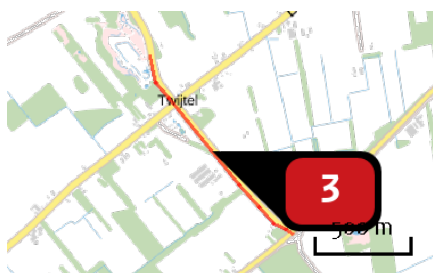
Emissie
(per bron)
referentie

Naam referentie terrein
Locatie (X,Y) 208816, 554227
Uitstoothoogte 0,5 m
Oppervlakte 8,5 ha
Spreiding 0,3 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele
variatie Continue emissie
NOx 224,80 kg/j
NH3 < 1 kg/j



Naam weg ref noord
Locatie (X,Y) 208215, 555681
NOx 11,38 kg/j
NH3 < 1 kg/j

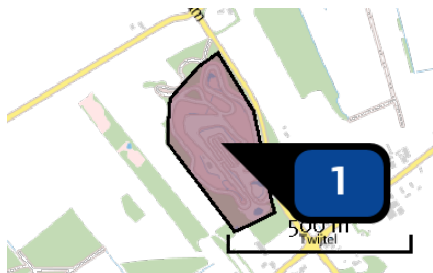
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	11,38 kg/j < 1 kg/j



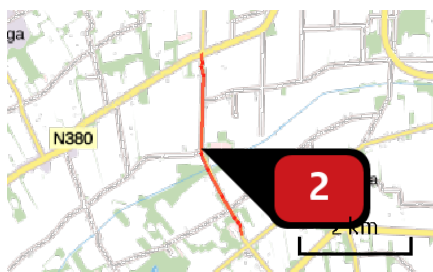
Naam weg ref zuid
Locatie (X,Y) 209264, 553707
NOx 4,10 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	4,10 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
basialternatief

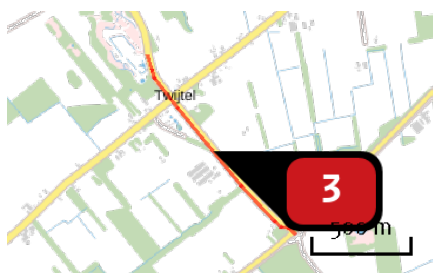


Naam **basis terrein**
Locatie (X,Y) **208816, 554227**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **8,5 ha**
Spreiding **0,3 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NO_x **340,10 kg/j**
NH₃ **1,00 kg/j**



Naam **weg basis noord**
Locatie (X,Y) **208221, 555693**
NO_x **18,91 kg/j**
NH₃ **1,47 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NO _x	18,91 kg/j
			NH ₃	1,47 kg/j



Naam **weg basis zuid**
Locatie (X,Y) **209277, 553692**
NO_x **6,59 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NO _x	6,59 kg/j
			NH ₃	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam
Milieueffectrapport (MER) fase 2



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Milieueffectrapport (MER) fase 2

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteurs:

H.M. Smit, BSc

ir. H.G. van der Aa

ir. R. Koster

ing. R. Meijs

mr. drs. P.J. Woudstra

EINDCONCEPT

datum:

09-09-2019

opdrachtgever:

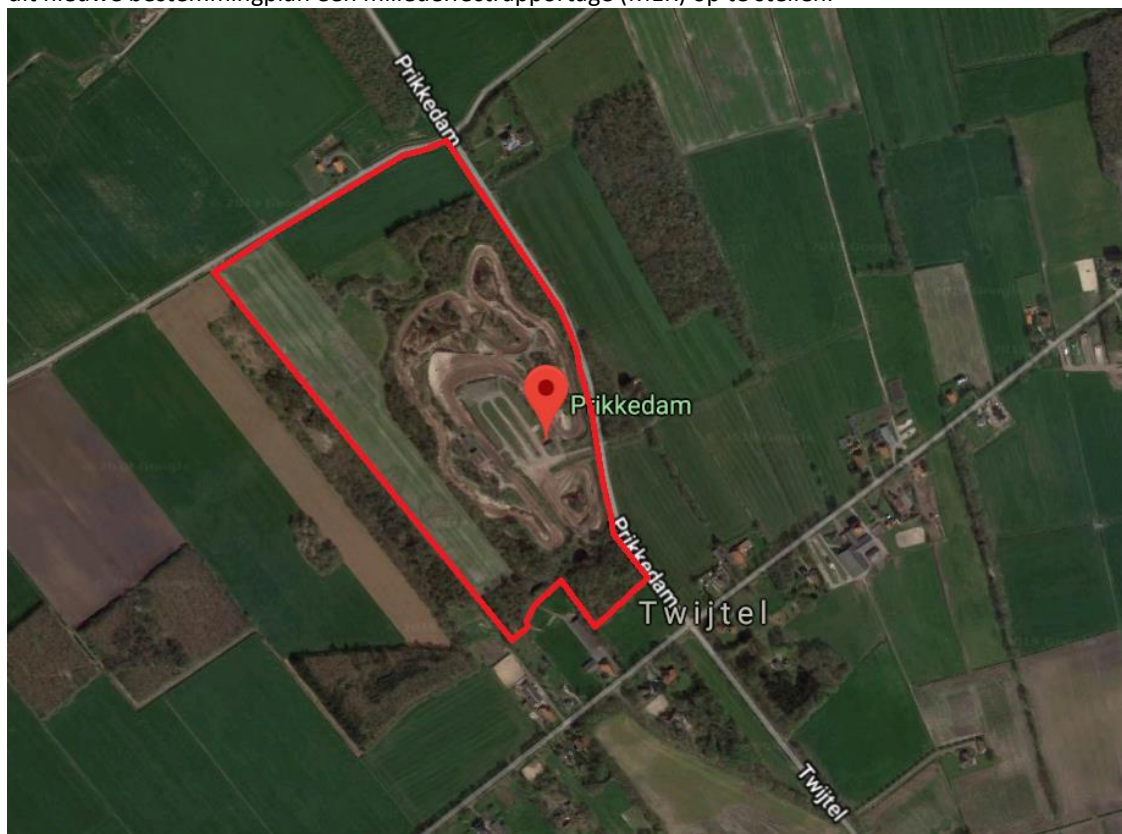
gemeente Ooststellingwerf

Samenvatting

0.1 Aanleiding

Prikkedam is een motorcrossterrein bij Makkinga in de gemeente Ooststellingwerf. Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van de motorcrossbaan kent een lange voorgeschiedenis. Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 29 juni 2015, geldt voor het terrein geen actueel planologische regime.

De gemeente wil een einde maken aan deze situatie 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 (MER) op te stellen.



Figuur 0.1 Ligging plangebied

0.2 Procedure

Als eerste stap in de procedure voor een MER (de m.e.r.-procedure) is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn door de gemeente diverse zienswijzen en adviezen ontvangen. In samenspraak met de omwonenden heeft de MSV een nieuw verzoek ingediend waarbij het alternatief 2 uit de NRD (uitbreiding van trainingsuren per week) is komen te vervallen. De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken.

De eerste fase van het MER, inclusief een akoestisch onderzoek 1^e fase, heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn verschillende zienswijzen en adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. De Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het 1^e fase MER uitgebracht. Dit alles heeft geleid tot het aanscherpen van het akoestisch onderzoek en het opnieuw uitvoeren van de locatiestudie. Vervolgens is het voorliggende 2^e fase MER opgesteld, waarin nu ook de varianten en alternatieven zijn beoordeeld op de overige milieuaspecten.

0.3 locatieonderbouwing

Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt.

De conclusie van het nieuwe locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn, acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

0.4 Opzet onderzoek

In het MER wordt de voorgenomen activiteit waarvoor een bestemmingsplan wordt opgesteld, vergeleken met de referentiesituatie, mogelijke varianten en alternatieven en een toekomstscenario. Hiermee kunnen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de daaruit volgende toekomstige ontwikkelingen worden beoordeeld, en kan worden bepaald welke keuzes er mogelijk zijn en welke mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn.

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op. Voor andere aspecten is het studiegebied groter dan het plangebied.

Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een aantal percelen, waarvan 2 percelen de inrichting motorcrossterrein vormen en de overige percelen ten noorden en westen van de inrichtingsgrens bestemd zijn voor agrarisch gebruik.

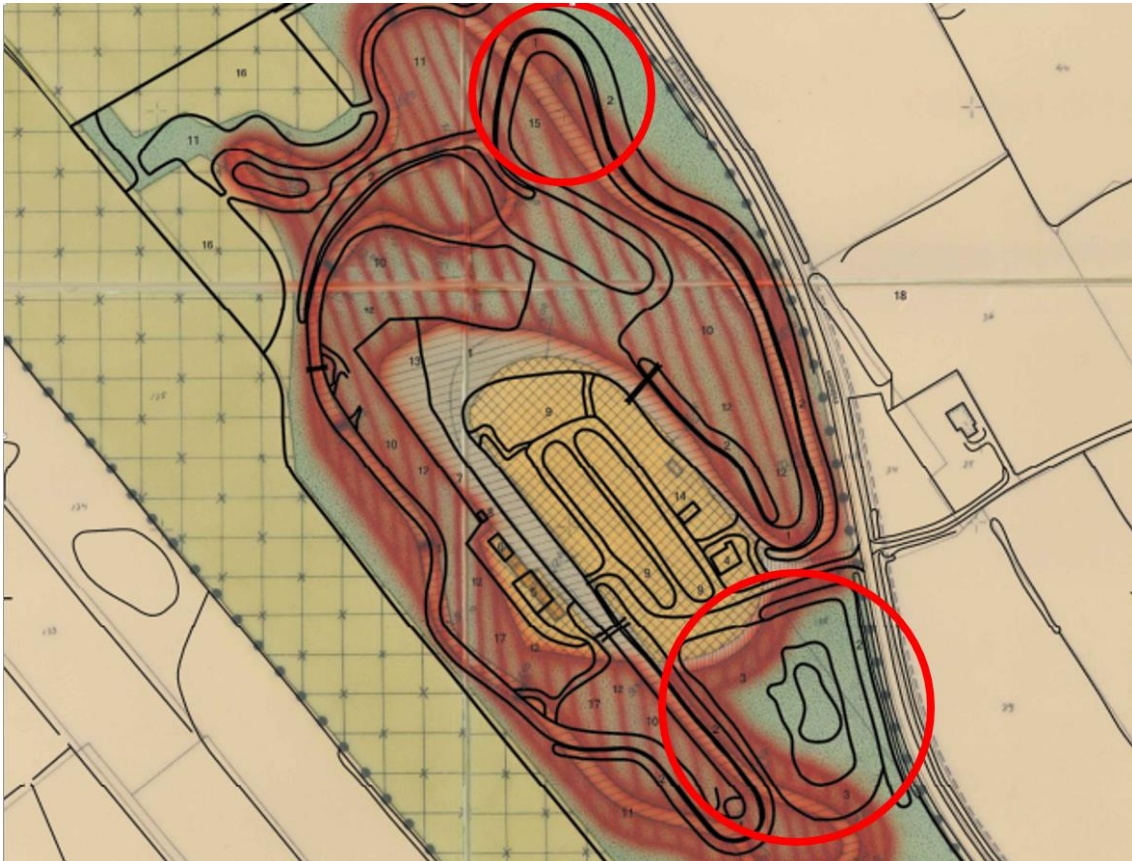
Binnen de inrichting is onder andere een hoofdcrossbaan, beginnersbaan en een trail- en enduroparcours aanwezig. De baan wordt gedeeltelijk omsloten door geluidwallen. In het centrum van de inrichting is het rennerskwartier gelegen met een clubgebouw, loods en jurygebouw. Het parkeren vindt plaats op het rennerskwartier en de weilanden ten noorden binnen de inrichtingsgrens. De paden binnen de inrichting in het bosrijke deel ten noorden worden regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiter en mountainbikers.

In de huidige situatie wordt het terrein binnen openstellingsuren (maximaal 6 uur per week) gebruikt voor trainingen en wedstrijden. Er zijn maximaal 3 wedstrijddagen per jaar. Voor de aanvang van wedstrijden is op het rennerskwartier de mogelijkheid tot overnachten.

Referentiesituatie

Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Daarnaast geldt voor een aantal activiteiten een milieuvergunning. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Op grond van wat in paragraaf 4.3 is beschreven, komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund;
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 0.2) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

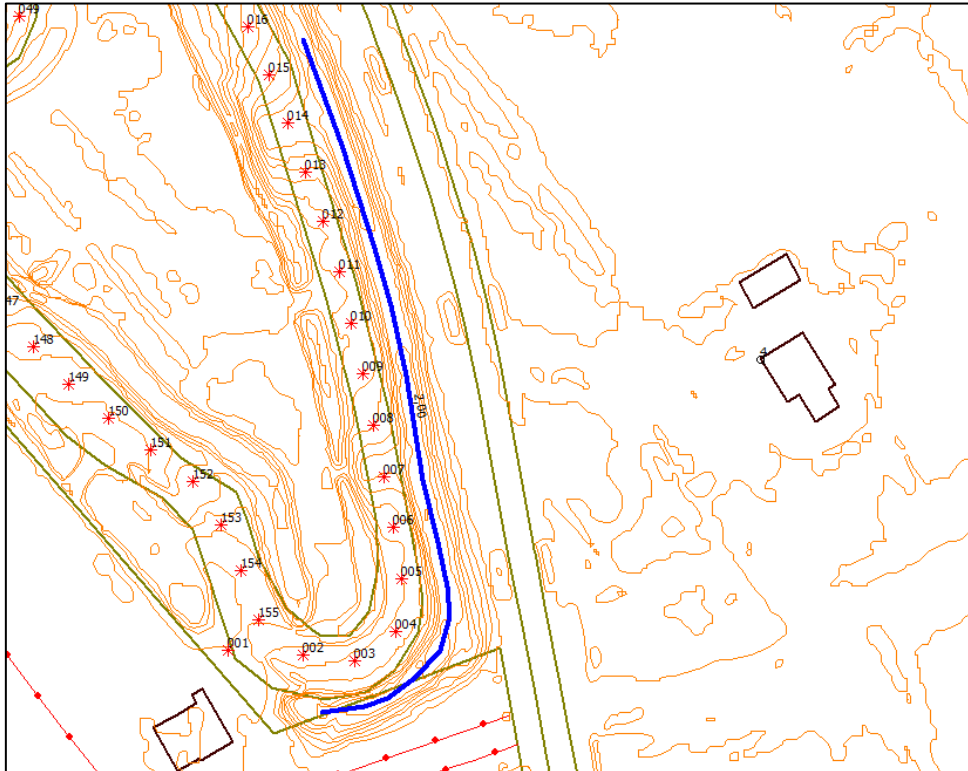


Figuur 02: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is om het bestaande gebruik van het motorcrossterrein planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode)
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1), zie figuur 03 voor de locatie van de afscherming.



Figuur 03 extra afscherming op bestaande wal (blauwe lijn)

Verder ziet het voornemen er als volgt uit:

- Het regelen van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

Het MSV ziet graag een uitbreiding van de activiteiten binnen de inrichtingsgrens. In dit MER wordt onderzocht of en in hoeverre de gewenste activiteiten inpasbaar zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een Plusvariant wedstrijden en een Plusvariant veldsporten.

Plusvariant wedstrijden:

Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijddagen uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren. Tevens worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht.

Plusvariant veldsporten

In deze plusvariant veldsporten wordt de mogelijkheid onderzocht het gebied te gebruiken voor geluid-arm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-veldloop, mud-/survival-run, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar wordt onderzocht.

Alternatief Beginnersbaan

Er is reeds in 1^e fase een beperkt alternatieven onderzoek uitgevoerd. Ook is geconstateerd dat onderzoek naar aanlegfase niet zinvol is. Om deze reden is in dit MER alleen een alternatief beginnersbaan onderzocht, aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie het gebruik van de beginnersbaan is. In dit alternatief is onderzocht of er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het midden-terrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu, worden meegenomen in de afwegingen.

0.5 Milieueffecten

De verschillende milieuaspecten zijn voor zowel de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken alternatieven bepaald en beoordeeld. In tabel 0.1 is de samenvatting van deze beoordeling opgenomen, waarmee de vergelijking kan worden gemaakt tussen de milieueffecten die autonoom reeds optreden en die het gevolg zijn van de voorgenomen activiteit en de mogelijke uitbreiding daarvan in de toekomst.

Onder de tabel 0.1 zal dit per milieuaspect kort worden toelicht. In paragraaf 0.5 zullen de benodigde en mogelijke mitigerende maatregelen op een rij worden gezet.

Tabel 0.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings-criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0
LCA	Landschapelijke kwaliteit	Beïnvloeding kenmerken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-historische waarden	Beïnvloeding kenmerken	0	0	0	0	0
	Archeologische waarden	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0

	Water	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
		Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaat-adaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

Geluid

Geluid is veruit het belangrijkste milieuaspect. In het MER en het bijbehorende geluidrapport is uitgebreid ingegaan op het toetsingskader voor geluid. Ook is onderbouwd dat er bij De Prikkedam geen sprake is van tonaal geluid.

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 meter (stap 1 uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. Deze eerste verkenning is al uitgevoerd in Fase 1, het voldoen aan deze richtwaarde is niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde activiteiten in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Gezien het lage referentieniveau van het omgevingsgeluid en gezien de vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

Ten aanzien van maximale geluidniveaus is onderbouwd dat de waarde van 70 dB(A) aansluit bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of ondukbare hinder, hierbij wordt uitgegaan van een momentaan geluidniveau Li van maximaal 70 dB(A).

Milieueffecten referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt er twee maal per week getraind. Hierbij wordt geen verkeershinder verwacht. Ook de invloed op beschermde natuur en soorten is beperkt, onder andere omdat het reeds lang bestaand gebruik betreft. Beoordeeld is dat luchtkwaliteit, stof- en geurhinder voldoen aan de geldende eisen en richtwaarden. Ook effecten op bodem en water zijn beperkt, reeds vergund en acceptabel. Het belangrijkste milieueffect is de geluidbelasting bij omwonenden. In de referentiesituatie worden en lang-tijdgemiddelde geluidniveaus van maximaal 52 dB(A) berekend bij woningen op 1,5 meter hoogte. Er zijn 6 woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarde van 45 dB(A), de maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden.

In de referentiesituatie zijn er ook 3 grote wedstrijden per jaar toegestaan. Bij deze wedstrijden is verkeersoverlast mogelijk, maar dit wordt zoveel mogelijk voorkomen door het inzetten van verkeersregelaar. Parkeren kan geheel op eigen terrein plaatsvinden. De geluidsbelasting vanwege dit verkeer en vanwege de wedstrijden is hoog, resp. 55 dB(A) en 67 dB(A), maar voldoet net aan de daaraan gestelde eisen in de milieuvergunning.

Milieueffecten Voornemen

Het voornaamste verschil tussen de referentiesituatie en het voornemen bestaat uit het gebruik van de beginnersbaan, het trial- en enduroparcours en het toepassen van de handhavingsmaatregel aan het bronniveau en het ophogen van de geluidsafscherming richting Prikkedam 1. De effecten hiervan zijn dat de maximale geluidbelasting tijdens trainingen bij woningen afneemt naar 50 dB(A). Er zijn nog steeds 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Ook de geluidbelasting tijdens wedstrijden neemt iets af tot 62 dB(A) door de afschermende maatregel. Ook wordt hiermee voor alle pieken net voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A). De effecten van de overige geluidbronnen zijn ook inzichtelijk gemaakt, maar deze wijzigen niet ten opzichte van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant wedstrijden

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crosuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien. Doordat er meer wedstrijden zijn, is er toename van CO₂-uitstoot. Voor de andere milieueffecten is er niet echt sprake van significante verschillen met die van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, berekend. Hieruit blijkt dat

de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking). Zolang er geen sprake is van activiteiten in de avondperiode waarbij verlichting nodig is, is er geen sprake van significante lichteffecten. Door het intensievere gebruik is er wel meer kans op stofhinder een/of meer behoefte aan water in drogere periodes wat een licht negatief effect oplevert.

Tijdens de 4 geluidarme evenementen valt de geluidbelasting vanwege de evenementen zelf mee, maar de verkeersaantrekkende werking is aanzienlijk. De geluidbelasting vanwege dit verkeer bedraagt 55 dB(), net als bij A-wedstrijden. Daarnaast is er ook hier sprake van extra kans op stofhinder.

Milieueffecten Alternatief beginnersbaan

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. Dit zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen opleveren van maximaal 1 dB aan de zuidzijde, maar daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek ver richt naar de akoestische effecten.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

0.6 Mitigerende maatregelen

In het MER is voor enkele onderzochte aspecten sprake van noodzakelijke mitigerende maatregelen of worden mogelijke maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn in deze paragraaf samengevat.

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende mitigerende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijker te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

0.7 Conclusies

Algemene conclusie

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, die weer gemitigeerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Monitoring

Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.

- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Inhoud

Samenvatting	1
1. Inleiding	5
1.1. Inleiding	5
1.2. Waarom een milieueffectrapportage	7
1.3. Doel en procedure	7
1.4. Inspraak en overleg	8
1.5. Vervolgbesluiten	10
1.6. Leeswijzer	11
2. Voorgeschiedenis en kaders	13
2.1. Geschiedenis	13
2.2. Algemeen beleidskader	16
2.3. Toetsingskader voor geluid	17
2.4. Beoordelingskader MER	19
3. Onderbouwing nut en noodzaak	23
3.1. Inleiding	23
3.2. Behoeft	23
3.3. Locatieonderbouwing	23
3.4. Conclusie	24
4. Onderzoeksopzet	25
4.1. Plangebied en studiegebied	25
4.2. Huidige situatie	26
4.3. Referentiesituatie	29
4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's	32
4.5. Alternatieven	35
5. Verkeer en mobiliteit	39
5.1. Toetsingskader	39
5.2. Onderzoeksmethode en criteria	39
5.3. Referentie	40
5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	47
5.5. Alternatief en Toekomstscenario	48
5.6. Effectbeoordeling en maatregelen	49
6. Geluid	51
6.1. Toetsingskader	51
6.2. Onderzoeksmethode en criteria	51
6.3. Referentie	53
6.4. Voorgenomen activiteit	56
6.4.1. Uitgangspunten	56
6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen	56
6.5. Plusvarianten	59
6.5.1. Plusvariant wedstrijden	59
6.5.2. Plusvariant veldsporten	60
6.6. Alternatief beginnersbaan	61
6.7. Toekomstscenario	62

6.8.	Effectbeoordeling en maatregelen	62
7.	Luchtkwaliteit	65
7.1.	Toetsingskader	65
7.1.1.	Luchtkwaliteit	65
7.1.2.	Geur	65
7.2.	Onderzoeksmethode en criteria	66
7.3.	Referentiesituatie	66
7.3.1.	Luchtkwaliteit	66
7.3.2.	Geur	67
7.3.3.	Stofhinder	67
7.4.	Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	68
7.4.1.	Luchtkwaliteit	68
7.4.2.	Geur	69
7.4.3.	Stofhinder	69
7.5.	Effectbeoordeling en maatregelen	70
8.	Natuur	71
8.1.	Toetsingskader	71
8.1.1.	Wet natuurbescherming	71
8.1.2.	Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân	72
8.2.	Onderzoeksmethode en criteria	72
8.3.	Referentie	73
8.3.1.	Natura 2000	73
8.3.2.	Natuurnetwerk Nederland	74
8.3.3.	Beschermde soorten	75
8.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	78
8.4.1.	Natura 2000	78
8.4.2.	Natuurnetwerk Nederland	79
8.4.3.	Beschermde soorten	80
8.5.	Alternatief beginnersbaan	81
8.5.1.	Natura 2000	81
8.5.2.	Natuurnetwerk Nederland	81
8.5.3.	Beschermde soorten	81
8.6.	Toekomstscenario	81
8.6.1.	Natura 2000	81
8.6.2.	Natuurnetwerk Nederland	81
8.6.3.	Beschermde soorten	82
8.7.	Effectbeoordeling en maatregelen	82
9.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	83
9.1.	Toetsingskader	83
9.2.	Onderzoeksmethode en criteria	84
9.3.	Referentie	84
9.3.1.	Landschap	84
9.3.2.	Cultuurhistorie	86
9.3.3.	Archeologie	87
9.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	89
9.4.1.	Landschap	89
9.4.2.	Cultuurhistorie	90
9.4.3.	Archeologie	90
9.5.	Alternatief beginnersbaan	91
9.5.1.	Landschap	91
9.5.2.	Cultuurhistorie	91

9.5.3. Archeologie	91
9.6. Toekomstscenario	92
9.7. Effectbeoordeling en maatregelen	92
10. Bodem en water	93
10.1. Toetsingskader	93
10.1.1. Bodem	93
10.1.2. Water	93
10.2. Onderzoeksmethode en criteria	94
10.3. Referentie	95
10.3.1. Bodem	95
10.3.2. Water	96
10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	97
10.4.1. Bodem	97
10.4.2. Water	98
10.5. Alternatief beginnersbaan	98
10.5.1. Bodem	98
10.5.2. Water	99
10.6. Toekomstscenario	99
10.6.1. Bodem	99
10.6.2. Water	99
10.7. Effectbeoordeling en maatregelen	100
11. Externe veiligheid	101
11.1. Toetsingskader	101
11.2. Onderzoeksmethode en criteria	101
11.3. Referentie	102
11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	102
11.5. Effectbeoordeling en maatregelen	103
12. Klimaatadaptatie en energietransitie	105
12.1. Toetsingskader	105
12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria	106
12.3. Referentie	106
12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.	106
12.4.1. Klimaatadaptatie	106
12.4.2. Energie	106
12.5. Effectbeoordeling	107
13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring	109
13.1. Conclusie	109
13.2. Leemten in kennis	112
13.3. Monitoring en evaluatie	112

Bijlagen:

1. Bronnenlijst en gehanteerde begrippen en afkortingen
2. Locatiestudie 2019
3. Schets van de inrichting
4. Akoestisch onderzoek
5. Rapport luchtkwaliteit
6. Natuurtoets ecologie
7. Voortoets ecologie

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Aanleiding

Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) is een motorcrossvereniging, in de gemeente Ooststellingwerf. De vereniging heeft ongeveer 130 tot 150 leden. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga, op het perceel Prikkedam 1A, kadastraal bekend als Oldeberkoop, sectie D, nummers 137 en 138. Deze percelen zijn in eigendom bij de MSV en hebben een gezamenlijke oppervlakte van 11,4 hectare. De overige gronden binnen het bestemmingsplangebied zijn niet in eigendom van de MSV, worden nu of in de toekomst niet gebruikt door de MSV en zullen niet van functie wisselen. Deze gronden maken wel onderdeel uit van het bestemmingsplan omdat deze in eerdere plannen ook zijn meegenomen en ook hiervoor een planologische regime nodig is.

Op dit moment is het planologisch regime voor het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening van het motorcrossterrein onvoldoende actueel. Het geldende bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein "Prikkedam". Dit plan is op 10 juni 1980 door de raad van de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld en op 2 februari 1981 door gedeputeerde staten van de provincie Fryslân goedgekeurd. Op 23 maart 1987 heeft de Kroon het besluit van gedeputeerde staten gedeeltelijk vernietigd en alsnog goedkeuring onthouden aan een deel van het bestemmingsplan. Dit betreft in hoofdlijnen de gronden ter plaatse van de hoofdmotorcrossbaan op dat moment en een zone om deze baan. Deze vernietiging betekent op dit moment samengevat dat er voor deze gronden geen regels ruimtelijke ordening gelden.

De gemeente wil hier een einde aan maken aan door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke effecten hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage uit te voeren

Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook nog verschillende vergunningen nodig (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu, wijziging of revisie). Voor deze vergunning(en) kan ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. De gemeente heeft de keuze gemaakt om voornamelijk alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een milieueffectrapportage op te stellen. De gemeente is de initiatiefnemer voor het bestemmingsplan en de MSV is initiatiefnemer voor een mogelijk aan te vragen vergunning. Het is wenselijk geacht om deze rollen en de daarbij horende verantwoordelijkheden gescheiden te houden. Vanzelfsprekend kan in de vergunningsprocedures wel gebruik gemaakt worden van dit planMER en de onderzoeken die in het kader van dit planMER zijn uitgevoerd.

Ligging bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt

(samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen.



Figuur 1.1 Globale ligging bestemmingsplangebied (bron: Google Maps)



Figuur 1.2 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.2. Waarom een milieueffectrapportage

In de Wm en het Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (*planm.e.r.*) is aan de orde:
 - indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.;
 - indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is.
- een m.e.r.-plicht voor projecten (*projectm.e.r.*) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) *m.e.r.-beoordelingsplicht* voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een plan-m.e.r. plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planm.e.r.-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, moet dan ook een planm.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1.3. Doel en procedure

Doel

Het instrument milieueffectrapportage is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wm. Doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen bij de voorbereiding van plannen en besluiten, in dit geval een bestemmingsplan. Zo wordt ervoor gezorgd dat de milieuaspecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming worden betrokken. De m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein de Prikkedam is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het MER inzicht geeft in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen beschrijft waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De initiatiefnemer voor het bestemmingsplan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf. De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het betreffende plan of besluit, de zogenoemde 'moederprocedure'. Voor een MER is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan;
2. raadpleging bestuursorganen en inspraak over reikwijdte en detailniveau van het MER bijvoorbeeld middels Notitie reikwijdte en detailniveau;
3. uitvoeren onderzoeken en opstellen MER;

4. tervisielegging MER (met het ontwerpbestemmingsplan);
5. toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie voor de m.e.r.');
6. besluitvorming over het bestemmingsplan waarbij de reacties, adviezen en het MER worden meegewogen;
7. mogelijkheid tot beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan (en bijbehorende MER);
8. evalueren van de daadwerkelijke milieueffecten.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het MER is vrijwillig, het toetsingsadvies bij het MER is wettelijk verplicht.

Stap 1 t/m 3 zijn nu uitgevoerd. Er is, op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie de toelichting op de Notitie reikwijdte en detailniveau (hierna: NRD in paragraaf 1.4), eerst een eerste fase MER opgesteld om de akoestische aspecten nader te onderzoeken. Deze eerste versie van het MER heeft tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Voor deze eerste fase hebben stap 4 en 5 ook plaatsgevonden.

Nu ligt de tweede fase van het definitieve MER voor, waarin ook de resultaten en reacties op het MER 1^e fase zijn verwerkt. In de volgende paragrafen zijn de reacties op de NRD en het eerste fase MER beschreven en is aangegeven hoe deze in dit voorliggend MER zijn verwerkt.

1.4. Inspraak en overleg

Notitie reikwijdte en detailniveau

In een Notitie reikwijdte en detailniveau¹ is beschreven op welke wijze in het MER de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. De NRD is verzonden naar de overlegpartners (bestuursorganen) en heeft ter visie gelegen. Hiermee heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om te reageren op de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. is in deze voorfase betrokken.

Inspraak- en overlegreacties

De NRD is opgesteld en is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn diverse zienswijzen en adviezen door de gemeente ontvangen. In de 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017) heeft de gemeente op deze zienswijzen en adviezen gereageerd. Naar aanleiding hiervan is de NRD aangepast.

In de Nota adviezen en zienswijzen is onder andere vermeld dat op 17 april 2017 (dus na de ter visie legging van de NRD) een nieuw verzoek van de MSV is ontvangen als toelichting op het bestaande en gewenste gebruik van het motorcrossterrein ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. De MSV heeft het verzoek aangepast naar aanleiding van een overleg met inwoners van de omgeving van het terrein op 20 maart 2017. In het aangepaste verzoek van de MSV is niet langer een uitbreiding van het aantal trainingsuren per week opgenomen, wat als alternatief 2 in de NRD is opgenomen. In het verzoek van 17 april 2017 is nog wel de uitbreiding van aantal wedstrijddagen tot in totaal 9 dagen per jaar opgenomen.

De Commissie m.e.r. stelt in haar advies van 20 april 2017² dat zij de volgende onderwerpen als essentiële informatie in het MER beschouwd:

- Beschrijving van de milieueffecten van zowel het huidige, feitelijke gebruik als van het legale gebruik voor het geval dat die van elkaar verschillen.
- Een beschrijving van de milieueffecten die optreden als het plan meer of minder gebruik toestaat dan wat nu mogelijk is (Citaat "nu: trainingen gedurende 6 uur/week en 3 wedstrijddagen per jaar. De omvang van de trainingen mag niet groter worden dan 8 uur/week omdat dan andere wettelijke regels aan de orde zijn").

¹ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>

² https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf

- Een beschrijving van mogelijke maatregelen waarmee de milieueffecten van het motorcrossterrein kunnen worden verminderd of voorkomen.

Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken. De gemeente geeft hier gehoor aan en het MER eerste fase is samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Ook heeft de Commissie geadviseerd (dus niet als essentiële informatie gevraagd) te onderbouwen "...in welke (regionale) behoeften op het gebied van motorcross het terrein voorziet en waarom dit terrein de aangewezen locatie is...".

De reacties hebben geleid tot onderstaande aanpassing van de reikwijdte of het detailniveau van het planMER:

- Alternatief 2 uit de NRD vervalt, omdat de MSV aangeeft de extra openingstijden niet nodig te hebben. Het uitgangspunt bij het bestemmingsplan is niet meer toe te staan dan nodig is. Om deze reden is ook geen maximumvariant nodig, in het bestemmingsplan zal worden vastgelegd hoeveel uur per week het motorcrossterrein mag worden opengesteld en welke afwijking hiervan mogelijk is.
- Het huidige gebruik en de inrichting van het terrein wijken af van de planologische legale situatie. Daardoor wordt in dit MER het verschil tussen beide situaties nader onderzocht (huidig gebruik en planologisch legale gebruik).
- Daarnaast wordt nog een variant opgenomen waarbij de beginnersbaan wordt verplaatst.

MER 1^e fase

De eerste fase van het MER³ heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019. Daarbij is op 18 januari 2019 ook een verzoek om advies over het eerste fase MER naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd en zijn de stukken voor advies verstuurd aan het Wetterskip Fryslân, de provincie Friesland en omliggende gemeenten.

Adviesreacties

Er zijn verschillende adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. Met name het Wetterskip en de provincie hebben enkele inhoudelijke punten aangedragen, maar deze hebben niet geleid tot aanpassing in de aanpak van het MER 2^e fase.

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het ontwerpplanMER uitgebracht⁴. De commissie is van mening 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. De commissie doet de volgende aanbevelingen:

- de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{A,r,LT}$), 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_{Op}) te verbeteren.
- een samenvatting op te nemen, een bijlage met definities en een toelichting waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd;
- in het definitieve MER figuren met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten;
- 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;
- 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:

³ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>

⁴ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf

- aan te geven wat het effect kan zijn van de verschillende mogelijke interpretaties van de vergunde geluidruimte;
- aan te geven hoe de actuele geluidsniveaus 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.

De inspraak en opmerkingen van de Commissie m.e.r. zijn zo goed mogelijk verwerkt in dit MER 2^e fase. Belangrijk punt hierbij is dat de locatiestudie opnieuw is uitgevoerd. De eerste studie ging uit van een benodigde afstand van 700 meter tot woningen. Naar aanleiding van de discussie over daadwerkelijke geluidsniveaus, is dit aangepast naar 700 meter vanaf woonkernen. Hierdoor zijn in theorie meer potentiële locaties geschikt en vergelijkbaar met de huidige locatie. Daarnaast is een update gedaan op de aanwezige beschermde gebieden met de juiste afstanden. Ten slotte is, zoals de Commissie heeft gevraagd, de potentiële geluidbelasting meegenomen in de beoordeling van alternatieve locaties.

De overige punten die de Commissie heeft opgemerkt zijn nader uitgewerkt in het aanvullend akoestisch onderzoek en samengevat in het MER. Omdat dit MER een volwaardig MER is, zijn alle mitigerende maatregelen, leemten in kennis, benodigde monitoring en een samenvatting opgenomen.

Inspraakreacties

Daarnaast zijn twee inspraakreacties binnengekomen, een van omwonenden en een van MSV. De reacties zijn beschreven en beantwoord in de Nota inspraak en overleg.

De inspraak van omwonenden heeft vooral betrekking op de procedure/NRD, de al dan niet vergunde en onderzochte activiteiten, nut en noodzaak van deze activiteit op deze locatie, de onderzochte situaties en de inzichtelijkheid daarvan en de aanpak van het geluidonderzoek met de daaraan ten grondslag liggende geluidbronnen en uitgangspunten.

In het MER 2^e fase en bijbehorend geluidrapport is hieraan tegemoet gekomen door zo zorgvuldig mogelijk het verschil tussen het huidige gebruik, het wettelijk toegestaan gebruik (referentiesituatie) en het gewenste gebruik (voorgenomen activiteiten en plusvarianten) te beschrijven. Ook is nu een extra te onderzoeken alternatief opgenomen, namelijk het verplaatsen van de beginnerscrossbaan. In het akoestisch onderzoek is nader in gegaan op de door de inspreker genoemde onderbouwingen, geluidbronnen en cumulatie van verschillende geluidsbronnen.

De reactie van MSV heeft betrekking op omschrijvingen en terminologie. De terminologie die is gerelateerd aan de m.e.r.-wetgeving (zoals voorgenomen activiteit) is niet aangepast, waar relevant zijn beschrijvingen over de MSV wel aangepast. Tevens wordt ingegaan op de uitgangspunten van het geluidsonderzoek (bijvoorbeeld bronvermogens en tonaliteit). Hierop wordt in het nieuwe akoestisch onderzoek uitgebreid ingegaan. Verder wordt in het MER 2^e fase de planologische status van de beginnerscrossbaan verduidelijkt en wordt aangegeven dat de variant veldsporten alleen op het eigenlijke motorsportterrein aan de orde is, niet binnen de bestemming natuur.

1.5. Vervolgbesluiten

Het doel van de huidige procedure is het vaststellen van een bestemmingsplan om een goede planologische regeling voor de locatie van het motorcrossterrein te realiseren. Afhankelijk van de bepalingen in het bestemmingsplan, zijn vervolgens nog aanvullende besluiten of procedures nodig.

Omgevingsvergunning milieu

De MSV beschikt over een provinciale milieuvergunning voor trainingen (2001) en een gemeentelijke vergunning voor wedstrijdsituaties (2008). Nadat het nieuwe bestemmingsplan voor het motorcrossterrein is vastgesteld, zijn (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig. Op grond van het Besluit omgevingsrecht is het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf hiervoor het bevoegd gezag.

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.

Besluiten op grond van het nieuwe bestemmingsplan

In het voorontwerpbestemmingsplan kunnen bepaalde activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk gemaakt worden na een separaat besluit (binnenplanse afwijking) door het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de voorgeschiedenis, evenals het wettelijk- en beleidskader en het beoordelingskader. Hoofdstuk 3 gaat in op de behoefteonderbouwing en de aanvullende locatiestudie. In hoofdstuk 4 is de voorgenomen activiteit beschreven en is de aanpak van het planMER opgenomen, waarbij wordt ingegaan op de onderzoeksmethodiek (de onderzochte situaties).

In hoofdstuk 5 tot en met 12 komen achtereenvolgens de volgende thema's aan de orde:

- Verkeer;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Natuur;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Externe veiligheid;
- Klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Per milieuaspect is een beschrijving gegeven van de referentiesituatie en wordt vervolgens in gegaan op de mogelijke gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Hoofdstuk 13 geeft een overzicht van de conclusies, ook ten aanzien van het overkoepelende thema gezondheid, de leemten in kennis en de benodigde monitoring.

De verschillende deelonderzoeken zijn als bijlagen bij dit MER opgenomen.

2. Voorgeschiedenis en kaders

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende algemene beleidskaders van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf. Ook wordt het toetsingskader voor geluid beschreven en wordt het beoordelingskader voor alle te onderzoeken aspecten opgenomen. De toetsings- en beleidskaders voor de overige (milieu)thema's zijn in de betreffende hoofdstukken of onderliggende onderzoeken beschreven.

2.1. Geschiedenis

In deze paragraaf wordt de voorgeschiedenis ten aanzien van de planologische regeling en milieuvergunning chronologisch weergegeven.

In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.

Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980

Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld en is op 2 februari 1981 goedgekeurd. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich meebrachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 2.1 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.



Figuur 2.1 Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980 met onthouding van goedkeuring

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997

Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 verkreeg de motorclub een milieuvergunning. Het bestemmingsplan werd echter drie jaar na vaststelling vernietigd, wegens vernietiging van de milieuvergunning. De geluidwallen die aangelegd dienden te worden om de milieuvergunning te verkrijgen, waren inmiddels al wel aangelegd.

Milieuvergunningen

Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden kunnen plaats vinden.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013

In 2011 werd een ontwerp bestemmingsplan gemaakt, dat op 26 februari 2013 werd vastgesteld. Er leek daarmee een duidelijke planologische regeling te zijn voor het plangebied, maar de Afdeling heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 vernietigd. Dit, in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende zijn onderzocht.

Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014

Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. De gemeente heeft besloten om de bestaande situatie vast te leggen in een beheersverordening. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime. Op het deel van het terrein waaraan goedkeuring is onthouden geldt geen planologisch regime.

Tijdelijke omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening 2016

Om het parkeren bij wedstrijden op agrarische gronden aan de noord/noordwestzijde van de percelen van de MSV (nummers 16 op figuren 4.2 en 4.3, binnen perceel D137) mogelijk te maken, is op 21 mei 2016 een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend voor maximaal 10 jaar voor het parkeren van 50 tot 300 auto's gedurende 3 wedstrijden per jaar.

Conclusie

Het feitelijk, bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981- in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidige gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidvoorschriften zijn verbonden.

2.2. Algemeen beleidskader

In onderstaande tabel zijn de meest relevante plannen en beleidsdocumenten voor Prikkedam opgenomen, zowel op nationaal (NL) als op provinciaal (P) en gemeentelijk (G) niveau. Daar waar is aangegeven dat een beleidsdocument relevant is voor de locatie Prikkedam, wordt in dit MER en het bestemmingsplan rekening gehouden met de daar aangegeven uitgangspunten.

Tabel 2.1 Beleidskaders

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Prikkedam
NL	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012)	In de SVIR worden de nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteengezet en welke instrumenten daarvoor worden ingezet.	Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
NL	Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking.	Prikkedam betreft een bestaand motorcrossterrein. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking.
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008)	Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.	Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO ₂ en NO _x . Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.
P	Streekplan Fryslân 2007	In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid. In het streekplan staat de relatie tussen steden en platteland centraal.	In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.
P	Grutsk op 'e Romte	Deze thematische structuurvisie (2014) vormt de uitwerking van het provinciaal Streekplan en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting aan ten aanzien van de in het Streekplan geformuleerde kernkwaliteiten.	Het plangebied ligt in deelgebied "Zuidelijke Wouden". Binnen dit deelgebied is één van de genoemde provinciale belangen relevant, namelijk: de vrij robuuste structuur van houtwallen, boombeplanting etc. Uitgangspunt is de aanwezige boomstructuur niet aan te tasten.

P	Verordening Romte Fryslân 2014	De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid.	In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip “dagrecreatie”. Ten aanzien van ‘dagrecreatieve inrichtingen’ is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.
G	Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030	In deze visie geeft het gemeentebestuur op hoofdlijnen en op structuurniveau richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Ooststellingwerf. Er wordt gekeken naar een vitale, leefbare en aantrekkelijke toekomst.	In deze visie wordt het motorcross-terrein niet expliciet genoemd. De uitgangspunten in de visie staan het voorgenomen plan niet in de weg.
G	Gemeentelijk milieubeleidsplan 2010-2016	De visie van dit milieubeleidsplan is een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Er wordt ingezet op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.	Het Milieubeleidsplan 2010 – 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/ 2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.
G	Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030	De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt.	Relevante thema's zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO2 uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan.

2.3. Toetsingskader voor geluid

Beoordeling ruimtelijke afweging en milieufafweging

Voor motorcrossterrein De Prikkedam is geluid een cruciaal milieuaspect. In het akoestisch onderzoek, opgenomen als bijlage 4 bij dit MER, is het toetsingskader voor de beoordeling van geluid vanwege motorcrossterreinen uitgebreid weergegeven.

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie is wordt dit ook meer en meer geaccepteerd. Om deze reden wordt in het akoestisch onderzoek ook het toetsingskader geschetst zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing. De verschillende toetsingskaders zijn vastgelegd in:

- VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009).
- Handleiding industrielaawaai en vergunningverlening (VROM, 1998).
- vigerende milieuvergunningen (inclusief voorschriften).

- Activiteitenbesluit.
- Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996).
- Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996).
- Wet geluidhinder (hier niet van toepassing).

Ieder beoordelingskader is in het akoestisch onderzoek in bijlage 4 verder uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kaders kort samengevat.

VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009)

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In de eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) kan op voorhand worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook, voor wat betreft trainingen, worden nagegaan of er kan worden aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Voor wat betreft maximale geluidniveaus wordt aangesloten bij de algemeen geldende (zowel vanuit ruimtelijk als milieuspoor) grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode.

Handleiding industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998)

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een "Landelijke omgeving" met een richtwaarden van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de "Handleiding industrielawaai en vergunningverlening" maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan uitsluitend worden afgeweken indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

Vigerende milieuvergunningen

Op basis van de huidige milieuvergunningen is een equivalent geluidniveau van maximaal 61 dB(A) vergund (Prikkedam 1) tijdens trainingen, invallend op de gevels van omliggende woningen en op een waarnemhoogte van $h_o = + 5,0$ meter. In de voorschriften is uitgegaan van 5 dB toeslag voor tonaal geluid; zonder deze toeslag is een equivalente geluidniveau van maximaal 56 dB(A) vergund (Prikkedam 1). Onder voorwaarden kan het geluid vanwege motorcrossen als niet-tonaal worden beoordeeld. In het akoestisch onderzoek en MER wordt dit als uitgangspunt genomen.

Naast "vergunde geluidniveaus" kan ook worden uitgegaan van "vergunde activiteiten", waarbij op grond van een akoestisch onderzoek door NAA uit 1996 (sanering en vergunningaanvraag) uitgegaan wordt van maximaal 900 crossminuten per trainingsdag. In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 is aangetoond dat de situatie op basis van "vergunde activiteiten" en "vergunde geluidniveaus" globaal overeenkomen.

Wedstrijden zijn momenteel toegestaan op grond van de milieuvergunning van 2008. Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) is een vergelijking van situaties als bij wedstrijden niet geheel correct. Daarom is voor wedstrijden de referentiesituatie bepaald op basis van de "vergunde activiteit" tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A).

Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996)

In het kader van landelijke of regionale wedstrijden zal worden aangesloten bij de publicatie Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding

bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat het van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielervedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur). Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

2.4. Beoordelingskader MER

In het MER worden de effecten van het bestemmingsplan Motorcrossterrein 2019 beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten maar ook om de positieve effecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij zal circa 10 jaar vooruit worden gekeken (2028 of 2030 afhankelijk van de beschikbare gegevens). De effectbeoordeling zal plaatsvinden op het schaalniveau dat past bij het schaalniveau van het m.e.r.-plichtige plan, ofwel het bestemmingsplan.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In tabel 2.2 is het beoordelingskader weergegeven.

Tabel 2.2 Milieuthema's en -aspecten, criteria en werkwijze

Milieuaspect	Subaspect	Toetsingscriterium	Werkwijze
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitings-structuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief
Geluid	Geluidniveaus trainingen en wedstrijden	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Piekgeluiden en tijdelijke verhogingen	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Indirecte hinder	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
	Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
	Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief
Natuur	Beschermd gebied	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
		Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk	kwalitatief/kwantitatief
	Beschermd	Beïnvloeding van beschermde natuur- en diersoorten	kwalitatief/kwantitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie (LCA)	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding van de openheid en schaal van het landschap	kwalitatief
	Cultuurhistorische waarden	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen	kwalitatief
	Archeologische waarden	Verlies of aantasting van archeologische waarden	kwalitatief
Bodem, Water	Grondverzet en bodemopbouw	Invloed op grondverzet en bodemopbouw	kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Beïnvloeding bodemkwaliteit	kwalitatief
	Grondwater	Beïnvloeding grondwaterstanden en -kwaliteit	kwalitatief
	Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewater en -kwaliteit	kwalitatief
	Waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	kwalitatief
Externe veiligheid	Inrichtingen en transport	Beïnvloeding plaatsgebonden- en groepsrisico	kwalitatief
Klimaatadaptatie, energietransitie	klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	kwalitatief
		Voorkomen hittestress en verdroging	kwalitatief
	klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot	kwalitatief
		Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief

De effectanalyse is voor bepaalde aspecten kwantitatief uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, is de effectanalyse kwalitatief of op basis van een deskundigenoordeel uitgevoerd. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn. In de volgende hoofdstukken wordt per milieuthema ingegaan op de criteria en onderzoeksmethodiek, waarbij zal worden aangegeven hoe de effecten worden beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal:

Score	Beoordeling van het effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen of nauwelijks effect
0/-	beperkt negatief effect
-	negatief effect

3. Onderbouwing nut en noodzaak

3.1. Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. adviseert in haar NRD-advies om bij de doelstelling de (regionale) behoefte aan motorcross te specificeren en aan te geven waarom dit terrein de aangewezen locatie is. Zij adviseert daarbij aan te geven in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn, gebruikmakend van de VNG-richtafstand. In haar tussentijds toetsingsadvies accepteert de Commissie dat het zoekgebied binnen de gemeentegrenzen ligt, maar geeft zij aan voor de alternatieve locaties aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op die locaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden.

In paragraaf 3.2 wordt de behoefte nader onderbouwd. In paragraaf 3.3 is de locatieonderbouwing opgenomen.

3.2. Behoefte

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV de Prikkedam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en verplaatsing van het motorcrossterrein naar een locatie buiten de gemeentegrenzen op voorhand financieel onuitvoerbaar is en daarmee een niet-realistisch alternatief, is een nader regionaal behoefte- of locatieonderzoek niet verricht.

De vereniging heeft een ledenbestand van circa 130 à 150 betalende leden. Daarnaast komen motorsporters uit andere provincies en soms uit andere landen naar het Motorcrossterrein de Prikkedam voor trainingen op een zandbaan. Daarom is het ook mogelijk om als niet lid een dagpas in plaats van een lidmaatschap aan te schaffen. MSV de Prikkedam is al 70 jaar financieel zelfstandig, mede door, naast de inkomsten van leden en betaalde dagpassen, andere financiële bronnen zoals de inkomsten uit de kantine, donateurs en sponsoren in geld, arbeid en/of materieel.

3.3. Locatieonderbouwing

Opzet

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. is in het MER 1^e fase al een globale locatiestudie uitgevoerd. Naar aanleiding van inspraak en nieuwe inzichten, is deze locatiestudie voor dit MER aangevuld en opgenomen in bijlage 2. In dit hoofdstuk wordt een beknopte samenvatting opgenomen.

In de locatiestudie is, net als in paragraaf 3.2, onderbouwd dat het zoekgebied zich beperkt tot binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingwerf. Ook is aangetoond dat een andere locatie binnen de gemeente alleen meerwaarde heeft, als dit vanuit milieuhygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Een vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar is én voldoende omvang en breedte heeft (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Globaal minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning in de huidige situatie).

Resultaten

Uit de locatiestudie blijkt dat er in potentie zeven locaties zijn die aan bovenstaande criteria voldoen. Vervolgens zijn deze locaties in detail beoordeeld op geluid, ontsluiting, landschappelijke inpassing en andere lokale kansen of belemmeringen.

Hieruit blijkt dat voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locatie moet worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap, is de landschappelijke inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding.

Er zijn geen locaties die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locaties 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit vanuit de milieuwetgeving sowieso niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidafschermende voorzieningen nodig zullen zijn.

Ten slotte is een financiële beoordeling van een verhuizing/nieuwe inrichting op deze alternatieve locaties uitgevoerd. Hieruit blijkt dat verplaatsing niet zondermeer financieel haalbaar is. Nu niet is aangetoond dat verplaatsing tot grote milieuhygiënische voordelen leidt, is verplaatsing geen reëel alternatief.

3.4. Conclusie

Uit dit hoofdstuk blijkt dat er met name een lokale behoefte is aan het motocrossterrein. Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt, ook in relatie tot de verplaatsingskosten.

De conclusie van het locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

4. Onderzoekopzet

4.1. Plangebied en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied.

Plangebied

Het plangebied is het rood omlijnde gebied zoals in figuur 4.1 is weergegeven. Het motorcrossterrein de Prikkedam wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt samen met de weg Egypte de noord- en oostelijke grens van het plangebied. De westelijke grens wordt bepaald door het NNN-gebied en de zuidelijke grens wordt gedeeld met de perceelgrens van de woningen aan de Grindweg.

Het plangebied bestaat uit diverse percelen waarvan perceel D137 en D138 behoren tot de inrichting en in eigendom zijn van MSV. De percelen D135, D136 en D369 (gedeeltelijk) behoren niet tot de inrichting maar worden wel meegenomen in het plangebied als bestemming 'Agrarisch met waarden –natuur- en landschapswaarden'.



Figuur 4.1 Plangebied en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

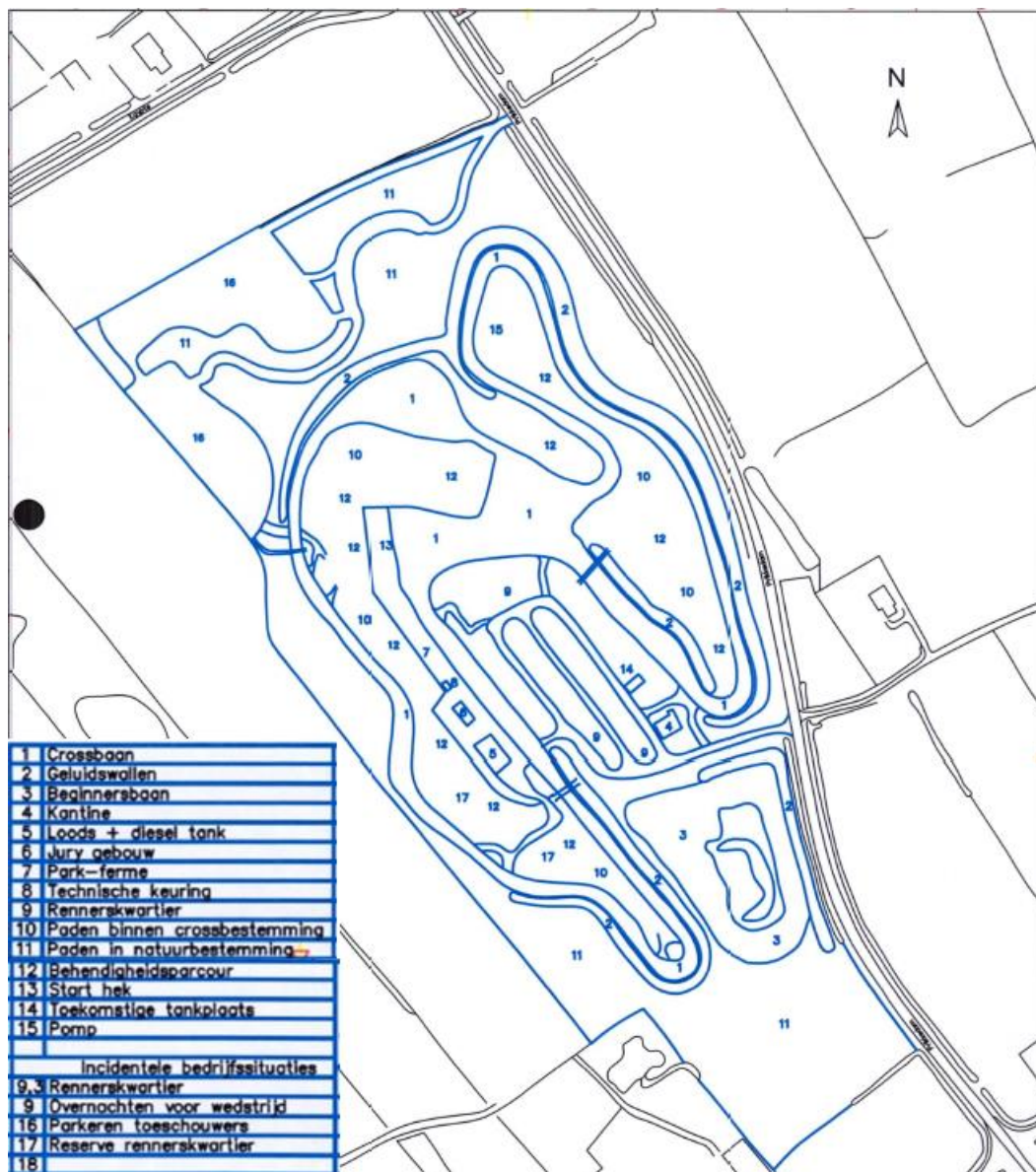
Studiegebied

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in en in de omgeving van het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op, het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied. Voor milieuaspecten zoals natuur, verkeer en geluid kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden. In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied. In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

4.2. Huidige situatie

Beschrijving inrichting Prikkedam (ruimtelijk)

In de onderstaande figuur 4.2 is het motorcrossterrein de Prikkedam weergegeven, in bijlage 3 is een grotere versie van deze figuur opgenomen. In deze paragraaf worden de verschillende onderdelen van het terrein beschreven.



Figuur 4.2 Overzichtskaart Prikkedam (bron: MSV de Prikkedam, 24 sep 2016)

Crossbanen

- De hoofdcrossbaan (nr. 1) is circa 1.530 meter lang en kent meerdere bochten. In de baan zijn enkele springbulten aangebracht. Rondom, aan de zuid en oostzijde van de crossbaan liggen geluidswallen (nr. 2) De lengte- en hoogte-informatie is opgenomen in akoestisch onderzoek (zie bijlage 4).
- Aan de zuidkant van het terrein ligt een beginnersbaan (3).
- Bij trial en enduro is behendigheid en techniek belangrijker dan snelheid. Het trial- en enduro-parcours (nr. 12) bestaat uit hindernissen (bijv. boomstammen, rioolbuizen) en smalle paadjes met bochtjes op het binnenterrein binnen de inrichting, zodat de trial en enduro behalve op de hoofdcrossbaan ook op dit parcours kunnen trainen. Een enkele rijder gebruikt dit parcours met een quad.

De hoofdcrossbaan voldoet aan de minimale eisen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Deze eisen hangen af van het type wedstrijd. De minimale eisen van de KNMV zijn 6 meter breedte met aan elke kant 1 meter vrije zone, op het motorcrossterrein de Prikkedam is dit 8 tot 10 meter breedte. Voor wedstrijden is de vereiste minimum lengte van de baan 1.500 meter.

Clubgebouwen

Op het terrein staan de volgende gebouwen: de kantine (4), loods en dieseltank (5) en het jurygebouw (6). In 1998 is vergunning verleend voor de kantine, afschietplaats en een geluidscherm. Wel wordt opgemerkt dat de huidige bebouwing niet binnen het aangewezen bouwvlak staan.

Rennerskwartier

Het rennerskwartier (9) in het midden van het terrein wordt gebruikt voor het parkeren en wachten bij trainingen en wedstrijden. Het rennerskwartier wordt ook gebruikt voor het plaatsen van kampeermiddelen voor overnachtingen voorafgaand aan een wedstrijddag.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). Het binnenterrein is bereikbaar via de hoofdingang tegenover Prikkedam 1. Er kunnen maximaal 250 auto's op het binnenterrein parkeren. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. Dit deel van het terrein is bereikbaar via de noordelijk gelegen ingang. Hier is ook plaats voor 250 auto's. Het parkeren van bezoekers wordt in uitzonderlijke gevallen ook toegestaan ter plaatse van de beginnersbaan (onderdeel 3).

Recreatief medegebruik

Het motorcrossterrein en de gebouwen zijn, zoals in de milieuvergunning 2001 is aangegeven, afgesloten en door het hekwerk bij de hoofdingang is het terrein buiten openstellingstijden niet toegankelijk voor gemotoriseerde activiteiten. Via de paden aan de noordzijde van het gebied, is het gebied vanaf de openbare weg toegankelijk. Het terrein wordt regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiters en mountainbikers. Dit wordt gezien als recreatief medegebruik en wordt door de vereniging als eigenaar toegestaan. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Dagrecreatief gebruik voor zover dat valt binnen het deel van het terrein waarvoor geen bestemmingsplan geldt is toegestaan. Op het deel dat valt binnen het deel van het terrein dat valt onder het bestemmingsplan van 1980 was geen dagrecreatie, anders dan het motorcrossterrein, toegestaan. Dagrecreatief gebruik binnen de bestemming Natuurgebied in de vorm van eenvoudige recreatieve voorzieningen (zoals bank, picknick-wet of afvalbak) waren toegestaan in het bestemmingsplan uit 1980.

Huidige gebruik

Trainingen

Het terrein wordt als volgt gebruikt voor trainingen:

- woensdag 14.00-17.00 uur (periode 1 november t/m 31 maart);

- woensdag 16.00-19.00 uur (periode 1 april t/m 31 oktober)⁵;
- zondag 09.30-12.30 uur (hele jaar).

Gemiddeld zijn er ongeveer 70 rijders aanwezig bij een training, maar dit aantal is zeer wisselend afhankelijk van of het de woensdagmiddag of de zondagochtend betreft, of er wedstrijden elders zijn en van het seizoen. Ter illustratie: de eerste mooie dag van het jaar, wanneer de andere banen nog dicht zijn omdat ze seizoensgebonden zijn, kunnen soms meer dan 100 rijders aanwezig zijn. Op een winterdag met vorst komt het ook voor dat er maar 10 rijders aanwezig zijn. Over het algemeen zijn er evenveel begeleiders als rijders aanwezig.

Tijdens een training wordt er gereden in twee groepen op de hoofdbaan. Beginners en gevorderden trainen apart om niet te grote snelheidsverschillen te hebben tussen de rijders in het kader van veiligheid. Daarbij wordt er om het half uur gewisseld. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo'n groep gemiddeld 15-20 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden). Een snelle rijder rijdt gemiddeld 1 minuut en 45 seconden de (hoofd)baan rond, een ongeofende boven 2 minuten.

Beginnersbaan

De beginnersbaan wordt alleen gebruikt voor training, hoofdzakelijk 1 x per week. De baan wordt gebruikt door beginnende rijders. Op de binnenbaan rijden kinderen of diegene die voor het eerst op een motor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder. Uitgangspunt is dat hier 4 motoren gelijktijdig op de baan zijn en dat er maximaal 100 crossminuten per dag wordt getraind op deze baan. In de vergunning van 2001 is aangegeven dat alleen mini's (motoren met maximale cilinderinhoud van 60 cc) op deze baan zijn toegestaan, ondanks dat in de aanvraag ook incidenteel 80 cc motoren werden aangegeven.

Trial, enduro en quads

Tijdens trainingsopeningstijden worden de paden in onderdeel 12 gebruikt voor trial, enduro en quads. Een enkele rijder (circa 10 per dag) traint/rijdt op een quad binnen reguliere trainingstijden.

Wedstrijden

Het gebruik van de crossbaan (nr. 1) voor wedstrijden is vergund in de gemeentelijke milieuvergunning van 28 april 2008. Conform deze vergunning zijn er per jaar op het motorcrossterrein De Prikkedam 3 landelijke of regionale wedstrijddagen. Op een wedstrijddag kan er van 9:00 uur tot 18:00 uur gecross worden. Per wedstrijdmanche is het toegestaan om maximaal 50 rijders tegelijkertijd op de baan te hebben. Per wedstrijddag zou de MSV 300 rijders in diverse cc-classes kunnen faciliteren. Op een wedstrijddag bezoeken maximaal 1300 personen het terrein, bestaande uit rijders, begeleiders, vrijwilligers en bezoekers.

Geluid

De KNMV en de MON (Motorsport Organisatie Nederland) stelt als huidige norm van 94 dB(A) op 7.5 meter afstand voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor (O)NK-wedstrijden (Open Nederlandse Kampioenschap) geldt een geluidsnorm van 100 dB(A). Deze norm hanteert MSV ook. MSV geeft aan dat zij hierop visueel controleert. Bij twijfel wordt er gemeten: bij meting boven 96 dB(A) krijgt de betreffende crosser een waarschuwing en boven 100 dB(A) wordt de crosser uit de baan gehaald. Crossers met een wedstrijdruitlaat krijgen bij trainingen geen toegang tot de baan.

Overnachten en parkeren

⁵ In de voorschriften van de vergunning 2001 staan geen tijden genoemd, maar zijn wel voorschriften voor de avondperiode opgenomen. In de aanvraag zijn voor de zomerperiode trainingstijden van 17:00 tot 20:00 uur opgenomen (voor de zondag en winterwoensdagen is 3 uur trainen in de dagperiode aangevraagd). In de uitspraak van de Raad van State zijn deze geluidvoorschriften voor de avondperiode vernietigd, waarmee de woensdagtraining in de periode 1 april t/m 31 oktober impliciet van 17:00 tot 19:00 zou zijn. De MSV heeft de uitspraak van de RvS geïnterpreteerd als noodzaak de drie trainingsuren te verschuiven naar de dagperiode, dus van 16:00 tot 19:00 uur op zomerwoensdagen.

Het middenterrein (nr. 9) wordt gebruikt voor parkeren en voor overnachten bij wedstrijden, er zijn dan gemiddeld 30 kampeermiddelen aanwezig, meestal caravan, bus of camper. Aanvullend wordt op wedstrijddagen het parkeerterrein aan de noordzijde (nr. 16) gebruikt voor het parkeren van circa 250 auto's.

Recreatief medegebruik

Er zijn geen vastgelegde activiteiten voor het medegebruik. Wel wordt er over het terrein gewandeld, rijdt men er zo nu en dan met paarden of mountainbikes en worden er ook honden uitgelaten, spelen er kinderen die in de bomen klimmen. Ook een kindersurvival heeft eenmalig plaats gevonden.

Onderhoud en overige voorzieningen

Na iedere training wordt de baan met een tractor vlak gereden. De werkzaamheden beslaan maximaal 2 uur in de week, circa 1 uur na een training of wedstrijd. Daarnaast wordt het nodige onderhoud uitgevoerd, zoals maaien van de parkeerplaats. Er wordt een shovel gebruikt bij reparatie van de baan.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten met behulp van een met water gevulde giertank. Het water is afkomstig van de ten noorden gelegen watergang de 'Tsjonger of de Kuunder'. Bij wedstrijden is deze tank continu aanwezig.

Ook is een afspuitplaats aanwezig. Het afvoerwater van deze afspuitplaats wordt via een put in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar de gemeente wordt vervoerd voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van ca 2 m³ en bevat een vloeistofdichte coating. Hiervoor is vergunning verleend door het Wetterskip op 1 februari 1996.

Daarnaast vindt beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Voor afgewerkte olie is er een opslagcapaciteit van 2 x 200 liter aanwezig, er wordt circa 30 liter op jaarbasis afgevoerd. De opslag van dieselolie vindt plaats nabij de loods en bestaat uit een bovengrondse tank met een inhoud van 720 liter. Het gebruik op jaarbasis betreft ca. 1.400 liter.

4.3. Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige (feitelijke bestaande), legale situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen in en nabij het plangebied, die zich ook voordoen als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Ook worden hieronder de gevolgen van vastgesteld beleid en projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, begrepen.

Feitelijk bestaande en planologisch legale situatie

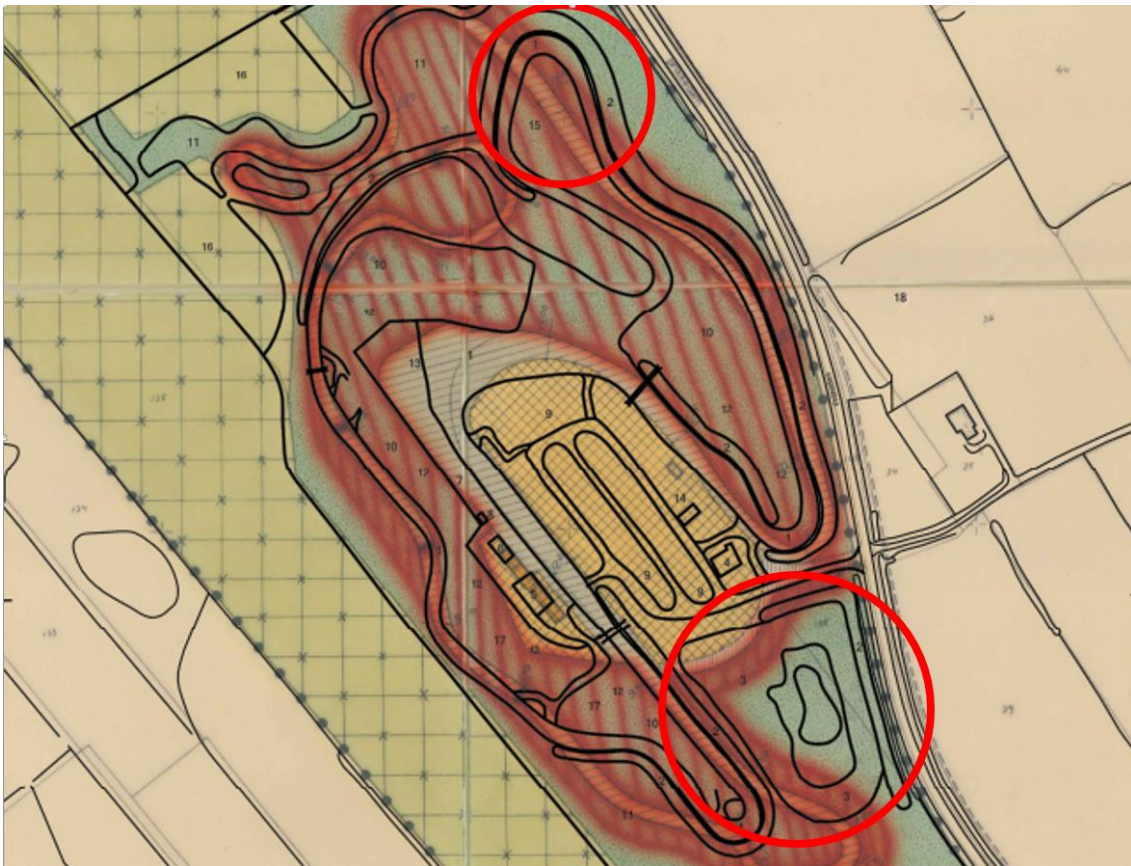
Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Deze situaties worden in deze paragraaf nader geanalyseerd.

Motorcrossactiviteiten

Op de gronden binnen het deel van het bestemmingsplangebied van het plan "Motorcrossterrein Prikkedam" waaraan op 23 maart 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden zijn geen ruimtelijke regels van toepassing. Een gebruik van deze gronden kan dan ook niet in strijd zijn met dergelijke regels. Er heeft een uitbreidingsplan van 1964 gegolden dat het hele terrein heeft bestemd als Sportterrein. Dat uitbreidingsplan is wel vervallen, maar het terrein is wel inbestemd. Het is dus oorspronkelijk bestemd als sportterrein en het terrein is er al sinds 1946. Op dit moment geldt voor een deel van het terrein een bestemmingsplan uit 1980. Voor het deel daarvan waaraan goedkeuring is onthouden en het oorspronkelijke

uitbreidingsplan herleefde, geldt inmiddels (na 1 juli 2013) geen geldend bestemmingsplan meer. Het huidige gebruik was destijds bestemd en is nu nog steeds toegestaan.

Voor de bestaande situatie wordt uitgegaan dat de motorcrossactiviteiten op de betreffende gronden plaats mogen vinden. De onderdelen 1, 10 en 12 van het motorcrosssterrein (zie figuur 4.2 of bijlage 3) liggen binnen dit gebied. Opgemerkt wordt dat de noordelijke bocht binnen onderdeel 1 niet volledig bestemd is. Een deel van de noordoostelijke bocht ligt in de bestemming Natuurgebied (uit het plan van 1980). Dit deel valt wel onder de milieuvergunning. Met het bestemmingsplan uit 1980 is de noordelijke lus verlegd waarna de baan korter (van 1.700 meter naar 1.530 meter) is geworden. Deze situatie heeft geleid dat de huidige noordelijk bocht voor een klein deel in de bestemming natuur is gelegen. De cross-activiteiten mogen plaatsvinden aan de binnenzijde van deze bocht. Waardoor geen sprake is van een onderbreking. In het geluidmodel (zie akoestisch onderzoek in bijlage 4), is echter aangetoond dat de bijdrage van deze bocht aan de totale geluidniveaus ondergeschikt is zodat de berekende geluidniveaus in een model met verlegde bocht niet anders zullen zijn dan in een model met het huidige baanontwerp. Dit is in het planMER reden geweest om dit deel van de baan mee te nemen in de referentiesituatie.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Trial, enduro en quads

Het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. De activiteiten waren in eerste instantie wel aangevraagd, maar met de aanvulling op de aanvraag van 8 november 2000 zijn de gedeelten “enduro” en “motortrial, autotrial, 4x4 auto’s, autosport” uit de aanvraag komen te vervallen. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.

Beginnersbaan versus natuur

De gronden ter plaatse van het oostelijke deel van onderdeel 3 (de beginnersbaan) van het motorcrosssterrein zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “doeleinden van landschap- en

natuurbouw, categorie N (natuurgebied)”. Deze gronden zijn bestemd voor “de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende, danwel aan de gronden eigen landschappelijke en natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met de daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en andere werken”. Het huidige gebruik van deze gronden voor motorcrossactiviteiten is in strijd met de bestemming en in strijd met het gebruiksverbod voor race of crossen in dit gedeelte. Oorspronkelijk betrof het hier een smal baantje in het bos, dit baantje viel onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan van 1980. Vervolgens is in 2011 het bos – illegaal - gekapt en is de beginnerscrossbaan verbreed en uitgebreid en er is in fasen een aarden wal aangelegd aan de oostkant van de beginnerscrossbaan. Door die wijzigingen van de beginnerscrossbaan is de afwijking van het bestemmingsplan vergroot en dat was niet toegestaan onder het overgangsrecht. De nieuwe situatie was op dat moment niet langer te vergelijken met de oude situatie en daarmee is de hele beginnerscrossbaan (en de aarden wal) illegaal geworden en is dat nog steeds tot het nieuwe bestemmingsplan in werking treedt. Op basis hiervan maken de motorcrossactiviteiten en het parkeren op onderdeel 3 geen deel uit van de referentiesituatie.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). De gronden ter plaatse van onderdeel 9 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Hieruit wordt geconcludeerd dat het parkeren een (ondergeschikte) activiteit is dat bij de motorcrosstrainingen en -wedstrijden past. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. De gronden ter plaatse van onderdeel 16 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “agrarische doeleinden, categorie LW (agrarisch gebied van landschappelijke waarde)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een grondgebonden agrarisch bedrijf, alsmede voor de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende danwel aan de grond eigen landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en werken’. Daarbij is bepaald dat “het is verboden de in lid 1 omschreven gronden te gebruiken of te doen gebruiken voor: sport-, wedstrijd- of speelterrein, parkeerterrein, kampeer- of caravanterrein”. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is daarmee in strijd met de bestemming. Om het parkeren op deze gronden mogelijk te maken is hiervoor op 21 mei 2016 voor een periode van 10 jaar een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels. Op basis hiervan worden in het onderzoek voor de planMER de parkeeractiviteiten op onderdeel 16 als activiteiten in de bestaande situatie opgenomen. De beginnersbaan op onderdeel 3 wordt bij grote drukte gebruikt als parkeerterrein. Zoals eerder beschreven zijn de activiteiten op de beginnersbaan geen onderdeel van de referentie, dus ook het parkeren niet.

Overnachten

Tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kan onderdeel 9 van het terrein ook gebruikt worden om te overnachten in mobiele kampeermiddelen. Zoals bij parkeren beschreven zijn de gronden ter plaatse van onderdeel 9 bestemd als “rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)” en bestemd zijn voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Daarbij is in de gebruiksregels bepaald dat ‘het verboden is de gronden te gebruiken voor:

- staan- en ligplaatsen voor onderkomens behoudens indien zulks geschiedt in verband met sportevenementen;
- kampeer- of caravanterrein of dagcamping, behoudens indien zulks tijdelijk geschiedt in verband met sportevenementen.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het overnachten tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag in verband met de wedstrijd niet in strijd is met de bestemming. Het overnachten past binnen de ruimtelijke regels.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten maar horen niet bij de motorcrossactiviteiten. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Deze activiteiten zijn in de (overgebleven) bestemming natuur niet expliciet uitgesloten. Eenvoudige recreatieve voorzieningen zoals een bank, picknickset of afvalbak zijn toegestaan. Op onderschikte activiteiten zoals het wandelen, fietsen en paardrijden zijn geen milieuregels van toepassing. Een gebruik van de gronden voor deze activiteiten is dan ook niet in strijd met dergelijke regels.

De paardrijdactiviteiten van de Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (SGW) bestaan in hoofdlijn uit een cross- en marathonwedstrijd. Deze wedstrijden vonden plaats op (een deel van) het motorcross-terrein en in de omgeving hiervan. Gezien deze activiteit slechts een aantal keer is voorgekomen, worden de paardrijdactiviteiten van de SGW niet als een bestaande activiteit gezien en daardoor maakt deze activiteit geen onderdeel uit van de referentiesituatie.

Autonome ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn er geen autonome ontwikkelingen voorzien waarover reeds een besluit is genomen. In de directe omgeving van het plangebied zijn ook geen relevante ontwikkelingen voorzien: met name verkeersbesluiten, nieuwe woningen of andere ontwikkelingen op aangrenzende percelen zijn hierbij beschouwd.

Conclusie referentiesituatie in het MER

Op grond van bovenstaande komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze bocht wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund.
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.
- Het gebruik van onderdeel 12 door trial, enduro en quads niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar.
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's

Algemeen

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basialternatief uit het 1^e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is het de intentie de bestaande situatie plus de activiteiten uit het verzoek van MSV van 17 april 2017, zoals ingebracht na ter inzage legging van de NRD, te onderzoeken. De extra activiteiten ten opzichte van het huidige gebruik, zijn opgenomen in twee 'plusvarianten'. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van aanvullende (niet-gemotoriseerde) sportactiviteiten.

Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecroost.

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

In de onderstaande tabel zijn de activiteiten in de huidige situatie, de referentiesituatie en in het basaalternatief/voorgenomen activiteit samengevat weergegeven. In de tabel en de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortvloeiend uit de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

Tabel 4.1 Verschillende huidige-, referentie- en voorgenomen situatie

Wat (activiteit)	Waar (fig. 4.2)	Huidig	Referentie	Voorgenomen activiteit
Motorcross (met verbrandingsmotor)	1	MET bocht in de baan 6 uur/week (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	MET bocht in de baan 6 uur/week (2 of 3 uren op woe en 3 uren op zo)	MET bocht in de baan 6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
		3 A- wedstrijddagen /jaar	3 A-wedstrijddagen /jaar	3 A- wedstrijddagen /jaar
		5 B- wedstrijden	Geen B-wedstrijden	Geen B- wedstrijden
Beginnersbaan motorcross (met verbrandingsmotor)	3	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	Geen	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
Enduro, trial en quads (alle met verbrandingsmotor)	10, 12	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen	Geen	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen
Overnachten	9	Vooraf aan en op een wedstrijddag	Vooraf aan en op een wedstrijddag	Vooraf aan en op een wedstrijddag

		(3 x per jaar)	(3x per jaar)	(3 x per jaar)
Parkeren	9, 16	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
	3	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Geen	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
Medegebruik	9, 16	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, Paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A-wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op 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.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor ander recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- Run-bike-run.

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein, bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden

geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu worden meegenomen in de afwegingen.

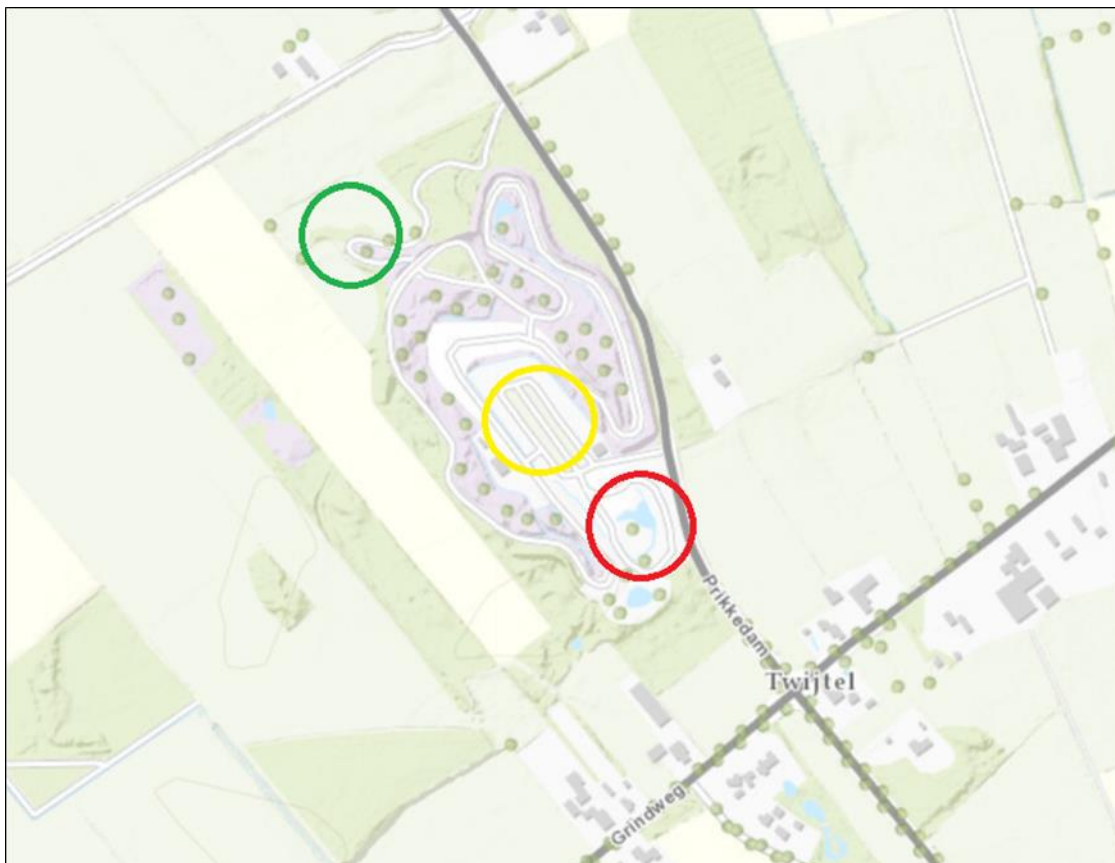
4.5. Alternatieven

Aanlegfase

Het motorcrossterrein is reeds aanwezig. Eventueel benodigde werkzaamheden, bijvoorbeeld voor geluidwallen en –schermen, zijn relatief beperkt, zodat er geen apart alternatief voor de aanlegfase wordt uitgewerkt.

Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie het gebruik van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt om te onderzoeken wat de optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, die nu binnen de groene cirkel is gelegen, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan. Ook in dit geval zal de beginnersbaan (maar nu op de nieuwe locatie) fungeren als derde extra parkeerplaats voor hele drukke wedstrijden.



Figuur 4.4 Alternatieven, Verplaatsing beginnersbaan

Overige

In het fase 1 MER zijn reeds andere akoestisch relevante alternatieven onderzocht, aangezien de opdracht van de Commissie m.e.r. hierbij was om te onderzoeken onder welke voorwaarden legalisering van de

motorcrossbaan op deze locatie mogelijk was. Zo is het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied reeds in fase 1 onderzocht. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in deze tweede fase niet nader onderzocht. In de eerste fase is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). Uiteindelijk is de 1^e fase een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. De afschermingsvariant wordt binnen de voorgenomen activiteit meegenomen als maatregelvariant.

Conclusie

In dit MER worden, gezien het bovenstaande, in principe twee 4 alternatieven onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie, zijnde het voornemen bestaande uit het basisalternatief, de 2 plusvarianten en het verplaatsen van de beginnersbaan. Daarnaast zal het toekomstscenario worden beschreven waarbij er meer elektrisch wordt gecroost.

5. Verkeer en mobiliteit

5.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingwerf

In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting.
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd.
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

5.2. Onderzoeksmethode en criteria

De effecten van de verkeerstoename op de omliggende wegenstructuur worden in beeld gebracht en beoordeeld. Voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de directheid van routes. Verkeersveiligheid wordt getoetst aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Parkeren wordt bij gebrek aan parkeernormen van onderhavige activiteit(en), getoetst aan het maximum aantal gebruikers van de activiteiten.

Ten zuiden van het plangebied liggen bushaltes aan de Bercoperweg – Grindweg, bij het kruispunt. Hier halteren op werkdagen om de 2 uur een bus, per richting. Deze bussen doen dienst tussen Appelscha en Oldeberkoop. In het weekend halteren geen bussen. Het plangebied is matig bereikbaar met het openbaar vervoer, maar gezien de aard van de inrichting is dit geen knelpunt. Dit is geen maatgevend onderdeel en zal in dit MER niet verder worden beoordeeld.

Tabel 5.1 Beoordelingskader verkeer

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Bereikbaarheid	functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief

De in de bovenstaande tabel 5.1 benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- sterke verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- /0 verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, doorstroming en verkeersveiligheid verslechtert;
- 0 er treden geen veranderingen op;
- 0/+ verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, verbetering doorstroming en verkeersveiligheid;
- + sterke verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verbetering doorstroming.

5.3. Referentie

Huidige situatie

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Verkeer bereikt het motorcrossterrein via de Prikkedam, een erftoegangsweg (type II) met een maximum snelheid van 60 km/u. De weg heeft een ontsluitende functie voor (landelijk) bestemmingsverkeer. De Prikkedam sluit in het zuiden via de Twijtel en Abbendijk (beide ook erftoegangswegen, type II) aan op de N351 en in het noorden op de N380. Beide N-wegen zijn provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/u.

Via de N351 wordt in oostelijke richting ontsloten naar Oosterwolde en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting wordt ontsloten naar Wolvega en vindt aansluiting plaats met de A32. De N380 ontsluit in oostelijke richting naar Donkerbroek en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting ontsluit de N380 richting Heerenveen en vindt aansluiting plaats met de A32. Doordat het plangebied vooral lokaal verkeer aantrekt, heeft het met de snelle aansluitingen op de N-wegen een goede bereikbaarheid.

Op de omliggende wegen zijn verkeerstellingen uitgevoerd van eind februari tot eind maart 2019. Tellingen hebben plaatsgevonden op de Prikkedam, Grindweg, Bercoperweg, Twijtel, N351 en N380. De huidige intensiteiten zijn opgenomen in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Intensiteiten omliggend wegennet

Weg	Wegvak	Woensdag	Gemiddelde werkdag	Zaterdag	Zondag	Gemiddelde weekday
1. Schoterlands-weg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	2.335	2.304	1.805	1.382	2.101
2. Schoterlands-weg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	2.563	2.490	1.876	1.482	2.258
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	1.009	958	768	684	892
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	984	949	777	695	888
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	1.209	1.139	890	816	1.057
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-plaats MSV	1.192	1.130	905	835	1.056
7. Inrit parkeerterrein MSV*	Parkeerplaats - Prikkedam	-	-	-	-	-
8. Inrit terrein MSV**	MSV terrein - Prikkedam	34	17	25	148	45
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	1.245	1.176	923	843	1.092
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	480	471	441	394	337
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	609	598	510	451	564
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	1.039	1.003	807	693	930
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbendijk	5.488	5.358	3.841	3.169	4.828
14. Bovenweg (N351)	Abben-dijk - Tronderweg	5.505	5.502	3.870	3.137	4.931

* niet in gebruik geweest gedurende februari / maart 2019

** tellingen van april / mei 2019

Uit de intensiteiten valt op te merken dat op de woensdagen maar een beperkt hogere intensiteit is gemeten dan de gemiddelde werkdagen (het verschil is minder dan 100 mvt/etmaal). De zondagen zijn daarnaast rustiger dan de zaterdagen. Alleen van en naar het terrein (telpunt 8) is op zondag een hogere intensiteit gemeten. Met een gemiddelde van 148 mvt/etmaal is het in deze periode nog relatief rustig geweest. Daarnaast is op de woensdag ook een lage intensiteit gemeten. De intensiteiten uit bovenstaande tabel 5.2 zijn gemiddelden, in tabel 5.3 zijn intensiteiten weergegeven met daarin de intensiteiten tijdens een clubwedstrijd. Deze clubwedstrijd vond plaats op zondag 5 mei 2019.

Tabel 5.3 Intensiteiten clubwedstrijd 5 mei 2019 en verschil met gemiddelden (in motorvoertuigen per etmaal)

Weg	Wegvak	Aanvullende tellingen clubwedstrijd			Verskil ten opzichte van gemiddelden		
		Zaterdag 04-05-19	Zondag 05-05-19	Maandag 06-05-19	Zaterdag	Zondag	Maandag / werkdag
1. Schoterlandsweg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	1.771	1.425	2.195	-34	+43	-109
2. Schoterlandsweg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	1.902	1.639	2.483	+26	+157	-7
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	797	964	1.051	+29	+280	+55
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	816	949	1.013	+39	+254	+64
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	982	1.110	1.223	+92	+294	+84
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-terrein MSV	948	1.154	1.167	+43	+319	+37
7. Inrit parkeerterrein MSV	Parkeerterrein - Prikkedam	-	138	-	-	+138	-
8. Inrit terrein MSV	MSV terrein - Prikkedam	44	358	-	+19	+210	-
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	938	1.135	1.165	+15	+292	-11
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	384	365	425	-57	-29	-46
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	521	496	569	+11	+45	-29
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	879	913	1.073	+72	+220	+70
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbedijk	4.111	3.448	5.725	+270	+279	+367
14. Bovenweg (N351)	Abbedijk - Tronderweg	3.752	3.199	5.270	-118	+62	-232

Tijdens de clubwedstrijd op 5 mei 2019 heeft het terrein 496 motorvoertuigen gegenereerd (138+358). Het gaat om 248 aankomsten en 248 vertrekken. De 248 geparkeerde voertuigen zijn verdeeld over de hoofdentree (179 voertuigen) en over het overloopterrein ten noordwesten in het plangebied (69 voertuigen).

De gemiddelde intensiteiten uit tabel 5.2 en de intensiteiten tijdens de dagen rondom de clubwedstrijd uit tabel 5.3 zijn vergeleken. Hieruit blijkt dat de intensiteiten op zaterdag en maandag nauwelijks verschillen van elkaar (tot 100 mvt/etmaal meer of minder). Alleen op de N-wegen is een grotere toename op te merken, deze is niet te linken aan het plangebied. Op de zondag, tijdens de clubwedstrijd, zijn de verschillen wel waar te nemen. Met name op de Prikkedam is de verkeerstoeiname merkbaar, met circa 300 mvt/etmaal extra in noordelijke richting (telpunt 6) en circa 300 mvt/etmaal extra in zuidelijke richting (telpunt 9). Het verkeer is dan ook 50/50 afkomstig vanuit deze richtingen. Vanuit zuidelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af via de Twijtel naar de Bovenweg (N351) in zuidwestelijke richting. Op de Bercoperweg richting Makkinga en in noordoostelijke richting van de Bovenweg zijn slechts kleine verkeerstoeinames op te merken. Op de Grindweg is een afname af te lezen, waardoor hier nauwelijks verkeer wordt afgewikkeld van het plangebied. In noordelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af naar de Schoterlandsweg (N380). Hier wikkelt circa 3/4 van het verkeer in noordoostelijke richting af en het overige in zuidwestelijke richting.

Capaciteit van wegen

Afhankelijk van het type weg (categorie) en inrichting (vooral wegbreedte) kan een weg een hoeveelheid verkeer verwerken. Daarnaast zijn vaak de kruispunten tussen de verschillende wegen maatgevend voor beoordeling van de verkeersafwikkeling.

De Prikkedam en aanliggende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Er zijn geen wegmarkeringen aanwezig. De capaciteit hangt samen met de verkeersveiligheid, waarbij ook fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan op de erftoegangswegen. Tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal zijn volgens het CROW (publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer) geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Deze intensiteiten worden volgens tabel 5.2 en 5.3 niet behaald op deze wegen.

De provinciale N-wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en deels stroomwegen. De maximum snelheid buiten de bebouwde kom varieert dan ook van 80 km/u tot 100 km/u. De N-wegen doorkruisen ook dorpen en gehuchten, waar de maximum snelheid is gereduceerd tot 50 km/u of 70 km/u. De intensiteit op deze wegen bedraagt volgens tabel 5.2 minder dan 6.000 mvt/etmaal. De capaciteit van deze wegen ligt fors hoger.

Uitwijken berm

De intensiteiten zijn relatief beperkt, waardoor in reguliere situaties geen knelpunten in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Alleen bij piekmomenten, direct voor en na de trainingen en wedstrijden, kan sprake zijn van congestie. De Prikkedam heeft in de huidige situatie een wegbreedte van circa 5 meter. In de reguliere situatie is deze breedte voldoende om het verkeer goed en veilig af te wikkelen. Tijdens piekmomenten is er meer sprake van passerend verkeer (in tegengestelde richting) en kan het voorkomen dat wordt uitgeweken naar de berm. Het verkeer van en naar het plangebied rijdt veelal in dezelfde richting en door de lage intensiteit zal er weinig passerend verkeer zijn. In de huidige situatie zal hierdoor incidenteel worden uitgeweken naar de berm.

Een eventuele maatregel is het verbreden van de weg. De verharding mag echter niet de indruk wekken van twee rijstroken, waarbij de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Met een bermverharding (zoals grasbetontegels) wordt de weg niet verbreed, maar kan wel op een veilige manier worden uitgeweken voor toekomstend, passerend verkeer.

Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling

De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst.

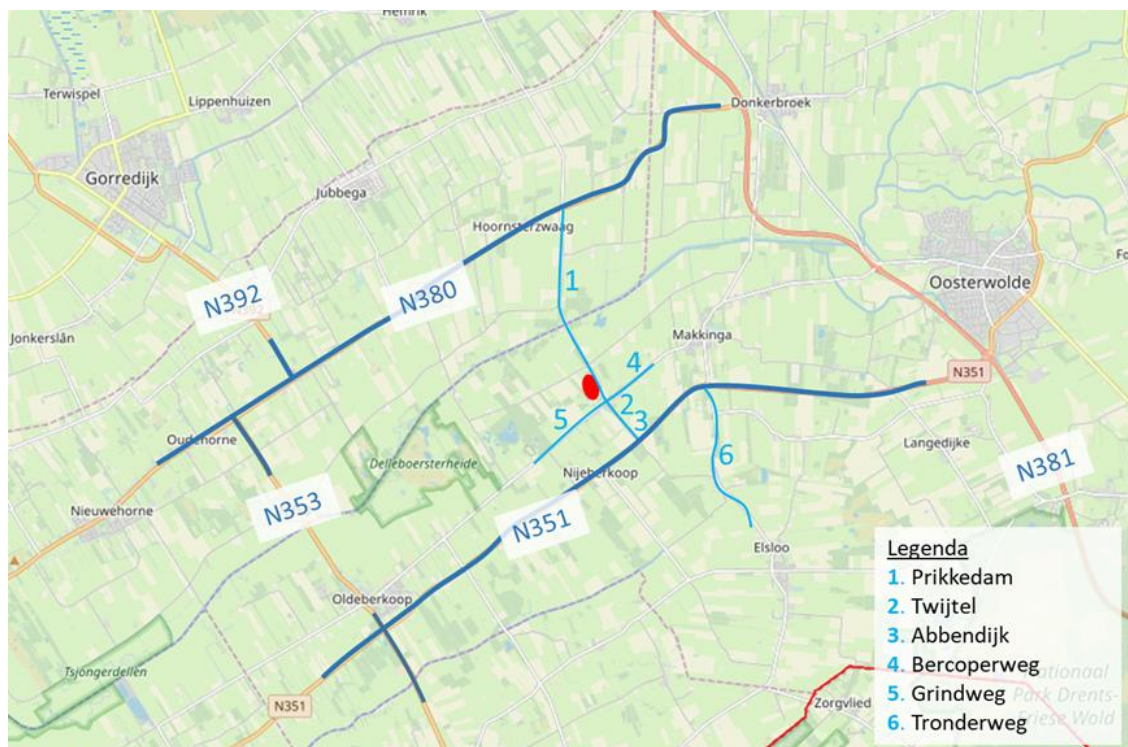
Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Van de intensiteiten van Prikkedam uit tabel 5.2 zijn circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van het plangebied. Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarnaast blijkt uit tabel 5.3 dat het plangebied circa 500 mvt/etmaal genereert bij een clubwedstrijd. Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Wanneer wordt uitgegaan van de maximale verkeersaantrekkende werking gaat het om maximaal 750 geparkeerde voertuigen binnen het plangebied (verdeeld over de 3 terreinen). Doordat deze voornamelijk gelijktijdig aanwezig zijn, gaat het in één etmaal om 750 voertuigen naar de Prikkedam. Dit resulteert in circa $(750 \times 2 =)$ 1.500 motorvoertuigbewegingen. Dit betekent dat op wedstriiddagen de intensiteit op de Prikkedam ongeveer wordt verdubbeld, waarbij de intensiteit kan oplopen tot circa 2.500 mvt/etmaal. Dit is de huidige

intensiteit (reguliere verkeer) met daarbij de verkeersgeneratie van het motorcrossterrein. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied. Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarbij komt dat de meeste verkeershinder wordt ervaren door de bezoekers van het plangebied. Deze moeten namelijk voorrang verlenen bij het verlaten van het terrein en zullen ook voorrang moeten verlenen om te ontsluiten op de N-wegen. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer maar beperkt hinder ondervinden. Daarnaast geldt voor fietsers dat op erftoegangswegen geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal. Ook tijdens grote wedstrijden wordt hier aan voldaan.

Verdeling

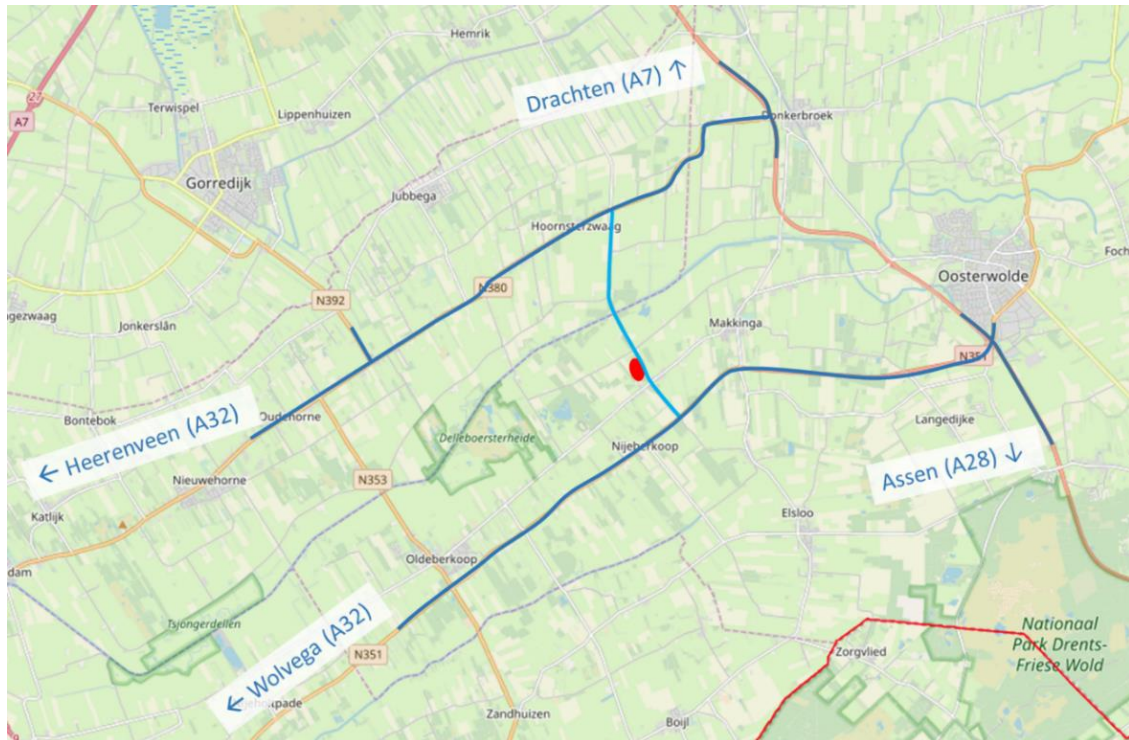
De meeste bezoekers (rijders en toeschouwers) komen vanuit de omliggende dorpen, die vanaf de provinciale N-wegen zijn te bereiken. In onderstaande figuur is het verzorgingsgebied en de bereikbaarheid van het regionale netwerk weergegeven.



Figuur 5.1 Lokale bereikbaarheid, reguliere bezoekers (rijders en toeschouwers bij trainingen)

Vanaf de Prikkedam wordt in noordelijke richting naar de N380 ontsloten en in zuidelijke richting naar de N351. Naar verwachting zal het verkeer redelijk evenredig in deze richtingen ontsluiten. Dit betekent op trainingsdagen in beide richtingen 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Op wedstrijddagen gaat het om 1.500 mvt/etmaal, verdeeld in 750 mvt/etmaal per richting (circa 375 aankomsten en 375 vertrekken per richting).

In 2019 zijn 3 wedstrijddagen mogelijk. Tijdens deze dagen is de verkeersaantrekkende werking groter en zullen de bezoekers ook van verder komen. Via de N-wegen kan op het Rijkswegennet (de snelwegen) worden ontsloten. Via de snelwegen zijn binnen 20 à 30 minuten reistijd de steden in de omgeving te bereiken. In figuur 5.2 is de bereikbaarheid op het hoger gelegen netwerk weergegeven.



Figuur 5.2 Regionale bereikbaarheid, wedstrijdbezoekers (rijders en toeschouwers)

Bereikbaarheid fietsverkeer

De Grindweg en Bercoperweg, ten zuiden van het plangebied, behoren tot het bovenlokaal fietsnetwerk. De Twijtel en Abbendijk, ontsluiting vanaf het plangebied met de N351, behoren tot het gemeentelijk fietsnetwerk. Ten noorden van het plangebied ligt de watergang De Tsjonger of Kuunder, met parallel gelegen een fietspad wat behoort tot de recreatieve hoofdstructuur. Op de overige erftoegangswegen zoals de Prikkedam maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. De N-wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Op de N351 deels in combinatie als parallelweg voor bestemmings- en landbouwverkeer. De N381 is een stroomweg en heeft voor een groot deel geen voorzieningen voor fietsers.

Verkeersveiligheid

Het aspect verkeersveiligheid heeft met name betrekking op een duurzaam veilige inrichting van de wegen. Het principe Duurzaam Veilig is gebaseerd op een 5-tal principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning van een weginrichting. In het GVVP behoort ook een shared space inrichting tot de mogelijkheid. In het GVVP vallen onder het aspect verkeersveiligheid ook educatie en handhaving en een integrale benadering van de openbare ruimte met een duurzame inrichting.

De Prikkedam en omliggende erftoegangswegen zijn ingericht als erftoegangswegen type II. De wegen ontsluiten voornamelijk aangelegde erven, bestemmingsverkeer, en zijn conform duurzaam veilig ingericht. In noordelijke richting wordt ontsloten op de N380. De N380 heeft in oostelijke richting een verouderde inrichting van een gebiedsontsluitingsweg en is in westelijke richting ingericht als erftoegangsweg type I. Beide wegvakken zijn niet conform duurzaam veilig ingericht. De N351 heeft als gebiedsontsluitingsweg een herkenbare inrichting volgens de principes van duurzaam veilig. De overige aspecten uit het GVVP zoals shared space en handhaving en educatie hebben niet direct betrekking op trainingdagen. Bij een grote verkeersaantrekkende werking, zoals op wedstrijddagen, worden deze onderwerpen wel meegenomen in de afweging.

De verkeersveiligheid op de Prikkedam, waar het verkeer samenkomt, dient te worden geborgd. Omdat bij wedstrijddagen veel gemotoriseerd verkeer het terrein op rijdt, is een veilige doorstroming op het

terrein ook van belang, om terugslag op de openbare weg te voorkomen. De ruimte binnen de parkeervoorzieningen dient ook goed te worden benut, zodat niet wordt foutgeparkeerd buiten het plangebied op of naast de openbare weg. Tijdens clubwedstrijden en overige wedstrijden in het jaar wordt het parkeerterrein in het noordwesten van het plangebied gebruikt naast het bestaande rennerskwartier. Dit aanvullende parkeerterrein heeft een aparte ontsluiting op de Prikkedam. Verkeer van en naar de parkeerterreinen wordt hierdoor goed verdeeld waardoor nauwelijks sprake is van een terugslag op de Prikkedam (hooguit enkele voertuigen tijdens de piek van aankomst). Doordat de Prikkedam voornamelijk bestaat uit bestemmingsverkeer, zal dit verkeer hier nauwelijks hinder van ondervinden. De parkeerterreinen zijn daarnaast ook binnen het terrein goed en overzichtelijk te bereiken. In de huidige situatie zijn hierdoor geen knelpunten.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein (ten noordwesten). Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op onderdeel 9 (binnenterrein/rennerskwartier) parkeren maar alleen op onderdeel 16. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook onderdeel 3 (de beginnersbaan) toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden niet tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte. De parkeer- of overnachtruimte is groter dan de reguliere parkeerbehoefte. Doordat dit alleen op onderdeel 9 plaatsvindt en voor maar een deel van de bezoekers, vormt dit in de huidige situatie geen knelpunten.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten met een kleinere verkeersaantrekkende werking. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Ook de parkeerbehoefte is beperkt in vergelijking met de motorcrossactiviteiten en kan zonder problemen worden opgevangen op het terrein.

Referentiesituatie

Verkeersontsluiting, -generatie en -afwikkeling

In de huidige vergunde situatie mogen enkele gronden niet/minder intensief worden gebruikt, wat leidt tot een beperking van de huidige situatie. Op het gebied van verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling heeft de (vergunde) referentiesituatie dan ook een kleiner effect dan de huidige werkelijke situatie. Doordat er geen sprake is van autonome ontwikkelingen, verandert er weinig in de verkeerssituatie rondom het plangebied. Ook autonome verkeersgroei op de omliggende wegen zal beperkt zijn. De technologie binnen de mobiliteitswereld maakt daarnaast dat auto's steeds veiliger worden. Veronderstelt wordt daarom dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt dat de grond op onderdeel 9 niet in strijd is met het bestemmingsplan. Onderdeel 16 is wel in strijd met het bestemmingsplan, maar hiervoor is op 21 mei 2016 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels waarmee de situatie op deze onderdelen niet afwijkt van de huidige situatie. Op trainingsdagen en tijdens clubwedstrijden is hierdoor voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Tijdens een clubwedstrijd gaat het volgens tabel 5.3 om 250 voertuigen, wat op de twee terreinen goed kan worden opgevangen. Onderdeel 3 wordt

bij hoge uitzondering (enkele keren per jaar bij de grote wedstrijden) gebruikt als overloopterrein voor parkeren. Deze grond is echter niet bestemd onder de huidige activiteiten, waardoor deze vervalt in de referentiesituatie. Bij hoge pieken van bezoekersaantallen kan op onderdeel 3 geen parkeerbehoefte worden opgevangen. In de referentiesituatie kan dit enkele jaren tot knelpunten leiden in de parkeercapaciteit.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden tot een langer verblijf van de reeds aanwezige verkeersaantrekkende werking. Effecten met betrekking tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte is dan ook niet aan de orde. De parkeer- of overnachtruimte op onderdeel 9 is daarbij niet in strijd met het bestemmingsplan.

Recreatief medegebruik

De gronden op onderdeel 10 en 11 waar activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden plaatsvinden zijn niet in strijd met het bestemmingsplan en leiden niet tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. De functies zijn ondergeschikt aan de motorcrossactiviteiten.

5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

Voorgenomen activiteit

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat legaliseren en eenduidig vastleggen van de huidige activiteiten. De effecten op verkeer en mobiliteit komen overeen met de referentiesituatie. De effecten van deze ontwikkeling zijn hierdoor neutraal ten opzichte van de autonome situatie en worden dan ook neutraal beoordeeld (0).

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt en 2 'losse' wedstrijden. Dit leidt niet tot een hogere verkeersgeneratie in het algemeen, maar wel tot meer piekdagen in het jaar in vergelijking met de huidige situatie.

Daarbij kunnen 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijddag vervallen.

Bij uitbreiding van het aantal wedstrijddagen zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker worden gebruikt om te parkeren. Op het gebied van parkeren verandert hierdoor niets. De verkeersafwikkeling zal op deze piekmomenten (bij aankomsten en vertrekken) tot langere wachttijden leiden bij kruispunten. Bij veel verkeer in korte tijd moet ook aandacht worden bestaan aan de verkeersveiligheid, met name op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt en op het eigen terrein, waar het verkeer naar een parkeerplaats moet worden geleid.

Het organiseren van meer wedstrijden in het jaar leidt maar beperkt tot extra knelpunten. Het gaat namelijk om circa 500 mvt/etmaal bij een B-wedstrijd. Deze toename is ten opzichte van een A-wedstrijd met 1.300 mvt/etmaal relatief laag. Er zullen enkele dagen extra in het jaar zijn waarbij vertraging ontstaat in de verkeersafwikkeling. Dit heeft vooral effect voor de bezoekers van en naar het motorcrossterrein, tijdens de piek van aankomsten en vertrekken. De situatie wordt hierdoor beperkt negatief beoordeeld op het gebied van bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer verslechtert ook op deze momenten, in beperkte mate door het beperkte aantal dagen per jaar. Tijdens de wedstrijddagen moet aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid, wat met dit beperkte aantal extra wedstrijddagen ook beperkt negatief wordt beoordeeld (-/0).

De verkeersveiligheid dient met name te worden geborgd op het terrein, van en naar de parkeerplaats, en op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt. Maatregelen hiervoor zijn in de volgende paragraaf opgenomen.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud-/ survivalrun, mountain-bike(wedstrijd), crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboog-schieten. Er wordt uitgegaan van maximaal 50 personen per dag. Wanneer dit aantal met een eigen auto naar het plangebied reist, leidt dit tot 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Dit aantal is ondergeschikt aan de huidige activiteiten, waardoor geen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan, dit geldt zowel voor de dag- als avondperiode. Op het terrein is ook voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Deze verkeersaantrekkende werking is dusdanig beperkt dat het geen negatieve gevolgen heeft (0).

Evenementen (maximaal 4 keer per jaar) leiden tot vergelijkbare verkeerseffecten als een A-wedstrijd, om deze reden wordt dit als licht negatief beoordeeld (-/0)

5.5. Alternatief en Toekomstscenario

Alternatief beginnersbaan

De beginnersbaan (onderdeel 3) doet in de huidige situatie dienst als overloopterrein voor extra parkeer-capaciteit. Dit wordt alleen bij uitzonderlijke situaties gebruikt, zoals drukke wedstrijddagen. Ook het terrein waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst (onderdeel 16 of het rennerskwartier) doet dienst als parkeerterrein. Dit betekent dat de bestaande parkeerlocaties ook in deze situatie beschikbaar blijven. Verder leidt dit niet tot andere beoordeling dan het voornemen. Dit leidt tot een neutrale beoordeling (0).

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrische crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Deze ontwikkelingen zijn op korte termijn niet te verwachten. Daarnaast zal het ook niet tot veranderingen leiden op het gebied van verkeer en parkeren. Het toekomstscenario voorziet in technologieën die geen noemenswaardige effecten hebben op het gebied van verkeer en mobiliteit en worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

5.6. Effectbeoordeling en maatregelen

Beoordeling

De voorgaande effectbeschrijving leidt tot de beoordeling in tabel 5.4.

Tabel 5.4 Effectbeoordeling verkeer ten opzichte van de referentiesituatie

Thema	Beoordelingscrite- ria/beschrijving ef- fecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toekomst- scenario
Bereikbaarheid	Toename verkeers- intensiteit, kans op stagnatie	0	-/0	-/0	0	0
Verkeersveiligheid	Voldoen aan Duur- zaam Veilig, kans op knelpunten	0	-/0	-/0	0	0
Parkeren	De parkeerbehoefte wordt wel/niet op eigen terrein opge- vangen	0	0	0	0	0

Maatregelen

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden geen grote knelpunten verwacht. De 'plusvariant wedstrijden' leidt tot enkele piekdagen (wedstrijddagen) extra per jaar. Wedstrijddagen komen ook in de huidige situatie en autonome situatie voor, waardoor de effecten maar beperkt extra doorwegen. Met name de piekmomenten bij aankomst en vertrek van bezoekers kunnen op deze dagen leiden tot een hogere kans op verkeersonveilige situaties op het terrein en op de Prikkedam (openbare weg).

Geadviseerd wordt om op wedstrijddagen (waarbij meerdere onderdelen/terreinen worden ingeschakeld als parkeerterrein), verkeersregelaars bij aankomst- en vertrekmomenten in te zetten. Dit is overeenkomstig met de huidige situatie. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats. Op deze manier ontstaat op de openbare weg een veilige situatie en wordt de parkeercapaciteit goed benut, waarbij een minimale terugslag ontstaat op de openbare weg. Hiervan ondervindt voornamelijk het verkeer van en naar het plangebied hinder. Het beperkte reguliere verkeer zal maar beperkt hinder ondervinden. Door inzet van de verkeersregelaars wordt bovendien toegezien op de ontsluiting van het fietsverkeer in relatie tot het gemotoriseerd verkeer, wat hierdoor ook op een verkeersveilige manier is geborgd.

Dezelfde beoordeling en maatregelen ten aanzien van verkeersregelaars zijn van toepassing indien de maximaal 4 evenementen uit de Plusvariant veldsporten worden toegestaan.

6. Geluid

6.1. Toetsingskader

Aangezien geluid het maatgevende milieuaspect is en reeds in eerste aanleg is uitgewerkt in het MER 1^e fase, is het toetsingskader geluid al uitgebreid beschreven in zowel hoofdstuk 2 van dit MER als in het nieuwe akoestisch onderzoek bij dit MER 2^e fase, dat is bijgevoegd als bijlage 4.

6.2. Onderzoeksmethode en criteria

Inleiding-akoestische termen

De bepaling van het equivalente geluidsniveau moet plaatsvinden volgens één van de methoden uit de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” (HMRI, publicatie VROM, uitgave Samsom), onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. In de HMRI wordt als beoordelingsgrootte het langtijd-gemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeq,i,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeq,i,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin:

L_i	is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b	is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m	is de meteocorrectieterm;
C_g	is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeq,i,LT} + K_x$$

waarin:

$L_{Aeq,i,LT}$	is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x	is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impuls geluid ($K_2 = 5$ dB) of muziek geluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} . Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

Algemene akoestische uitgangspunten voor dit onderzoek

In het akoestisch rapport zijn de uitgangspunten voor berekeningen nader bekeken. In het voorontwerp en fase I onderzoek van Peutz is de bronsterkte gebaseerd op immissiemetingen in 2017 en modelberekeningen. In bijlage 4 is aangegeven dat dit met andere modelparameters, met name de absorptiegraad van de bodem (bodemfactor) andere resultaten geeft voor wat betreft de gemeten/berekende bronsterkte. Omdat met name de bodemfactor van de crossbaan $B_f = 1,0$ (maar ook de niet verharde omgeving) moet zijn in plaats van $B_f = 0,5$, is dit aangepast in de modelvorming en uitgangspunten. Dit geeft uiteindelijk een bronsterkte per crossmotor van $L_W = 122$ dB(A) op basis van de metingen van 2017. Het strikter naleven van de "94 dB(A)-eis" van de KNMV geeft naar verwachting een reductie van 4 dB.

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid. Het al dan niet tonaal zijn, heeft vooral consequenties voor de interpretatie van de nu geldende voorschriften.

Beoordelingscriteria geluid

Bovenstaande grootheden, $L_{A,LT}$, L_i , L_{Amax} zijn voor alle beschouwde situaties onderzocht in het akoestisch onderzoek 2^e fase, zoals opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. Een samenvatting van deze toetsingsgrootheden is gegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Toetsingsgrootheden geluid

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Geluid	- hoogst berekende $L_{A,LT}$ en de toe- of afname hiervan - hoogst berekende L_{Amax} , L_i en de toe- of afname hiervan - geluidniveaus indirecte hinder (verkeer)	kwantitatief kwantitatief kwantitatief

Voor de beoordeling van geluid is naast het wel/niet kunnen voldoen aan richt- en grenswaarden ook gekeken naar de toe- of afname van geluidniveaus woningen t.o.v. de referentiesituatie. De effecten voor het aspect geluid worden volgens de volgende criteria gescoord:

- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 55 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 75 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met meer dan 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 50%;
- 0/- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 25%;
- 0 de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is nergens hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is lager dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen niet toe of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt niet toe;
- +/- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is niet hoger dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 65 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt af;
- + de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is lager dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 60 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met meer dan 2 dB of er zijn geen geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) meer.

6.3. Referentie

Referentiesituatie trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten, is het van belang geluidsniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie voor geluid tijdens trainingen. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke bocht niet mee moeten worden genomen. Uit een analyse van de rekenresultaten voor de huidige situatie, blijkt dat de bijdrage van de noordelijke bocht, afhankelijk van het waarneempunt, 8 à 17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan ligt. Hiermee voldoet de bocht feitelijk aan het verwaarloozingscriterium uit paragraaf 5.4.2 van de HMRI, wat betekent dat het verleggen van de baan naar een locatie binnen de legale 'vlek' niet tot andere resultaten zal leiden. Om deze reden is dit niet apart berekend, zie ook de onderbouwing hiervan in het akoestisch onderzoek.

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar.

De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 6.2 en gebaseerd op een NAA onderzoek uit 1996 dat bij de vergunningaanvraag was gevoegd. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte $L_w = 124$ dB(A) van een crossmotor.

Tabel 6.2 Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein de Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

In het MER 1^e fase is door Peutz uitgegaan van de volgende referentiesituatie: bronsterkte van $L_w = 118,3$ dB(A), omrekening van de vergunde waarde op $h_o = +5,0$ m naar een waarde op $h_o = +1,5$ m, maatgevende beoordelingslocatie Prikkedam 1. Door de Commissie voor de m.e.r. is aangegeven dat, indien het geluid niet als tonaal wordt aangemerkt, hier in het bepalen van de referentiesituatie rekening mee moet worden gehouden.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van $L_w = 122$ dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal cross-

minuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat. Op basis van de geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentiesituatie tijdens trainingen op basis van vergunde waarden of vergunde activiteiten globaal overeenkomen, zoals blijkt uit tabel 6.3. De verschillende interpretaties t.a.v. tonaal geluid maakt dit niet anders. Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m als gegeven in tabel 6.3 als referentiesituatie worden gezien.

Uit tabel 6.3 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet alleen Prikkedam 1 is (absoluut hoogste waarde), maar ook Prikkedam 2 (minste ruimte ten opzichte van de grenswaarde). Het geluidniveau bij Prikkedam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkedam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT} = 38$ à 52 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) op $1,5$ meter hoogte overschreden.

Tabel 6.3 $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, zowel op $1,5$ als $5,0$ m hoogte, exclusief tonaliteitstoelag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus $h_o = +1,5$ m	berekend $h_o = +5,0$ m	vergund ¹ $h_o = +5,0$ m
1	Grindweg 4	45,2	45,2	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	50,4	50
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,8	43,2	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Wedstrijden

In wedstrijd situaties is de geluidbelasting hoger omdat langer en met meer motoren tegelijk wordt gereden. Ook het competitie-element zorgt voor meer geluidemissie. In de huidige en referentiesituatie is voor een A-wedstrijddag een geluidbelasting van 66 à 67 dB(A) berekend voor de woning aan de Prikkedam 1. De geluidbelastingen voor andere woningen zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.4 $L_{A,T}$ tijdens wedstrijden voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, op 1,5 m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus ¹ $h_o = +1,5$ m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte $h_o = 5,0$ m.

L_i en L_{Amax}

In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 in is paragraaf 7.6 aangetoond dat het verschil tussen het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i tijdens een training maximaal 14 dB bedraagt bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij Prikkedam 1 dus tijdelijk oplopen tot rond 65 dB(A) bij woning Prikkedam 1. In de contourenplot in het akoestisch rapport is te zien dat de 65 dB(A)- L_i -contour (figuur 7.5 in het rapport) voor deze woning langs loopt.

Het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende circa $L_i = 71$ dB(A) bedraagt.

De piekniveau zijn in de referentiesituatie niet goed te bepalen omdat de rekenmethode aanzienlijk is gewijzigd. Om die reden wordt uitgegaan van de in de milieuvergunningen opgenomen grenswaarden voor de pieken, zoals opgenomen in tabel 6.2. Deze bedragen maximaal $L_{Amax} = 75$ dB(A) respectievelijk $L_{Amax} = 81$ dB(A) bij Prikkendam 1 bij trainingen ($h_o = +5,0$ m hoogte) respectievelijk wedstrijden ($h_o = +1,5$ m hoogte). Omgerekend naar de huidige methode is dit $L_{Amax} = 71$ respectievelijk $L_{Amax} = 76$ dB(A).

Indirecte hinder

De berekende geluidbelasting op wedstrijddagen (1.300 bezoekers) bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens trainingen bedragen deze niveaus maximaal 46 dB(A) en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

6.4. Voorgenomen activiteit

6.4.1. Uitgangspunten

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige baan, inclusief de noordoostelijke bocht.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen.

6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen

Langtijdgemiddeld geluidniveau Trainingen

In het basialternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV de Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzichte van de in 2017 gemeten bronsterkte. Dit is aan te merken als een BBT maatregel. In hoofdstuk 13 wordt beschreven hoe dit structureel wordt toegepast.

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basialternatief bedragen bij de omliggende woningen 38 tot 52 dB(A) en zijn opgenomen in tabel 6.5. Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{A,r,LT} = 51,8$ dB(A), dit is een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. Bij deze berekeningen zijn het baangebruik van de beginnersbaan en het parcours voor trial en enduro meegenomen (in die zin dat trial en enduro minder geluid produceren dan crossen en akoestisch binnen dit gebruik vallen). Het gebruik van de hoofdbaan voor 4x4 auto's is ook mogelijk binnen het basialternatief: gezien het grote verschil in bronsterkte met crossmotoren, is dit akoestisch niet relevant omdat op het moment dat de hoofdbaan gebruikt wordt voor 4x4 auto's er niet gecrost kan worden. Het bronvermogen van 4x4 auto's ligt namelijk ten minste 15 dB lager dan dat van een crossmotor.

Maatregelen

In het MER fase 1 is al een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen, in feite het aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming al meegenomen in het basialternatief, aangezien het 1^e fase rapport de noodzaak hiervoor al heeft aangegeven.

Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke bocht van de hoofdbaan, de zuidwestelijke bocht of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen dan Prikkedam 1 kan dan nog steeds niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Gezien de resultaten wordt het aanbrengen van ca. 150 m geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van +2,0 m als voorkeursvariant aangemerkt. Dit in combinatie met het naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor de woning Prikkedam 1 geeft dit een verbetering van 2 dB t.o.v. de referentiesituatie, zie tabel 6.5.

Tabel 6.5: $L_{A,T}$ tijdens trainingen en vergelijking met de

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{A,T}$ in dB(A) ¹				
		referentie tabel 5.2	basisalternatief		maatregelvariant A ²	
			berekend	verschil	berekend	verschil
1	Grindweg 4	45,2	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Uit tabel 6.5 blijkt dat er zowel met als zonder afschermdende werking in totaal 6 woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Op basis van deze resultaten en het fase 1-onderzoek met de daaraan gekoppelde inzichten, worden de voorgestelde geluidreducerende maatregelen verder als vast onderdeel van de voorgenomen activiteit beschouwd. Dit betreft:

- een geluidscherm van ca. 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 6.1)
- het actief handhaven door MSV van de "94 dB(A)-eis", door de motoren voorafgaand aan het crossen te testen.



Figuur 6.1 locatie maatregel geluidscherm

Langtijdgemiddeld geluidniveau wedstrijden

Uit het akoestisch onderzoek bij het MER blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de wedstrijden met deze maatregelen ook een afname laten zien ten opzichte van de vastgestelde referentiesituatie voor wedstrijden. De maximale waarde treedt op bij Prikkedam 1 en bedraagt 61,6 dB(A).

Tabel 6.6 $L_{A,T}$ tijdens A-wedstrijddagen inclusief maatregelen, incl. vergelijking met de referentiesituatie

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,T}$ in dB(A) ¹		
		referentie A-wedstrijden	A-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

Bovenstaande leidt per saldo tot een neutraal oordeel ten opzichte van de referentiesituatie:

- het $L_{A,T}$ geluidniveau bij alle woningen is kleiner of gelijk aan 50 dB(A) (0),
- er is sprake van een toename van het $L_{A,T}$ tijdens trainingen van maximaal 0,8 en een afname bij 1 woning van maximaal 1,6 dB (-/0 en 0/+).
- Het aantal geluidbelaste dagen (> 50 dB(A)) blijft gelijk, namelijk 3 wedstrijddagen (0)

L_i en L_{Amax}

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerde immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Net als bij de referentie is het verschil bij trainingen maximaal 14 dB, wat leidt tot een maximaal L_i -waarde van circa 64 dB(A). Tijdens de A-wedstrijden is dit verschil maximaal 9 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteorocorrectieterm en de verschillen tussen de manches. Hieruit volgt dat de geluidniveaus ter plaatse van de maatgevende woning maximaal 70 à 71 dB(A) bedragen tijdens de wedstrijddagen (3 per jaar). Dit voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg. De L_i -waarden zijn 1,2 dB en circa 3,8 dB lager bij resp. trainingen en wedstrijden dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een licht positief oordeel.

Uit de berekeningen voor het piekniveau L_{Amax} blijkt dat op een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m en met toepassing van de meteorocorrectie C_m conform de huidige regelgeving, bij alle woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode. Dit is ook lager dan in de referentiesituatie.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de maximale grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie (0).

Stemgeluid/baanonderhoud

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid en baanonderhoud, blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en daarmee niet significant bijdragen aan het totale geluidniveau vanwege het motorcrossterrein.

6.5. Plusvarianten

6.5.1. Plusvariant wedstrijden

Langtijdgemiddeld geluidniveau

MSV de Prikkedam wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen. Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uur, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag vervallen.

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De geluidniveaus tijdens B-wedstrijden zijn apart berekend, zie tabel 6.7.

Tabel 6.7: $L_{A,T}$ tijdens B-wedstrijddagen incl. maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,T}$ in dB(A) ¹		
		referentie tabel 5.3 A-wedstrijden	B-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	52,2	-7,1
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien (-).

L_i en L_{Amax}

Naast de daggemiddelde geluidniveaus is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus L_i die gemeten kunnen worden in de omgeving. Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen. Dit voldoet nog net aan de advieswaarde uit de Nota Limburg.

De piekwaarden voor B-wedstrijden zijn gelijk aan die voor A-wedstrijden (en grotendeels trainingen) omdat het rijden op de baan maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

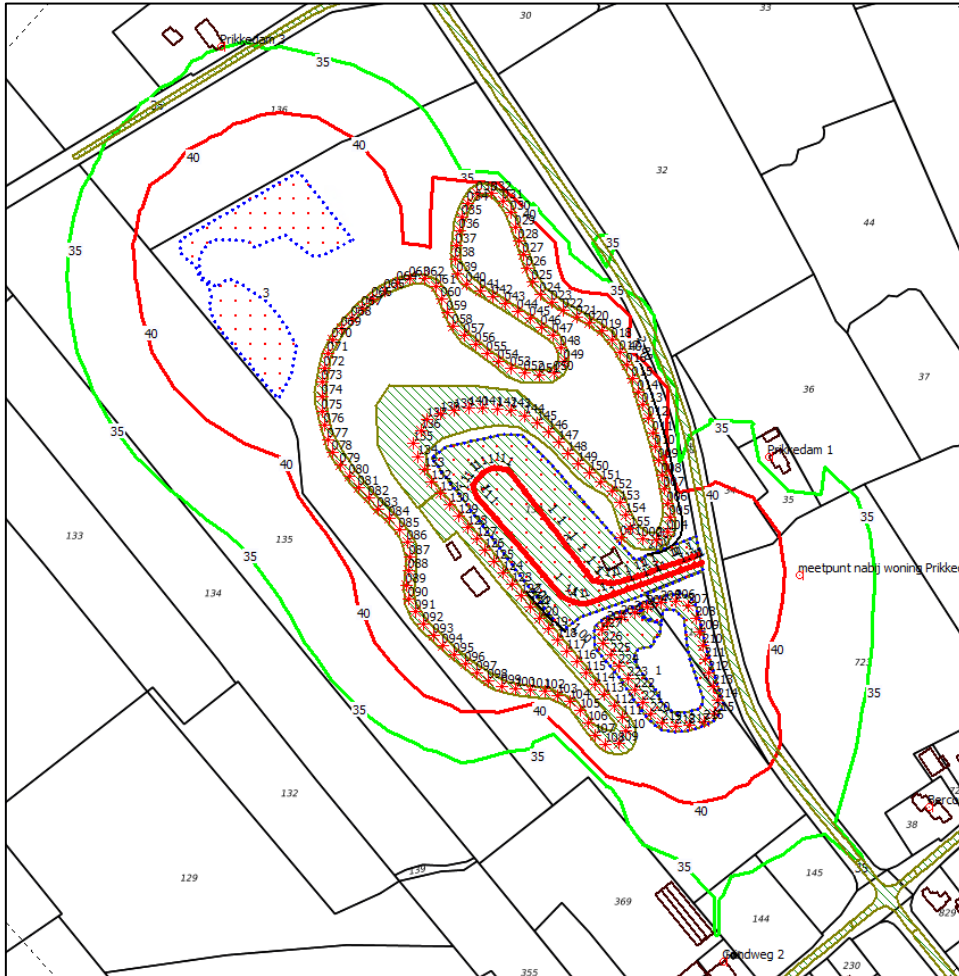
Indirecte hinder

De indirecte hinder bij trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, met dien verstande dat de overschrijding van de richtwaarde van 50 dB(A) 1 dag per jaar extra kan optreden. Bij B-wedstrijden is een geluidbelasting van 50 dB(A) bij woningen berekend: dit voldoet precies aan de grenswaarde. Dit onderdeel wordt daarom neutraal beoordeeld.

6.5.2. Plusvariant veldsporten**Langtijdgemiddeld geluidniveau**

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrosssterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. Dat geldt ook voor de 4 mogelijke, geluidarme evenementen.

In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, ook berekend, zie figuur 6.2. Hieruit blijkt dat de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking).



Figuur 6.2 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)

L_i en L_{Amax}

Er worden geen pieken of tijdelijk verhoogde waarden verwacht. Dit leidt dus niet tot extra negatieve effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit, waarmee het oordeel op deze onderdelen gelijk blijft.

Indirecte hinder

De effecten van verkeersaantrekkende werking zijn vergelijkbaar met die van een training (maximaal 47 dB(A)). Alleen tijdens de 4 evenementen kunnen geluidniveaus optreden als bij een A-wedstrijd, waarbij de richtwaarde van 50 dB(A) met 5 dB wordt overschreden. Dit is een licht negatief effect.

6.6. Alternatief beginnersbaan

Tevens is onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit geluidsonderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen met maatregelen (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 6.8.

Tabel 6.8 deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal

1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

Uit tabel 6.8 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT} = 38,5$ dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofdbaan $L_{Aeqi,LT} = 46,0$ dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten. De effecten van de beginnersbaan zijn voor alle aspecten neutraal.

6.7. Toekomstscenario

Als in de toekomst wordt uitgegaan van elektrisch crossen, dan zouden hiermee de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Er zijn zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet meteen volkomen stil, maar de geluidbelasting zal zeker afnemen. Dit heeft een licht positief effect op zowel het $L_{Ar,LT}$ als op het L_i en L_{Amax} . Op de verkeersaantrekkende werking heeft dit vooralsnog geen effect.

6.8. Effectbeoordeling en maatregelen

Samenvattende beoordelingstabel

Tabel 6.9 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 6.9 Effectbeoordeling geluid ten opzichte van referentie

thema	beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	toekomst-scenario
Industrielawaai	$L_{Ar,LT}$ t.o.v. grenswaarde en toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	L_{Amax} t.o.v. grenswaarde en toe- of afname, toe of afname L_i	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder (wegverkeer)	0	0	-/0	0	0

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit, inclusief de beschreven maatregelen, vanuit geluidaspecten heel licht positief scoort ten opzichte van de referentie. Bij het oordeel is ook de vergunbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid meegewogen, door dat bij de in paragraaf 6.2 beschreven beoordelingscriteriën.

teria ook de toetsing aan normen en richtwaarden is meegewogen. Indien er meer wedstrijddagen worden toegestaan dan de huidige 3 per jaar, neemt het aantal dagen met geluidhinder aanzienlijk toe van 3 naar 9. Het recreatief medegebruik is, behoudens de geluidarme evenementen, vanuit akoestisch oogpunt goed inpasbaar. Bij de geluidarme evenementen is vooral de geluidhinder van het af- en aanrijdend verkeer een potentiële hinderbron. Of dit acceptabel is, is afhankelijk van het aantal toegestane wedstrijddagen, de daadwerkelijke omvang van de evenementen en de spreiding in het jaar hiervan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert akoestisch geen meerwaarde op. De toekomst, waarin mogelijk meer of volledig elektrisch wordt gecroost, kan leiden tot aanzienlijk minder geluid in de directe omgeving.

Maatregelen

Voor het oordeel zoals weergegeven in de tabel zijn de volgende maatregelen noodzakelijk

- MSV de Prikkedam gaat de “94 dB(A)-eis” naleven door structurele meting (zie monitoring);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

7. Luchtkwaliteit

7.1. Toetsingskader

7.1.1. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 7.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer/jaar meer dan 200 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer/jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Projecten en plannen kunnen worden uitgevoerd indien zij niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht of wordt genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

Besluit niet in betekenende mate (Besluit NIBM)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden (bijvoorbeeld woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg).

7.1.2. Geur

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter.

Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar

de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau. De aspecten die bij het vaststellen van het aanvaardbaar hinderniveau worden meegewogen zijn opgenomen in artikel 2.7a, derde lid, van het Activiteitenbesluit. Indien blijkt dat de geurhinder een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt, kunnen op grond van artikel 2.7a, vierde lid, van het Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften ten aanzien van geuremissies worden opgelegd.

Wat een aanvaardbaar hinderniveau is, is niet eenduidig vastgelegd. De gemeente Ooststellingwerf heeft geen eigen geurbeleid. Ook de provincie Friesland heeft nog geen eigen geurbeleid, al zijn de “Beleidsregels geur Bedrijven Fryslân 2019” en de bijhorende toelichting in de maak (het concept is in april 2019 gepubliceerd).

7.2. Onderzoeksmethode en criteria

Voor luchtkwaliteit is een onderzoek uitgevoerd naar emissies vanwege de motorcrossactiviteiten, opgenomen in bijlage 5.

In tabel 7.2 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor luchtkwaliteit worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 7.2 Beoordelingskader luchtkwaliteit

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief

Voor luchtkwaliteit is zowel het voldoen aan grenswaarden van belang als de toename van de emissies NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Voor geur is de toetsing aan het (lokale) beleid van belang. Op grond van een 5-puntsschaal wordt de ontwikkeling van de lokale luchtkwaliteit als volgt beoordeeld:

- er wordt niet aan de grenswaarden Wm voldaan, er wordt niet voldaan aan de ruimste richtafstand voor geur (extra stap);
- /0 concentraties nemen toe met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (dus IBM) zonder dat de grenswaarden worden overschreden, er wordt niet voldaan aan de richtafstand voor geur;
- 0 geen significante toe- of afname van de concentraties (NIBM, toe of afname kleiner dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde), er wordt voldaan aan de richtwaarde voor geur;
- 0/+ afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde, er is geen sprake van extra geurbelasting;
- + afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde en er wordt voldaan aan de WHO-adviesnormen.

7.3. Referentiesituatie

7.3.1. Luchtkwaliteit

Voor de concentraties fijn stof PM₁₀ (PM_{2,5}) en stikstofdioxide NO₂ in de huidige situatie (peildatum 15 maart 2019) is gebruikgemaakt van de meest recente door het ministerie van I&M vrijgegeven achtergrondconcentraties. Deze concentraties zijn ingevoerd/opgenomen in het programma Geomilieu rekenmodel (zie ook tabel 7.3). Uit tabel 7.3 blijkt dat de achtergrondconcentraties in de nabije omgeving van het plangebied niet meer bedragen dan 8,9 µg/m³ voor NO₂ als jaargemiddelde concentratie en 13,2 µg/m³ voor PM₁₀ als jaargemiddelde (9,0 µg/m³ voor PM_{2,5}). In de referentiesituatie wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

7.3.2. Geur

Op basis van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geldt voor een motorcrossterrein (minder dan 8 uur per week in gebruik) een richtafstand van 700 meter. Geluid is daarbij de maatgevend (grootste afstand). Voor het aspect geur geldt een richtafstand van 100 meter. Slechts ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 geldt dat niet aan deze richtwaarde wordt voldaan.

Voor de motorcross activiteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Omdat het motorcross-terrein geen IPPC-installaties is, is daarmee artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit rechtsreeks werkend. Omdat er geen gemeentelijke beleid is en (nog) geen provinciaal beleid, ontbreekt een concrete, rechtstreeks geldende geurnorm.

Met name 2-takt motoren kunnen verantwoordelijk voor de typische “brommergeur” omdat er brandstofmengsel kan weglekken via de uitlaat en omdat ze olie verstoken in het mengsel. Vanwege milieueisen komen daarom 2-taktmotoren op motorfietsen steeds minder voor en worden vervangen door 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud (het vermogen van een 2-takt motor is hoger dan een 4-takt motor bij gelijke cilinderinhoud).

In het bestemmingplan zou een limiet kunnen worden gesteld aan het percentage 2-takt motoren dat op de baan mag rijden van het totale aantal rijdende motoren, maar omdat de trend is naar meer 4-takt t.o.v. 2-takt is dat niet noodzakelijk. Verder geldt ook dat 2-takt motoren een optimum hebben bij één bepaald toerental, wat mogelijk verantwoordelijk is voor tonaliteit (onderdeel geluid).

Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein een potentieel geurhinderlijke inrichting is. Een kwantitatief geuronderzoek heeft daarmee geen toegevoegde waarde.

Verder geldt dat de systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken.

7.3.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001, mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag aangegeven maatregel (besproeien vanuit een mobiele tank) zo vaak als nodig te worden uitgevoerd zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt.

Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt.

In het Activiteitenbesluit is voor een type C het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet geregeld op basis van de algemene zorgplicht van Afdeling 2.1.

In een nieuw vergunningstraject in het kader van de Wabo zal dit onderdeel worden geregeld in de voorschriften voor trainingen en wedstrijden.

7.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

7.4.1. Luchtkwaliteit

Met de voorgenomen activiteit vinden geen wijzigingen plaats ten opzichte van de referentiesituatie die invloed hebben op de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case verspreidingsberekening uitgevoerd (bijlage 5). Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening.

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van een op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ gebaseerd rekenmodel. Op basis van worst-case uitgangspunten is in tabel 7.3 een overzicht gegeven van de berekende concentraties voor fijn stof en NO_x.

Tabel 7.3 resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO _x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM ₁₀			
	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

*1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

*2 Achtergrondconcentratie.

Op basis van de worst-case berekening van de effecten van motorcrossterrein de Prikkedam blijkt dat (zie tabel 7.3) de effecten op de luchtkwaliteit gering zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

De algehele conclusie is dat in de beoordeling van alternatieven en varianten het aspect luchtkwaliteit geen rol speelt. De effecten zijn te gering en voldoen tevens aan het NIBM-criterium. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld met neutraal (0).

Indien in de toekomst (meer) elektrisch wordt gecroost, nemen de emissies vanwege het crossen wel af, maar de emissies vanwege de verkeersaantrekkende werking niet. Gezien de kleine bijdrage zonder de elektrische motoren, leidt dit niet tot een andere beoordeling.

7.4.2. Geur

Zoals bij de referentie al is aangegeven geldt dat alleen ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 niet aan de richtafstand voor geur wordt voldaan. Er zijn geen aanvullende geurnormen.

Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de typische “brommergeur”. Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, neemt het gebruik van 2-takt motoren niet toe met het voornemen.

De systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat echter uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken. Dit geldt zowel voor de referentiesituatie als de overige varianten. Het aspect geur is daarmee niet relevant voor de variantenbeoordeling en daarmee neutraal (0).

Bij een toename van het elektrisch crossen zullen er minder potentiële geurbronnen aanwezig zijn, dit heeft een licht positief effect.

7.4.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001 mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag de in de aanvraag aangegeven maatregel zo vaak als nodig te worden uitgevoerd. Het MSV beregent de baan regelmatig om stofhinder te voorkomen. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan.

Indien meer wedstrijden worden toegestaan, zeker in de zomerperiode, is de kans op stofhinder wel groter, maar gezien de verplichte maatregel wordt geen extra stofhinder buiten de inrichting verwacht.

Bij Plusvariant veldsporten kan door een intensiever gebruik van de baan voor veldsporten, de kans op stofhinder toenemen, omdat de tank met water wellicht niet altijd beschikbaar is, dit leidt tot een licht negatief oordeel.

Het verplaatsen van de beginnersbaan of toename van elektrische motoren ter vervanging van de huidige motoren hebben geen invloed op de stofhinder.

7.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 7.4 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 7.4 Effectbeoordeling woon- en leefklimaat

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Plan- voor- nemen	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomst- scenario
Luchtkwaliteit	project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO ₂ en PM10	0	0	0	0	0
Geurhinder	Geurhinder neemt niet toe: er wordt voldaan aan streefwaarden en cumulatiebepaling	0	0	0	0	0/+
Stofhinder	Kans op stofhinder neemt niet toe	0	0	-/0	0	0

Maatregelen

Aangezien er overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan zijn mitigerende maatregelen niet nodig.

8. Natuur

8.1. Toetsingskader

8.1.1. Wet natuurbescherming

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) op 1 januari 2017 zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb regelt de bescherming van Natura-2000 gebieden, Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in samenhang met de provinciale ruimtelijke verordening regelt de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. De Verordening Romte Fryslân 2014 geeft aan; *een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de ecologische hoofdstructuur kan nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur.*

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten (niet zijnde vogels) die Europeesrechtelijk worden beschermd, waaronder in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden om o.a. in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

8.1.2. Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân

In de provincie Fryslân wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingericht of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, of bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage I bij deze verordening. Per soort worden de handelingen, middelen en methoden genoemd die mogen worden toegepast, slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

8.2. Onderzoeksmethode en criteria

Mogelijke effecten op beschermde soorten zijn bepaald aan de hand van een natuurtoets inclusief veldbezoek, uitgevoerd door Faunax (zie bijlage 6).

Het effect op beschermde Natura-2000 gebieden is onderzocht in een voortoets, opgenomen in bijlage 7. Hierin is het effect verzuring/vermesting door toename van de stikstofdepositie bepaald op basis van de meest recente versie van het rekenprogramma AERIUS Calculator. Het effect verstoring door geluid is berekend in het akoestisch onderzoek en betrokken in de voortoets.

In de volgende tabel zijn de criteria opgenomen waarop het aspect natuur wordt beoordeeld.

Tabel 8.1 Beoordelingscriteria Natuur

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
beschermde gebieden	effecten op Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde gebieden	effecten op NNN-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde soorten	effecten op beschermde soorten	kwalitatief/kwantitatief

De in de bovenstaande tabel benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden negatief beïnvloed;
- /0 beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht negatief beïnvloed;
- 0 geen effecten op beschermde gebieden of beschermde en/of rode lijstsoorten
- 0/+ beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht positief beïnvloed;
- + beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden positief beïnvloed.

8.3. Referentie

8.3.1. Natura 2000

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold en Leggelderveld bedraagt circa 4 kilometer, dit gebied is gevoelig voor stikstofdepositie (zie figuur 8.1).



Figuur 8.1 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

8.3.2. Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Fryslân. Het dichtstbijzijnde NNN -gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van de crossbaan tot het Natuurnetwerk is circa 170 meter zie figuur 8.2.

Bij de verordening Romte van de provincie Fryslân (2014) behoort een kaart van de Ecologische hoofdstructuur (EHS), thans Natuurnetwerk Nederland (NNN). In figuur 8.2 is een uitsnede opgenomen van de natuur rondom het plangebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van het plangebied tot het NNN-gebied is circa 240 meter, de afstand vanaf de motorcrossbaan zelf bedraagt ruim 300 meter. Het gebruik van de agrarische gronden naast de motorcrossbaan wijzigt niet. In de verordening Romte is opgenomen dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de EHS nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk kan maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

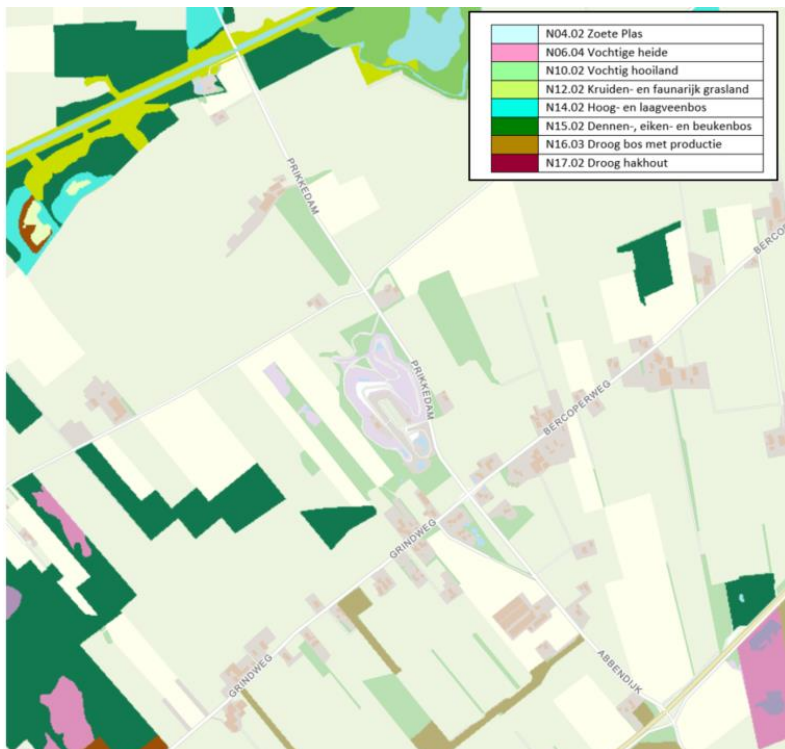
De dichtstbijzijnde natuur betreft beheergebieden en natuur buiten het NNN. Aan de westzijde grenst het plangebied aan bosschage die als natuurgebied buiten EHS is aangewezen, de motorcrossbaan zelf ligt op een afstand van circa 65 meter. In de verordening Romte worden regels gesteld ten aanzien van ruimtelijke plannen waarin een dergelijk natuurgebied is opgenomen, voor dit plan geldt echter dat het natuurgebied buiten de plangrens is gelegen.



Figuur 8.2 Natuur rondom Prikkedam (bron: Planologische EHS kaart Fryslân)

In het Natuurbeheerplan Fryslân 2019 is een nadere specificatie opgenomen van de verschillende natuurgebieden die de provincie Friesland rijk is. In dit plan zijn de Natura2000-gebieden, EHS-gebieden (NNN) en de weidevogelkerngebieden buiten de EHS opgenomen. In figuur 8.3 is een uitsnede weergegeven van de betreffende natuurgebieden rondom het plangebied.

Het meest voorkomende natuurbeheertype rondom het crossterrein is *N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos* en daarnaast een kleiner aandeel *N16.03 Droog bos met productie*. Karakteristieke broedvogels van beide bostypen zijn appelvink, boomklever, boomleeuwerik, fluiter, geelgors, groene specht, keep, kleine bonte specht, middelste bonte specht, raaf, sijs, vuurgoudhaan, wespandief, wielewaal en zwarte specht (bron: www.bij12.nl). Onbekend is of deze soorten ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Gezien de geringe omvang en de geïsoleerde ligging van de nabijgelegen boselementen aan de westzijde en de geringe ouderdom van deze boselementen (aangeplant in 1982, bron: www.topotijdreis.nl) is het zeer onwaarschijnlijk dat de genoemde soorten aanwezig zijn. De invloed van de omliggende landbouw (inwaaien van meststoffen en bestrijdingsmiddelen) zal in deze kleine bospercelen met relatief veel randlengte bovendien aanzienlijk zijn.



Figuur 8.3 Uitsnede kaart Natuurbeheerplan Fryslân 2019

8.3.3. Beschermde soorten

Op 10 april 2019 is door Faunax een Natuurtoets uitgevoerd (bijlage 6). Tijdens het veldwerk zijn weinig (potentieel) beschermde natuurwaarden aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten. Voor wat betreft de fauna in het plangebied zijn vooral de in deze paragraaf beschreven soorten van belang.

Vogels

Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd, maar zijn geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht.

Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Zoogdieren

Vleermuizen

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven, kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is immers een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen.

Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen. Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben, als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat, omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

Overige zoogdieren

Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Het plangebied wordt door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen. Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen buiten het plangebied een burcht bevindt. In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht.



Figuur 8.4 (potentiële) beschermde natuurwaarden in het plangebied. geel geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

8.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

8.4.1. Natura 2000

Effecten vermessing en verzuring

De crossbaan ligt op circa 4.200 meter afstand van het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Vanwege deze grote afstand zijn effecten als versnippering, verdroging etc. op voorhand uitgesloten. Effecten als vermessing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn op dergelijke afstanden niet op voorhand uit te sluiten. Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer. De uitgangspunten uit hoofdstuk 4 zijn gehanteerd in de voortoets. De emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat er geen vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Effecten van verstoring

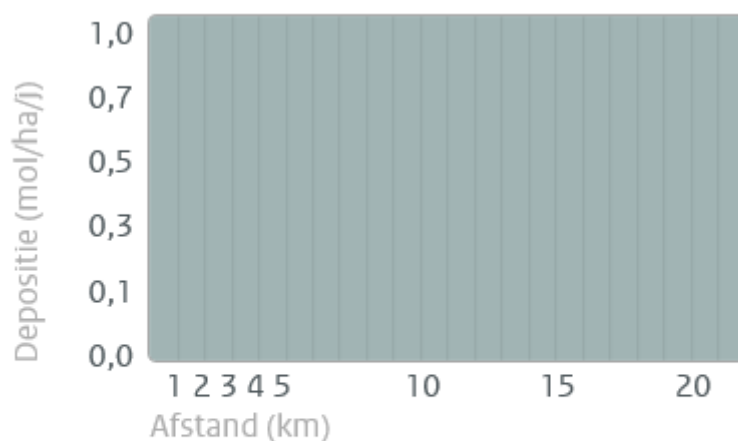
Het gebruik van het motorcrossterrein is, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 26 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidsterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcrossterrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten. Er treden geen negatieve effecten op de nabij gelegen natura 2000-gebieden. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case scenario stikstofberekening uitgevoerd. Bij het worst-case scenario blijft het aantal trainingen gelijk met de voorgenomen activiteit. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 9 wedstrijden per jaar in plaats van 3 wedstrijden per jaar. Binnen deze worst-case scenario zijn 3 wedstrijddagen meer gerekend dan voor de overige aspecten wordt onderzocht.

Uit de AERIUS berekening blijkt dat er ook in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. In figuur 8.5 blijkt dat ook 0,0 mol/ha/j niet wordt gehaald. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt daarom beoordeeld met neutraal (0).



In bovenstaande grafiek is de hoogste depositie ($\text{NO}_x + \text{NH}_3$) ten gevolge van de emissie van de ingevoerde bronnen (mol/ha/j) te zien ten opzichte van de afstand tot de berekende bron(nen).

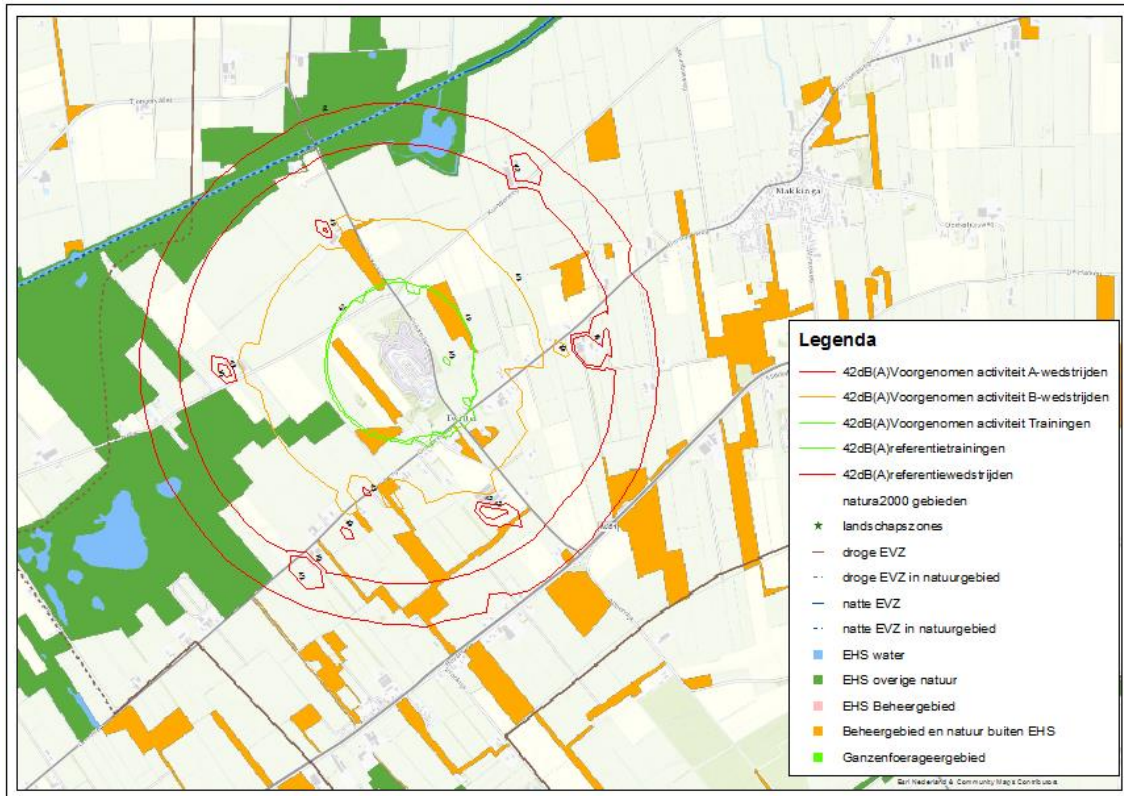
Figuur 8.5 Grafiek hoogste stikstofdepositie.

8.4.2. Natuurnetwerk Nederland

De kortste afstand van de motorcrossbaan tot het EHS-gebied (NNN) is ruim 300 meter. Effecten als areaalverlies, versnippering en verontreiniging zijn op deze afstand niet aan de orde. Verstoring door geluid is wel relevant in deze situatie. Alleen vogels zijn voor zover bekend gevoelig voor verkeerslawaaï. Voor bosvogels geldt een verstoringdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Boven deze drempel neemt de dichtheid aan broedvogels sterk af. Onderstaande figuur laat de 24-uurs equivalent 42 dB(A) contour voor trainingen zien. Binnen het 42 dB(A) contour voor trainingen, zijn geen EHS gebieden gelegen. Wel is er sprake van natuurgebieden buiten de EHS. Ten opzicht van de referentiesituatie blijft het contour voor de voorgenomen activiteit (training) vergelijkbaar. Aangezien de trainingen twee keer week plaatsvinden, kan worden gesteld dat deze verstoring jaarrond is. Omdat het echter een absoluut en relatief gezien zeer gering bosareaal is en het bosperceel reeds om andere reden niet geschikt is voor bosvogels wordt dit effect op het Natuurnetwerk als niet significant beoordeeld (0).

Op wedstrijddagen is de geluidsproductie groter en ligt de 42 dB(A)-contour op grotere afstand, zoals onderstaande figuur laat zien. Met de voorgenomen activiteit worden geluidreducerende maatregelen geplaatst. Hierdoor neemt het areaal af waar in de huidige situatie verstoring plaats vindt (0/+). In afbeelding 8.6 is de vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit weergegeven met een dikke en dunne rode lijn. Ongeveer 15 hectare NNN-bosgebied valt binnen de verstoringcontour. In deze zone is het bosgebied dus blijvend minder geschikt voor karakteristieke bosvogels van dit bostype. Ook hier betreft het zonder uitzondering kleine, geïsoleerde boselementen met veel negatieve agrarische randinvloeden. Ook deze boselementen zijn weinig tot niet geschikt voor de door bij 12 genoemde karakteristieke bosvogels, ondanks de grotere ouderdom dan de bossen nabij het crossterrein.

Deze ruime contour heeft betrekking op wedstrijddagen waarvan er slechts 3 per jaar zijn. De oranje contour is een weergave van de B- wedstrijden die circa 5 keer per jaar voorkomen. De mate van hinder op het EHS neemt ten opzicht van de referentiesituatie af. Mede gezien de geringe geschiktheid van deze boselementen voor bosvogels en het feit dat het slechts enkele dagen per jaar betreft, wordt dit verstoringseffect op het Natuurnetwerk als gering en niet significant beoordeeld (-/0). Dit effect kan verder worden geminimaliseerd door de wedstrijddagen te plannen buiten het broedseizoen, de voor vogels meest verstoringgevoelige periode (tussen 1 maart en 1 augustus).



Figuur 8.6 42 dB(A)-contour Voorgenomen activiteit.

8.4.3. Beschermde soorten

Voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein weinig ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Het aanpassen van de geluidwallen zoals voorgesteld in het akoestisch onderzoek, kan plaatsvinden door ophoging met grond of het plaatsen van geluidschermen op de aanwezig wallen.

Indien de geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een aantal aanwezig bomen en houtopstanden moeten worden verwijderd. Er is dan sprake van een ruimtelijke ingreep dat effect heeft op de mogelijk aanwezige soorten, met name broedvogels en het foerageergebied van vleermuizen. Indien deze ingreep plaatsvindt, zal hiervoor naderonderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met licht negatief (-/0).

Het plaatsen van geluidschermen op de aanwezige grondwallen heeft minder effect op de mogelijk aanwezige soorten. De geluidschermen worden middels draadeinden/ankers op de geluidwallen geplaatst. Hiervoor is het niet noodzakelijk om de aanwezige bomen en houtopstanden te verwijderen. De schermen worden niet geheel rondom het terrein geplaatst waardoor het gebied toegankelijk blijft als foerageergebied voor de genoemde overige zoogdieren. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Voor deze varianten geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de voorgenomen activiteit. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Na zonsondergang vinden binnen het plangebied geen (cross)activiteiten plaats. De soorten die na zonsondergang actief worden zoals de

das en vleermuizen worden niet verstoord. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt door de geringe toename van verstoring beoordeeld met licht negatief (-/0).

8.5. Alternatief beginnersbaan

8.5.1. Natura 2000

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000 gebieden in de omgeving (0).

8.5.2. Natuurnetwerk Nederland

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de NNN-gebieden in de omgeving (0).

8.5.3. Beschermde soorten

De verplaatsing van de beginnersbaan naar het noorden van het plangebied zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Indien grond wordt verzet, is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient, het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst, aangezien zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen. (-)

8.6. Toekomstscenario

8.6.1. Natura 2000

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie. Door het gebruik van elektrische motoren zal de stikstofemissie van het gebruik van de baan aanzienlijk verminderen. De emissie door de verkeersaantrekkende werking zal vrijwel gelijk blijven omdat er niet wordt verwacht dat al het verkeer van en naar het motorcrossterrein de overstap maakt naar elektrische rijden. Dit aspect wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

De geluidproductie van elektrische motoren ligt aanzienlijk lager dan het gebruik van verbrandingsmotoren. Omdat de geluidbelasting op het Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld in de huidige situatie al onder de drempelwaarde van 42 dB(A) ligt, wordt ook dit aspect beoordeeld met licht positief 0/+.

8.6.2. Natuurnetwerk Nederland

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie.

Door het gebruik van elektrische motoren zal de geluidproductie aanzienlijk afnemen. Verstoring op de aanwezige NNN-gebieden in de omgeving zal dermate afnemen dat er een positief effect ontstaat (+).

8.6.3. Beschermde soorten

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats waarop effecten kunnen ontstaan voor de aanwezige soorten in het gebied. Het aspect wordt beoordeeld met neutraal (0)

8.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 8.2 is de beoordeling van effecten van natuur per aspect weergegeven.

Tabel 8.2 Effectbeoordeling Natuur

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Beschermde gebieden	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
	Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
Beschermde soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen i.p.v. schermen	-/0	-/0	-/0	-	0

Maatregelen

Beschermde soorten

Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn. Voor het plaatsen van geluidschermen worden geen negatieve effecten verwacht op de beschermde soorten. Voor de overige soorten geldt de zorgplicht.

9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

9.1. Toetsingskader

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Grutsk op 'e Romte!

Een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt van het Streekplan 2007 is dat de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen in Fryslân herkenbaar blijven. In Grutsk op 'e Romte (provinciale structuurvisie 2014) is een verdiepingsslag gemaakt ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, mede gebaseerd op de Cultuurhistorische kaart (CHK), de Landschapstypenkaart (Lt-kaart) en de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE).

In de CHK2 is informatie te vinden over de cultuurgeschiedenis van de provincie Fryslân. Doormiddel van verschillende kaartlagen wordt het ontstaan, het gebruik en de inrichting van het landschap weergegeven. De kaart geeft aan welke cultuurhistorische elementen en structuren op provinciaal niveau van betekenis zijn. De Lt-kaart geeft een overzicht van de verschillende landschapstypen die Fryslân rijk is. Er is een hoofdindeling van de landschapstypen opgenomen conform het Streekplan, vervolgens is daarin een verfijning gemaakt doormiddel van onderverdeling van deze typen.

De FAMKE is in de eerste plaats gebaseerd op de landelijke kaarten: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Daarnaast houdt de FAMKE rekening met de kans dat de mogelijk aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Aan de andere kant houdt de FAMKE ook rekening met de omvang van de bodemingreep. Dit is vervolgens vertaald naar twee provinciedekkende kaarten; één voor de periode steentijd – bronstijd (300.000 – 800 v Chr.), en één voor de periode ijzertijd – middeleeuwen (800 v Chr. – 1500 n Chr.). Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen. Op basis van het advies uit de FAMKE in relatie tot de voorgenomen bodemingreep wordt bepaald of en, zo ja, welk onderzoek noodzakelijk is.

Voor zowel de CHK2 als de Lt-kaart geldt dat initiatiefnemers en plannenmakers wordt gevraagd om rekening te houden met de elementen en structuren die zijn opgenomen in de CHK2. Voor de FAMKE geldt dat er met de adviezen rekening gehouden móet worden.

9.2. Onderzoeksmethode en criteria

Het plan heeft mogelijk gevolgen voor Landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals historische landschapskenmerken en karakteristieke structuren. Daarnaast kan het plan ook effecten hebben op archeologische waarden. Het onderzoek naar landschap, cultuurhistorie en archeologie vindt kwalitatief plaats op basis van een bureaustudie.

Tabel 9.1 Beoordelingskader landschap, cultuurhistorie en archeologie

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Landschap	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	kwalitatief

De thema's landschap en cultuurhistorie worden op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Er is sprake van een (ernstige) aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is groot
- /0 Er is sprake van een geringe aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is gering
- 0 Er is geen sprake van effecten op landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en er is niet of nauwelijks invloed op visuele verstedelijking
- 0/+Er is sprake van een geringe versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking
- + Er is sprake van een versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking

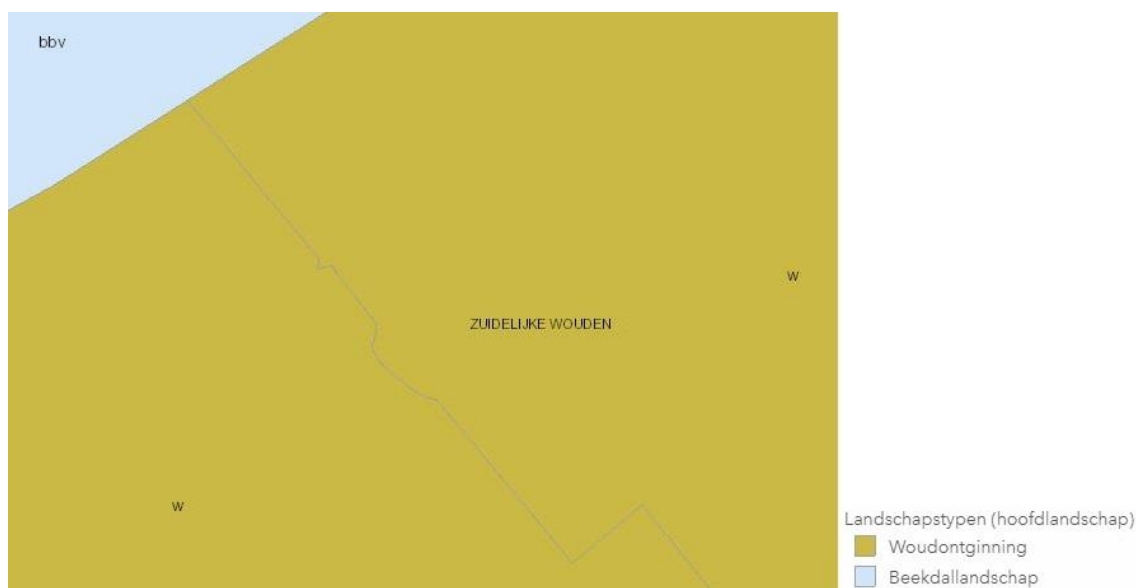
Het thema archeologie wordt op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een hoge archeologische waarde of er zijn archeologische monumenten in het plangebied aanwezig
- /0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde
- 0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een lage of geen archeologische verwachtingswaarde
- 0/+Het plangebied ligt in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarde
- + Niet van toepassing

9.3. Referentie

9.3.1. Landschap

Uit de provinciale Landschapstypenkaart blijkt dat het plangebied is gelegen in het landschapstype 'Zuidelijke Friese Wouden' (zie figuur 9.1). Dit gebied is onderdeel van het Drents Plateau en lag in de voorlaatste ijstijd onder een dik pak ijs. Op het hele gebied is tijdens de laatste ijstijd (115.000-10.000 jaar geleden) dakzand afgezet en hebben zich lage, licht glooiende zandruggen gevormd. Als gevolg van de zeespiegelstijging na de ijstijd, vond op grote schaal veenvorming plaats. Het gebied van de Zuidelijke Wouden kenmerkt zich door veel afwisseling in open en, op de hogere delen, besloten landschappen met bospercelen en omzoomde weilanden met houtwallen als perceelscheiding.



Figuur 9.1 Uitsnede Landschapstypenkaart Fryslân

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Makkinga, in de gemeente Ooststellingwerf. Om het plangebied heen vindt men voornamelijk agrarisch gebied, met enkele woningen en agrarische bedrijven. Dit landbouwgebied is kenmerkend voor de regio met smalle kavels aan het lint met perceelrandbeplanting en kleinere delen bosrijke natuur. De kleinere niet aaneengesloten natuurgebieden vallen buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS). De aaneengesloten NNN-gebieden die op ten minste 300 meter afstand van het motorcrossterrein liggen vormen zeer waardevolle natuur van de Tjongervallei. Aan de noordoostzijde grenst het gebied aan de weg Prikkedam, met de entree aan deze weg. Aan de andere kant van de weg bevinden zich enkele woningen en agrarisch gebied. De zuidoostzijde grenst aan agrarisch gebied met enkele woningen van het buurtschap Twijtel en het bebouwde lint richting Makkinga. De zuidwestzijde grenst aan een strook natuur met daarnaast agrarisch gebied. De noordwestzijde grenst aan agrarisch gebied met een woning.

Het terrein is verdeeld in een deel agrarisch, een deel natuur en een deel recreatie. Binnen het gebied 'recreatie' valt het ruim 1500 meter lange circuit van zand, waar zich in de binnenbochten kleine gebieden met natuurwaarden zoals heidebeplanting, naaldbomen en poelen hebben gevormd. Rondom het motorcrossterrein is het gebied ingericht met bosrijke natuur en begroeide grondwallen die ervoor zorgen dat het terrein grotendeels uit het zicht ligt en die landschappelijke waarde geven aan het gebied. Ook voor de grondwallen staan bomen die de wallen uit het zicht houden. De grondwallen fungeren als geluidswallen. Aan de binnenkant van het circuit bevinden zich een parkeerterrein en enkele gebouwen.



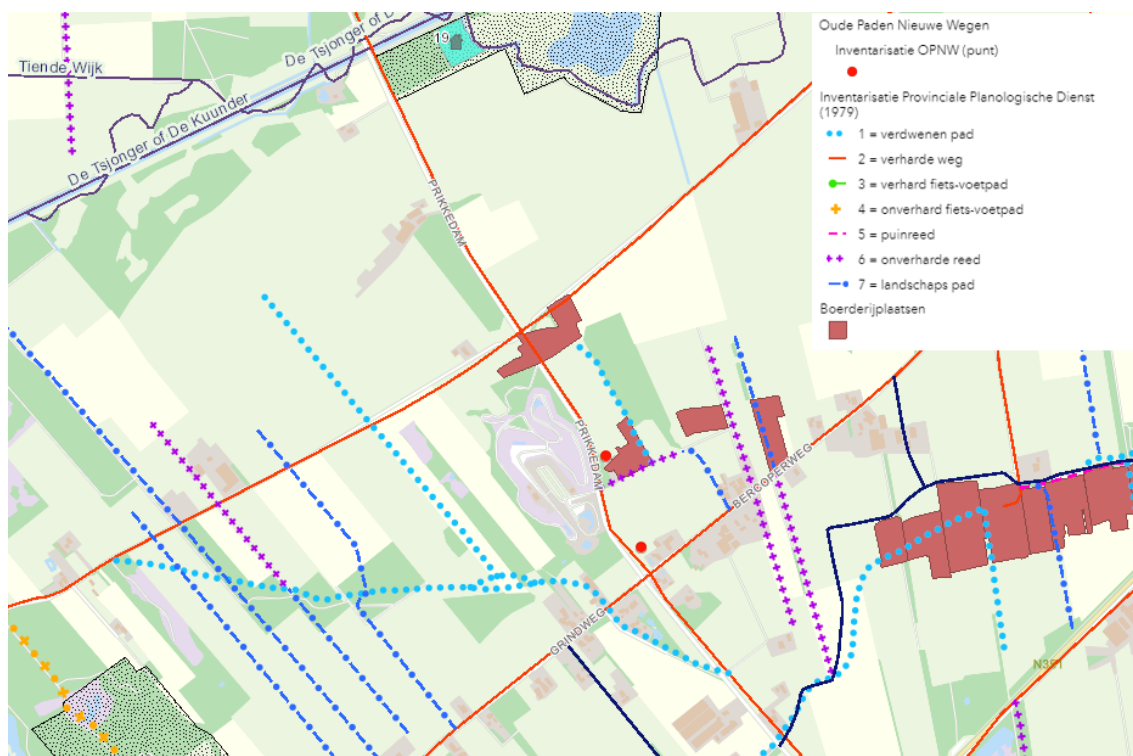
Figuur 9.2 natuur in de binnenbocht

9.3.2. Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische kaart Fryslân (figuur 9.3) blijkt dat binnen het plangebied een deel van een boerderijplaats aanwezig is. Een boerderijplaats is een al dan niet verhoogde locatie die in de middeleeuwen werd bewoond door boeren. Omdat in de late middeleeuwen en nieuwe tijd verreweg de meeste Friezen nog boer waren, vormen de boerderijplaatsen de kern van de toenmalige samenleving. De boerderijplaatsen zijn daardoor belangrijk voor de kennis van bewoningsgeschiedenis en over de ontwikkeling van het cultuurlandschap op lokaal, regionaal en provinciaal niveau. De kenmerkende onderdelen van de boerderijplaats zijn:

- het erf met de boerderij, de bijgebouwen, de omgrachting, de groenaanplant en de functioneel erbij horende aangrenzende (kleine) terreinen: boomgaard, moestuin en kalverenweide. De opbouw van het erf geeft informatie over de vorm en structuur van de plaats en zijn ontwikkeling in de tijd;
- de bodem waarop het erf gelegen is. Ze vormt het archeologische archief en biedt kennis over de geschiedenis van de boerderijplaatsen;
- de ligging van de boerderijplaats. Deze die is ontstaan in een nauwe relatie met de omliggende verkaveling en infrastructuur in de ruimtelijke omgeving en verschaft ons kennis over de ontwikkeling van het cultuurlandschap.

Op de cultuurhistorische kaart Fryslân is ook de ligging van oude paden en nieuwe wegen opgenomen. De weg Prikkedam is geclassificeerd als nieuwe weg. Tegenover de ingang van het motorcrossterrein (inrit Prikkedam 1) is een onverharde reed opgenomen, die de verbinding vormt met een landschapspad (ten zuiden) en een verdwenen pad ten noorden richting de boerderijplaats.

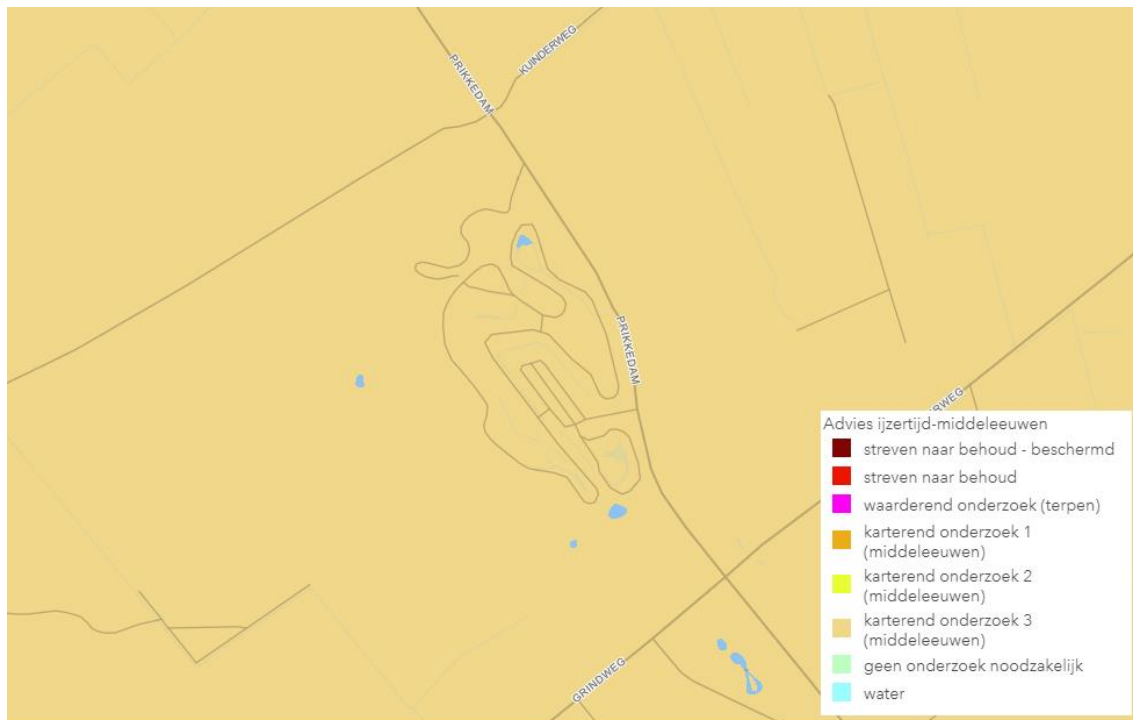


Figuur 9.3 Cultuurhistorische Kaart Fryslân

9.3.3. Archeologie

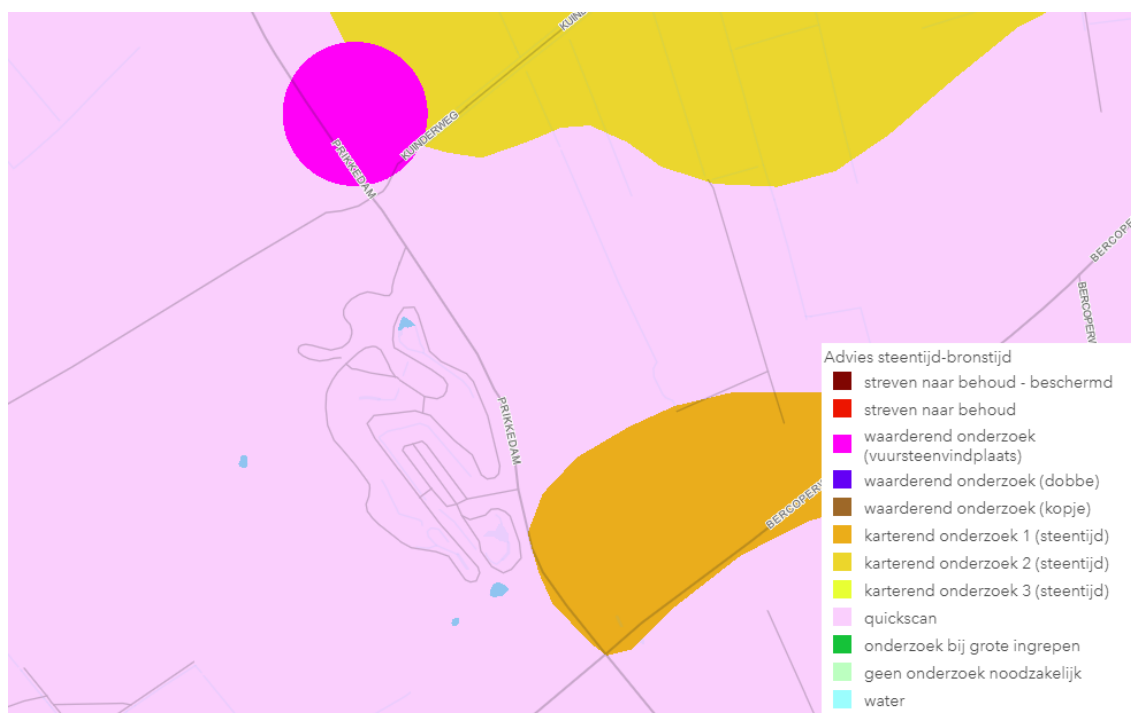
Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied voor de periode ijzertijd-middeleeuwen het advies: karterend onderzoek 3 (middeleeuwen) (figuur 9.4).

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau. Indien de vindplaats een nieuw aangetroffen terp betreft, geldt het advies: 'waarderend onderzoek op terpen'. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.



Figuur 9.4 Archeologische kaart (FAMKE) ijzertijd-middeleeuwen.

Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied tevens het advies quickscan voor de periode steentijd-bronstijd (figuur 9.5). Van deze gebieden wordt vermoed dat eventuele aanwezige archeologische resten al ernstig verstoord zijn, maar dit is niet met zekerheid te zeggen. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten. Een quickscan is een extensief booronderzoek waarmee duidelijk gemaakt wordt of het steentijd bodemarchief intact is. Bij een intact bodemarchief kan dan over worden gegaan op een karterend onderzoek 2 (6 boringen per hectare). Tevens dient te worden nagegaan of er zich bekende vuursteenvindplaatsen en dobben in het gebied bevinden. Deze locaties moeten dan vervolgens door middel van een archeologisch onderzoek worden gewaardeerd (zie advies 'waarderend onderzoek vuursteenvindplaatsen' en 'waarderend onderzoek dobben'). De resultaten kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.



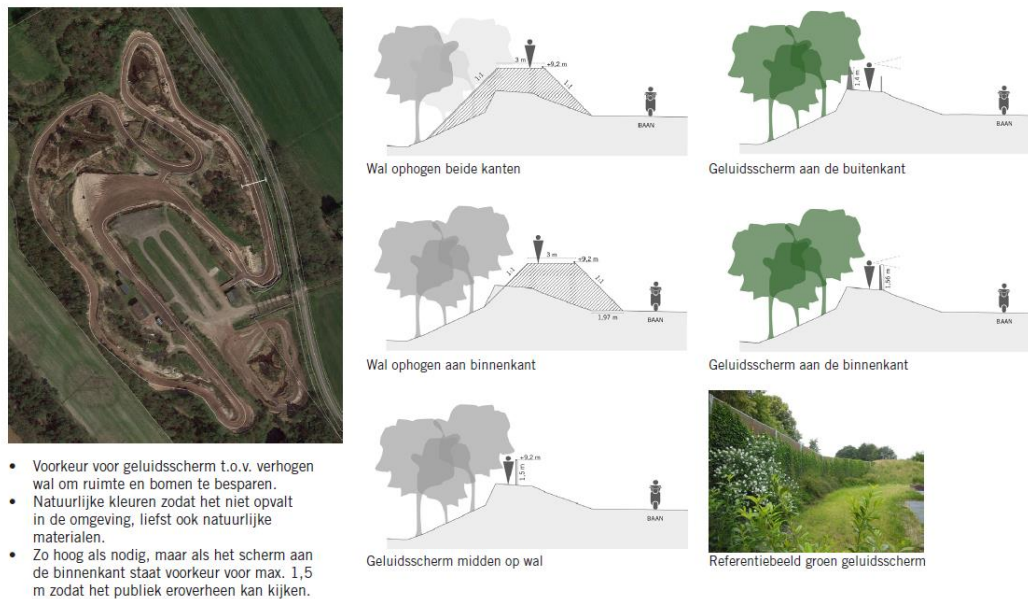
Figuur 9.5 Archeologische kaart (FAMKE) steentijd-bronstijd

9.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

9.4.1. Landschap

De voorgenoemen activiteit betreft het legaliseren van de activiteiten die nu plaatsvinden, dit heeft geen nieuwe effecten op de omgeving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de voorgenoemen activiteit extra geluidmaatregelen nodig zijn om de ruimtelijke inpassing te borgen. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van geluidschermen van circa 2 meter hoogte op de aanwezige geluidwallen. Het plaatsen van de schermen zal geen nadelig effect hebben op de omliggende landschap, omdat de aanwezige beplanting voldoende afscherming geeft zodat dat de geluidmaatregelen niet direct zichtbaar zijn van buiten het plangebied. In figuur 9.6 zijn dwarsdoorsneden opgenomen van de mogelijke manieren om dit te realiseren. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval geen geluidsschermen worden geplaatst, maar de grondwal wordt aangepast zijn er wel gevolgen voor het landschap. Vooral het ophogen van de wal aan beide zijden treedt wel een landschappelijk effect op, doordat bomen verdwijnen. Echter ook bij de andere mogelijkheden voor de aanpassing van de grondwal verandert het landschappelijk aanzicht, maar dan ten aanzien van de beleving vanuit het middenterrein. Dit aspect wordt licht negatief beoordeeld (-/0).



Figuur 9.6 doorsnede landschappelijke inpassing

Wel zullen er voor het plaatsen van een geluidsscherm op het eigen terrein van de motorcrossbaan een aantal planten verwijderd moeten worden. Dit heeft nauwelijks invloed op het landschap en het zicht vanaf de omgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval van het aanpassen van de grondwal is er tijdelijk sprake van redelijke impact, aangezien de beplanting opnieuw moet worden aangebracht, maar in de eindsituatie is de impact neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.2. Cultuurhistorie

De voorgenomen activiteit maakt geen fysieke ingrepen mogelijk die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.3. Archeologie

Het terrein is sinds 1946 in gebruik als motorcrossterrein. De bodem is door deze activiteiten mogelijk reeds verstoord. Binnen het plangebied worden geen ingrepen in de bodem uitgevoerd met een oppervlakte van meer dan 5.000 m². De effecten op mogelijk aanwezige archeologische resten ten gevolge van dit plan worden dan ook uitgesloten. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen ingrepen in de bodem nodig, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.5. Alternatief beginnersbaan

9.5.1. Landschap

Als de beginnersbaan wordt verplaatst naar het natuurdeel (parkeerplaats ten noorden) zal hier de landschappelijke waarde afnemen, door het kappen van bomen die de motorcrossbaan uit het zicht houden van de omgeving.

Bij het verplaatsen naar het middengebied worden geen bestaande natuurwaarden of landschappelijk waarden aangetast, aangezien dit nu al onverhard parkeerterrein is.



Parkeerterrein midden



Parkeerterrein noordkant

Bij het verplaatsen naar de noordkant zal het gebied meer aan de buitenkant komen te liggen en hier zullen nieuwe geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Dit kan ten koste gaan van natuur- en landschappelijke waarden. Om deze waarden te compenseren/toe te voegen, moet de te realiseren beginnersbaan met opgaande beplanting (struiken, bomen) worden omzoomd om het zicht op de baan van buitenaf te minimaliseren. Tevens kan deze beplanting waarde toevoegen in de karakteristieke beplanting van de regio.

Vanwege de benodigde parkeervoorziening zal het terrein van de huidige gelegen beginnersbaan worden ingericht als parkeerterrein/rennerskwartier. Om het terrein geschikt te maken zal de aanwezige bomen worden gekapt en moet de huidige waterpartij worden gedempt. Deze variant wordt hierdoor beoordeeld als negatief (-).

9.5.2. Cultuurhistorie

Het verplaatsen van de beginnersbaan maakt geen fysieke ingrepen nodig die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.5.3. Archeologie

Met de verplaatsing van de beginnersbaan naar het rennerskwartier of het parkeerterrein ten noorden van de crossbaan worden ingrepen in de bodem gedaan van meer dan 5.000 m². Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde en bij ingrepen van meer dan 5000 m² kan de aantasting van archeologische waarden niet worden uitgesloten zonder archeologisch onderzoek. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld als negatief -/0.

9.6. Toekomstscenario

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats die een mogelijk negatief effect hebben op de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In de onderstaande tabel is de beoordeling van de varianten per thema weergegeven.

Tabel 9.2 Effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Beoordelingscrite- ria/beschrijving ef- fecten	Voorgeno- men activi- teit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toekomst- scenario
Landschap	Aantasting kenmer- ken	-/0	-/0	-/0	-	0
Cultuurhistorie	Aantasting kenmer- ken	0	0	0	0	0
Archeologie	Aantasting archeolo- gische waarden	0	0	0	-/0	0

Maatregelen

Voor de voorgenomen activiteit en de plusvarianten zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.

10. Bodem en water

10.1. Toetsingskader

10.1.1. Bodem

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem, door het geschikt maken van ernstig verontreinigde grond (functiegericht saneren), het blijvend beheer van niet ernstig verontreinigde grond en door het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan en de Beleidsbrief Bodem. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt, zoals de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit.

Wet Bodembescherming

De Wet Bodembescherming (Wbb) stelt regels om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en haar fysieke eigenschappen te beschermen. Enerzijds heeft de wet een preventief doel en worden regels beschreven om te voorkomen dat een nieuwe verontreiniging van de bodem ontstaat. Anderzijds heeft de Wbb een curatief doel door voorwaarden te geven voor het beperken of ongedaan maken van reeds bestaande verontreinigingen.

Besluit bodemkwaliteit

Volgens het generieke (landelijke) kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij het toepassen van grond en baggerspecie een zogenoemde 'dubbele toets': de toe te passen partij grond of baggerspecie moet passen bij zowel de kwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse van de ontvangende bodem (Landbouw/natuur, Wonen en Industrie). De toe te passen partij moet daarbij voldoen aan de schoonste van de twee.

10.1.2. Water

Diverse beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer, waaronder op Europees niveau de Kaderrichtlijn Water (KRW) en op nationaal niveau het Nationaal Waterplan (NW), Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21), het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en de Waterwet.

De provincie en het waterschap hebben deze uitgangspunten verder doorvertaald in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Wettelijke verankering van het waterbeleid vindt plaats in de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De regels die zijn vastgelegd in een verordening van de waterschappen, worden 'de Keur' genoemd. De Waterwet kent één watervergunning, de voormalige Keurvergunning is hierin opgenomen.

Waterschapsbeleid

Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Hierin beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het Wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de

thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

Watertoets

De watertoets is een proces waarmee in ruimtelijke plannen de mogelijke risico's en kansen van water vroegtijdig in beeld worden gebracht in overleg met de waterbeheerder, in dit geval het wetterskip Fryslân. Het gaat daarbij om alle relevante waterhuishoudkundige aspecten, waaronder grondwater, waterberging en waterkwaliteit. De afweging en verantwoording daarvan krijgen de vorm van een waterparagraaf in de toelichting op het gemeentelijk bestemmingsplan. De watertoets is (wettelijk gezien) gekoppeld aan de totstandkoming van het bestemmingsplan en niet expliciet aan de totstandkoming van de milieueffectrapportage.

10.2. Onderzoeksmethode en criteria

In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Beide aspecten worden kwalitatief onderzocht op basis van bestaande bronnen.

Tabel 10.1 Beoordelingskader bodemkwaliteit en water

thema	beoordelingscriteria/ te beschrijven effecten	werkwijze
Bodem	Grondverzet/bodemopbouw Invloed op bodemkwaliteit	Kwalitatief Kwalitatief
Water - grondwater - oppervlaktewater - waterketen	Effect op grondwaterkwantiteit en -kwaliteit Effect oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit Riolering, afvalwater opslag en lozing	Kwalitatief Kwalitatief Kwalitatief

De effecten op het thema bodem worden als volgt gescoord:

- de bodemkwaliteit verslechtert;
- /0 de bodemkwaliteit verslechtert in beperkte mate;
- 0 er treedt noch verslechtering, noch verbetering op van de bodemkwaliteit;
- 0/+ de bodemkwaliteit verbetert in beperkte mate;
- + de bodemkwaliteit verbetert in sterke mate.

De effecten op het thema water worden als volgt gescoord:

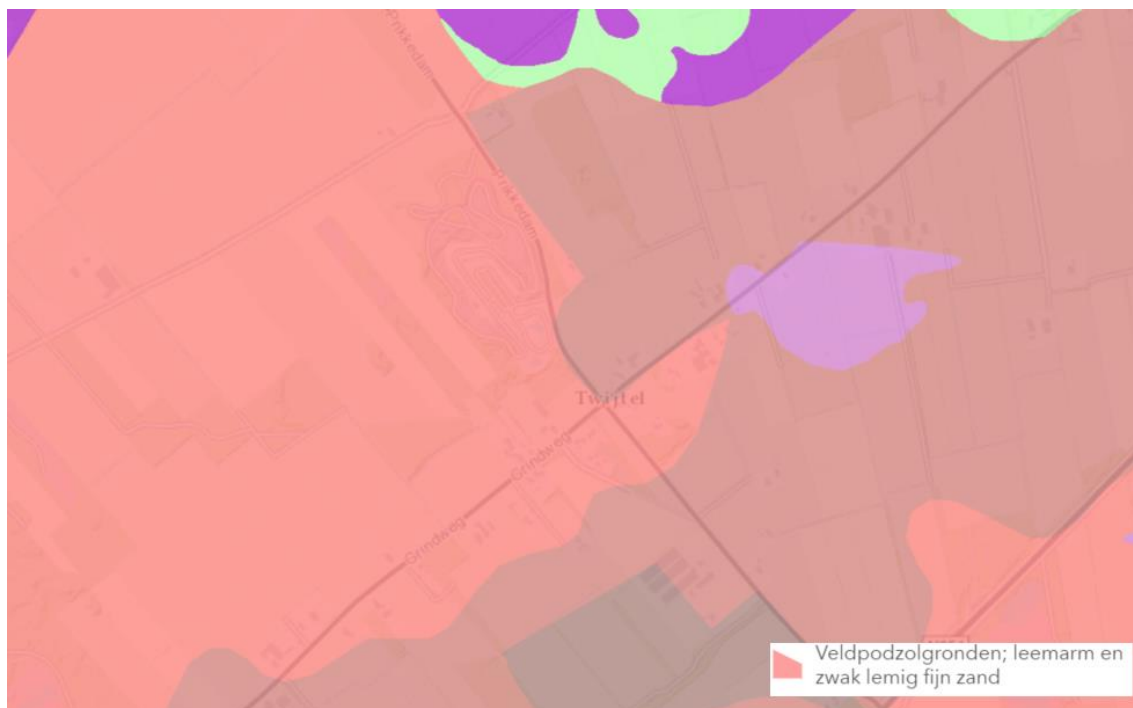
- er treedt verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert, de waterberging bedraagt meer dan 20% minder dan de opgave, de riolering wordt gedeeltelijk afgekoppeld;
- /0 er treedt nauwelijks verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert in beperkte mate, de waterberging bedraagt 0 tot 20% minder dan de opgave, de riolering wordt grotendeels afgekoppeld;
- 0 waterkwantiteit, (grond)waterkwaliteit, de waterberging voldoet aan de opgave;
- 0/+ de (grond)waterkwaliteit verbetert in beperkte mate, er vindt extra waterberging plaats (0-20%), de riolering wordt afgekoppeld;
- + de (grond)waterkwaliteit verbetert in sterke mate, er vindt veel extra waterberging plaats (meer dan 20%).

10.3. Referentie

10.3.1. Bodem

Bodemopbouw en grondwater

Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x zwak lemig fijn zand. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of boringvrije zone.



Figuur 10.1 Bodemkaart Nederland, Bron Esri Nederland

Kwaliteit van bodem en grondwater

Volgens de gegevens uit het bodemloket blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht of gesaneerd. De locatie is opgenomen als provinciale locatie; MAKK, Prikkedam1 (FR008500172). Hieruit blijkt dat vanaf 1963 de verontreinigde activiteit “motorcrossterrein” plaats vindt.

Op 01-06-1993 is door Ecolyse BV een indicatief onderzoek (C-855.10) uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de baan op enkele locaties licht verhoogde gehalte minerale olie is aangetroffen. Ter plaatse van de bovengrondse tank van 6 m³ is in de bovengrond een licht verhoogde gehalte van minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalte gemeten. De resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

In het kader van de vergunning Wet milieubeheer (2001) is op 16 juli 2001 door Jansma Drachten een Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek uitgevoerd (rapport nummer: 01.432). In dit onderzoek zijn de locaties: het rennerskwartier, de voormalige bovengrondse tank in de loods en het baanvak nabij de start onderzocht. Hieruit blijkt dat licht verhoogde gehalte van min olie, PAK, EOX in de onder en bovengrond zijn aangetroffen. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten van chroom, nikkel, xylenen, tetra-chlooretheen aangetroffen. De aangetroffen lichte verontreiniging geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Opslag milieuverontreinigende stoffen

Binnen de inrichting (nabij de loods) vindt de opslag plaats van dieselolie. Het betreft een bovengrondse tank van 720 liter. Het verbruik op jaarbasis betreft circa. 1.400 liter. De bovengrondse tank is voorzien van een lekbak. De afgewerkte olie afkomstig van de crossmotoren (circa 30 liter op jaarbasis) wordt binnen de inrichting opgeslagen, eveneens boven een lekbak. De vergunde opslagcapaciteit betreft circa 2x200 liter.

10.3.2. Water

Oppervlaktewater

In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houdt in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan- en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar, waarop het waterschap controles uitvoert (schouw). Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoeren. De overige wateren binnen de inrichtingsgrens zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het eventueel dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten middels een giertank. Het water is afkomstig van de Kuunder, aangezien er binnen het plangebied onvoldoende oppervlaktewater beschikbaar is. Bij wedstrijden is deze tank continue aanwezig.



Figuur 10.2 Uitsnede Legger Wetterskip Fryslân

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit. De waterpartijen binnen het plangebied zijn niet aangesloten op het watersysteem in de omgeving en worden gevoed door regenwater en grondwater.

Veiligheid en waterkeringen

In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones van waterkeringen gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel. Binnen de inrichting is een afspuitplaats met put aanwezig. Via de put wordt het overtollige water in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar gemeente wordt gebracht voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van circa 2 m³ en is voorzien van een vloeistofdichte coating. Het Wetterskip heeft voor deze activiteit een vergunning verleend op 1 feb 1996.

10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten**10.4.1. Bodem***Grondverzet*

Met de voorgenomen activiteit en plusvarianten worden in principe geen ingrepen gedaan in de bodem. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanwezige geluidwallen een aanpassing behoeven. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van schermen bovenop de aanwezig geluidwallen. Indien deze maatregel wordt uitgevoerd is er geen sprake van grondverzet (0).

Indien deze geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een gekeurde partij grond worden aangevoerd. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn en omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt vooralsnog beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het ophogen van de geluidwallen met grond zal geen negatief effect hebben op de bodemopbouw ter plaatse. De huidige grondwallen bestaan al uit opgebrachte grond waardoor de bodemopbouw ter plaatse van de grondwallen reeds is verstoord. Dit effect wordt beoordeeld als licht neutraal (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

De voorgenomen activiteit gaat uit van het huidig gebruik van het terrein. De plusvarianten gaan uit van een intensivering van het gebruik van het terrein. Vanaf 1946 is het terrein in gebruik als motorcrossterrein. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, de licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van naderonderzoek. Bovendien is wettelijk geregeld dat nieuw ontstane bodemverontreinigingen als gevolg van een (bedrijfs)activiteit (bijvoorbeeld een crash of bij een reparatie op het rennerskwartier) meteen opgeruimd moeten worden door de veroorzaker (zorgplichtbeginsel). Omdat dit bij wet geregeld is levert de voorgenomen activiteit en de intensivering van het gebruik geen nadelige effecten op. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.4.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen gedaan die van invloed zijn op de grondwaterkwantiteit. Het gebruik van het terrein door verbrandingsmotoren kan invloed hebben op de grondwaterkwaliteit.

Indien er een calamiteit voorkomt waarbij de bodem en het grondwater verontreinigd raakt, dient de verontreiniging direct te worden gesaneerd volgens de Wet bodembescherming. De effecten op het grondwatersysteem worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Met de voorgenoemen activiteit vinden geen ingrepen plaats in het oppervlaktewatersysteem. Hierdoor zijn effecten op voorhand uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De waterpartijen worden gevoed door regen en grondwater. Binnen de voorgenoemen activiteit en de plusvarianten worden geen ingrepen gedaan die de kwaliteit van het water beïnvloeden. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Door meerdere wedstrijden en activiteiten toe te staan zal er een toename ontstaan van het aantal vervuilingseenheden (ve's). Het aanwezig rioolstelsel en de opvangpunt (spuitplaats) beschikken over voldoende capaciteit om het afvalwater te verwerken en tijdelijk op te slaan. (0).

10.5. Alternatief beginnersbaan

10.5.1. Bodem

Grondverzet

Met het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel of naar het rennerskwartier worden werkzaamheden in de bodem uitgevoerd. Ook dient op deze locatie een grondwal te worden gerealiseerd ter afscherming van het geluid. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied, kan niet zondermeer worden uitgegaan van een gesloten grondbalans. Voor de realisatie van de beginnersbaan en de geluidwallen wordt dan ook uitgegaan dat de aanvoer van grond nodig is. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het realiseren van een beginnersbaan op het noordelijk gelegen terrein heeft invloed op de bodemopbouw in dit gebied. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied is het niet wenselijk om de bodem te verlagen. De baan zal dan plaatselijk op de huidige bodem worden aangebracht. Tevens zal er een waterpartij worden aangelegd. Er vindt daardoor een geringe aantasting plaats van de huidige bodemopbouw in het gebied. Dit aspect wordt beoordeeld met licht negatief (-/0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege het huidige gebruik kan op voorhand niet worden uitgesloten dat er mogelijke verontreinigingen aanwezig zijn. Alvorens deze werkzaamheden worden uitgevoerd zal de kwaliteit van de bodem moeten worden onderzocht. Mogelijke verontreiniging dienen te worden gesaneerd (0/+).

10.5.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan zal een lokale invloed hebben op het grondwatersysteem. De gemiddeld hoogste grondwaterstand binnen het plangebied bedraagt circa 0,40 m-mv. Indien het maaiveld wordt verhoogd door de aanleg van de beginnersbaan en de grondwallen kan er een lichte stijging van het grondwater plaatsvinden. Door het aanleggen van een waterpartij zal dit effect worden opgeheven. De mate waarin dit effect kan optreden en tot hoever dit effect reikt, zal bij de uitwerking nader moeten worden onderzocht. Op basis van de beschikbare gegevens wordt dit aspect licht negatief beoordeeld (-/0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel zal invloed hebben op de waterhuishouding binnen de inrichting grens. Indien de huidige locatie van de beginnersbaan wordt omgevormd naar een parkeerterrein zal de waterpartij op deze locatie worden gedempt. Een demping van de waterpartij moet 1 op 1 worden gecompenseerd. Op de nieuwe locatie van de beginnersbaan zal deze compensatie worden gerealiseerd. Gezien het feit dat de waterpartijen niet zijn aangesloten op het watersysteem in de omgeving, kunnen effecten op de omgeving worden uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De verplaatsing van de beginnersbaan heeft geen invloed op de waterkwaliteit omdat nieuw te graven water niet wordt aangesloten op de waterhuishouding buiten het plangebied. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6. Toekomstscenario

10.6.1. Bodem

Grondverzet

Binnen het toekomstscenario vindt geen grondverzet plaats. Er treden voor dit aspect geen effecten op (0)

Invloed op huidige bodemopbouw

Er worden binnen deze variant geen ingrepen voorgesteld die effect hebben op de huidige bodemopbouw (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege de overgang van crossen met een verbrandingsmotor naar een elektrische motor, neemt de kans op het bodemverontreiniging af. Omdat de MSV in de huidige situatie moet voldoen aan de zorgplicht en dus bij calamiteiten de bodemverontreiniging moet saneren, wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op het grondwatersysteem (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Er worden geen ingrepen in het huidige watersysteem voorgesteld. Er treden dan ook geen effecten op het watersysteem in en rond het plangebied (0).

Effecten op waterkwaliteit

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op de waterkwaliteit (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 10.2 zijn de effectscores voor bodem en water samengevat.

Tabel 10.2 Samenvattende beoordeling bodemkwaliteit en water

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	0	0	0	-/0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
	Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
	Waterketen	0	0	0	0	0

Maatregelen*Bodem*

Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.

Water

Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied. Voor de overige alternatieven is er geen sprake van dempingen.

11. Externe veiligheid

11.1. Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hiervoor zijn grenswaarden en richtwaarden van toepassing. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

11.2. Onderzoeksmethode en criteria

In tabel 11.1 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor externe veiligheid worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 11.1 Beoordelingskader externe veiligheid

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
externe veiligheid	aanwezigheid risicobronnen en contouren	kwalitatief

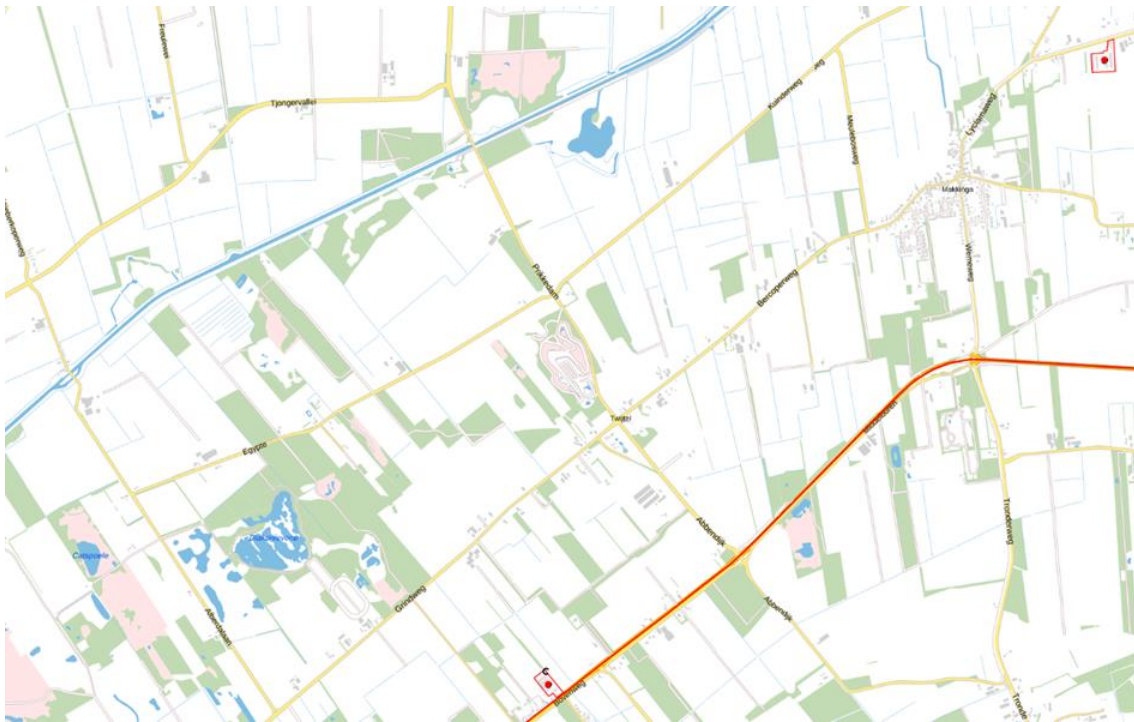
De effecten op externe veiligheid kunnen als volgt worden beoordeeld:

- (grote) toename van PR, toename beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, toename GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde en/of GR overschrijdt 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- /0 geringe toename van PR, geen extra beperkt kwetsbare objecten binnen PR-contour, toename GR minder dan 10%;
- 0 geen verandering van PR, verandering GR minder dan 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- 0/+ beperkte afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR tussen de 1% en 10% van de oriëntatiewaarde;
- + afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde.

11.3. Referentie

Het motorcrossterrein wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, aangezien het een sport- en kampeerterrein betreft, niet bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Het motorcrossterrein is zelf geen risicobron.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied geen vervoer plaats vindt van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.



Figuur 11.1 Risicobronnen in en nabij het plangebied. Bron: professionele risicokaart

11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

De activiteiten wijzigen niet zo ingrijpend dat er sprake is van een risicobron.

Als er vaker meerdaagse wedstrijden worden gehouden of meer personen aanwezig zijn (bijvoorbeeld in de plusvarianten), kan het motorcrossterrein worden beschouwd als een kwetsbaar object. Aangezien er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn of worden voorzien, leidt dit niet tot een andere oordeel. Er zijn geen effecten ten aanzien van externe veiligheid te verwachten.

11.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 11.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 11.2 Effectbeoordeling externe veiligheid

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Externe veiligheid	aanwezigheid risico-bonnen en –contouren bij een (beperkt) kwetsbaar object	0	0	0	0	0

Voor wat betreft externe veiligheid zijn geen mitigerende maatregelen nodig. Er is geen significant verschil tussen de voorgenomen activiteit, plusvarianten, het alternatief beginnersbaan en het toekomstscenario.

12. Klimaatadaptatie en energietransitie

12.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel nationale, regionale en lokale doestelingen waarbij aan de doelbijdrage kan worden getoetst.

Klimaatadaptatie

In het Deltaprogramma 2017 staat: "Om de aanpak voor waterrobuuste en klimaatbestendige (her)ontwikkeling te versterken stelt het Deltaprogramma ook een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie op, in aanvulling op het Deltaplan Waterveiligheid en het Deltaplan Zoetwater. Het op te stellen Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zal onderdeel zijn van het Deltaprogramma 2018. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie draagt bij aan overzicht, slagkracht en wederzijdse inspiratie. En heeft als doel dat alle overheden samen de ambitie vastleggen dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht."

Door klimaatverandering zal de zeespiegel stijgen, hoosbuien en langere perioden van droogte kunnen zorgen voor gevaarlijke situaties en overlast. Het is daarom van belang dat de effecten die door klimaatverandering kunnen optreden bij een ruimtelijke ontwikkeling in het proces wordt meegewogen, zodat in een vroeg stadium maatregelen kunnen worden getroffen om veiligheid te borgen en schade te beperken.

Klimaatadaptatie heeft betrekking op klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de openbare ruimte. Klimaatverandering kan leiden tot schade en slachtoffers, met als uiteindelijk gevolg verslechtering van de economische concurrentiepositie. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen en wateroverlast door extreme buien, hittestress, droogte en andere weersomstandigheden (bijvoorbeeld harde wind, toename blikseminslag).

Energietransitie

De energietransitie vraagt om ruimte. Het is daarom belangrijk om te onderzoeken wat de (toekomstige) energiebehoefte van het plangebied is, welke mogelijkheden voor energiebesparing er zijn, welke energiebronnen kunnen worden ingezet, wat zijn daarvan de mogelijke ruimtelijke effecten en welk doelbereik daarmee gehaald kan worden.

Regionaal

Er wordt gewerkt aan een regionale energiestrategie Friesland, dit is een samenwerking van de gemeentes Achtkarspelen, Ameland, Dantumadiel, De Fryske Marren, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Noardeast-Fryslân, Ooststellingwerf, Opsterland, Schiermonnikoog, Smallingerland, Súdwest Fryslân, Terschelling, Tytsjerksteradiel, Vlieland, Waadhoeke, Weststellingwerf en het Waterschap Wetterskip Fryslân. De doelstelling voor dit project is energieneutraal in 2050.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Ooststellingwerf wil in 2030 energieneutraal zijn. Hiertoe zijn verschillende projecten en programma's gestart om energiebesparing en het opwekken van vernieuwbare energie te stimuleren.

12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria

Ten aanzien van de thema's klimaat en energie vindt een kwalitatieve toetsing plaats waarbij wordt beoordeeld in hoeverre sprake is van klimaatbestendige ontwikkeling. In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 12.1 Toetsingscriteria en onderzoeksmethodiek duurzaamheid en klimaat

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
klimaatadaptatie	Voldoende waterberging Voorkomen hittestress en verdroging.	kwalitatief kwalitatief
klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot. Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief kwalitatief

12.3. Referentie

Het terrein is grotendeels onverhard, geaccidenteerd en voorzien van poeltjes. Er is hiermee voldoende waterbergingscapaciteit aanwezig. Door de groene omgeving zal er ook geen sprake van hittestress zijn. Wel is er beperkt water aanwezig op de locatie, bij wedstrijden wordt er water van buiten de inrichting aangevoerd om de baan te kunnen besproeien tegen stofoverlast.

Op dit moment bestaat het energiegebruik voor het verbruik van elektriciteit en gas voor verwarming/verlichting van algemene gebouwen (sanitair), het terrein en de omroepinstallatie en brandstof voor de motoren en tractor. Vanwege het gebruik van verbrandingsmotoren is er wel sprake van CO₂-emissies.

Gezien de beperkte openingstijden en de beperkte omvang van de voorzieningen, is het energieverbruik gering.

12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.

12.4.1. Klimaatadaptatie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met de voorgenomen activiteit, plusvarianten en het alternatief niet vergroot. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem (0).

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Op dit aspect is de inrichting niet zelfvoorzienend en wordt daardoor beoordeeld als licht negatief (-/0).

12.4.2. Energie

De energie vragende activiteiten binnen de inrichting veranderen niet noemenswaardig. Bij de Plusvariant wedstrijden wordt er wel vaker gecrost, wat betekent dat er meer CO₂ uitstoot is en iets meer energie(brandstof)verbruik, dit scoort daarom licht negatief (-/0).

Indien er in de toekomst meer elektrisch wordt gecrost, dan zal de CO₂ uitstoot afnemen alsmede het brandstofverbruik. In dit geval is de MSV voornemens om de benodigde elektriciteit op te wekken middels zonne-energie binnen de inrichting. Het streven hierbij is dat de activiteiten volledig energieneutraal zal zijn. De haalbaarheid zal in een later stadium worden onderzocht. Dit scenario scoort daarom licht positief (+).

12.5. Effectbeoordeling

Tabel 12.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 12.2 Effectbeoordeling duurzaamheid en klimaat

Thema	Beoordelingscriteri- a/beschrijving ef- fecten	Voorgeno- men activi- teit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toekomst- scenario
Klimaatadaptatie	Voldoende water- berging	0	0	0	0	0
	Voorkomen verdro- ging	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
Duurzame energie	Energie neutraal	0	-/0	0	0	+
	CO2-uitstoot.	0	-/0	0	0	+

13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring

13.1. Conclusie

Algemene conclusie

In dit MER zijn de effecten van de bestaande, legale situatie (referentiesituatie) bij het motorcrossterrein De Prikkedam beschreven en vergeleken met de eisen en richtlijnen vanuit een goede ruimtelijke ordening, milieuwetgeving en bestaande rechten. Daarnaast is onderzocht wat de effecten zijn van het huidige gebruik (inclusief het planologisch niet legale deel), met eventuele uitbreidingen van het gebruik. Ook zijn een alternatief met verplaatsing van de beginnersbaan en een toekomstscenario waarin meer elektrisch wordt gecroost onderzocht.

De samenvatting van de onderzochte effecten ten opzichte van de referentiesituatie is opgenomen in tabel 13.1. Uit dit MER blijkt dat met name geluid in de omgeving een maatgevend milieueffect is, maar ook de verkeersaspecten hebben effect op de omgeving.

Tabel 13.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings- criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0

LCA	Landschap-pelijke kwa-liteit	Beïnvloeding ken-merken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-his-torische waarden	Beïnvloeding ken-merken	0	0	0	0	0
	Archeolo-gische waar-den	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0
		Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
	Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaat-adaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

De -/0*-scores bij soortenbescherming, landschap en grondverzet/bodemopbouw treden alleen indien de bestaande grondwallen worden opgehoogd. Indien er geluidschermen worden geplaatst op de bestaande wallen is de score bij deze onderdelen neutraal (0). In het akoestisch onderzoek en de kostenafweging is vooralsnog uitgegaan van het plaatsen van de geluidschermen, maar het verhogen van de geluidwallen is ook een optie om hetzelfde effect te verkrijgen.

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, met name ten aanzien van natuur en landschappelijke inpassing, die weer gecompenseerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Samenvattende conclusie

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat het voornemen, het legaliseren van het huidige gebruik, op grond van milieueffecten aanvaardbaar is wanneer dit wordt vergeleken met de referentiesituatie. Ook het toestaan van medegebruik voor veldsporten is vanuit de m.e.r-onderwerpen mogelijk, al moet ten aanzien van de vier evenementen hierbij een bestuurlijke afweging plaatsvinden te aanzien van met name de verkeersaspecten. De Plusvariant wedstrijden lijkt met name vanuit geluid niet wenselijk, het toestaan hiervan kan niet zonder een goede bestuurlijke afweging. Ook het verplaatsen van de beginnersbaan levert onvoldoende milieuwinst op om als een uitvoerbaar alternatief te worden beschouwd.

Mitigerende maatregelen

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijker te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

13.2. Leemten in kennis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke leemten in kennis nog zijn blijven bestaan. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

De in dit MER beschreven verkeerseffecten stelen op voorspellingen op basis van modellen en kentallen. Dergelijke prognoses kennen altijd een relevante onzekerheidsmarge. Als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft, kan met specifiek onderzoek, bijvoorbeeld tellingen, worden bekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Op dit moment is niet zeker welke veldsporten daadwerkelijk zullen worden georganiseerd, indien de plus-variant veldsporten wordt mogelijk gemaakt. Als blijkt dat er andere, niet voorziene activiteiten plaatsvinden of worden aangevraagd kan dit aanleiding zijn om onderdelen van dit MER aan te vullen of te heroverwegen.

13.3. Monitoring en evaluatie

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

Zoals reeds beschreven zijn geluid van het motorcrossen en de effecten van de verkeersaantrekkende werking de belangrijkste effecten van het gebruik van het motorcrossterrein. Ook eventuele uitbreiding met veldsporten moet worden gemonitord. Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Bovenstaande registraties worden eenmaal per jaar aan het bevoegd gezag overgelegd ter controle. Indien er afwijkingen optreden van de in dit MER gehanteerde uitgangspunten moet in gezamenlijk overleg worden bepaald welke extra maatregelen nodig zijn (beperken deelnemers en/of activiteiten of onder aanvullende omstandigheden toestaan).

- SWECO. (2016, 13 december). Notitie Reikwijdte en Detailniveau. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2017, 20 april). Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf
- Nota inspraak + besluitenlijst NRD
- 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017)
- SWECO, (2018, 10 december). MER 1^e fase: geluid. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>
- Peutz. (2018, 7 december) Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en planMER 1^e fase, referentie FS/MO/EA 1021-1-RA-004
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2019, 7 maart). Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf
- Nota inspraak op voorontwerp en 1^e fase
- NAA. (2019, 5 maart). Notitie beoordeling Milieueffectrapportage Fase 1. Rapportnummer: 6038/NAA/jd/2.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (1996, 18 januari) aanvraag milieuvergunning.
- NAA. (1996, 1 januari). Akoestisch onderzoek Motorcrossterrein "Prikkedam" ten behoeve van sanering industrielawaai en vergunningaanvraag. Rapportnummer: 655(NAA/jd/mh).
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2000, 8 november). Aanvraag wijzigingen en aanvullingen vergunning Wet milieubeheer.
- Provincie Friesland. (2001, 22 augustus). Vergunning Wet milieubeheer.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2003, 8 januari). Uitspraak 200104941/1
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2007, 24 april). Aanvraag uitbreidingsvergunning Wet milieubeheer.
- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2008, 28 april). Vergunning Wet milieubeheer.

- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2016, 21 mei). Omgevingsvergunning voor parkeren op een weiland – strijdig gebruik ruimtelijke ordening. Z-HZ_WABO-2016-0112.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2016, 21 september). BOB weigering opstellen bestemmingsplan.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2017, 17 april). Verzoek uitbreiding activiteiten.
- Koninklijk besluit (1987, 13 maart).
- Bestemmingsplan Buitengebied 2016. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/209040.243045388/554446.7626647145/idn/NL.IMRO.0085.BpBuitengebied2016-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam. (niet in werking, vastgesteld 2013, 26 februari. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/208765.04172767204/554291.2489019034/idn/NL.IMRO.0085.bpPrikkedam-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte>
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0023798/2017-07-01>
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008). <https://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/VROM2001NMP4.pdf>
- Streekplan Fryslân (2007). <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/streekplan.html>
- Grutsk op 'e Romte. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/fy-nl/3556/grutsk-op-e-romte/index.html>
- Verordening Romte Fryslân 2014. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/romte.html>
- Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030. https://www.ooststellingwerf.nl/home/structuurvisie-ooststellingwerf-2010-2020-2030_42326/
- Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030
- GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf. https://begroting-2016-ooststellingwerf.begrotings-app.nl/assets/media/beleidsnota_paragraaf_3_2_1.pdf
- Ecolyse BV. (1993, 1 juni) indicatief bodemonderzoek. Rapportnummer: C-855.10
- Jansma Drachten. (2001, 16 juli). Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek. Rapportnummer: 01.432
- Wetterskip. (20PM). Legger Wetterskip Fryslân. <https://www.wetterskipfryslan.nl/kaarten/leggerkaart>
- Wetterskip Fryslân. (1996, 1 februari). Watervergunning.
- Professionele risicokaart. (2019)

- <https://calculator.aerius.nl/>
- <http://geodata.rivm.nl/gcn/>
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/
- <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator/>
- Molenaar, J. (2007): "Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld", Alterra-rapport 1573
- Reijnen M. (1992): "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties"
- <https://waarneming.nl/>

Gehanteerde begrippen en afkortingen

- **MSV:** Motorsportvereniging De Prikkedam
- **Wm:** Wet milieubeheer
- **Besluit m.e.r. :** Besluit milieueffectrapportage
- **MER:** Milieueffectrapport
- **NRD:** Notitie reikwijdte en detailniveau
- **NNN- gebied:** Natuurnetwerk Nederland
- **KNMV:** Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
- **MON:** Motorsport Organisatie Nederland
- **(O)NK- wedstrijden:** Open Nederlandse Kampioenschap
- **Enduromotoren:** zijn crossmotoren, vanaf de fabriek viertaktmotoren en voldoen aan de wettelijke eisen voor rijden op de openbare weg en hebben een kentekenbewijs.
- **Trialmotoren:** De motorfietsen zijn speciaal ontworpen voor de trialsport. Hier is het de bedoeling een hindernissenparcours af te leggen zonder met de voeten aan de grond te komen.
- **Quads:** Een quad is een vierwielige motorfiets of brommer en dus een motorvoertuig. Utilityquads zijn gemaakt om werk te verrichten en om over ruig terrein te kunnen rijden. De sportquads worden gebruikt als sportvoertuig. In principe zijn sportquads gemaakt om zo snel en wendbaar mogelijk te zijn op een zanderig of modderig terrein, maar voor diepe modder en ander erg moeilijk terrein zijn ze minder geschikt.
- **SGW:** Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (paardensport)
- **A-wedstrijd:** is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.

- **B-wedstrijd:** is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.
- **CROW:** Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam.
- **GVVP:** Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan
- **VVN:** Veilig Verkeer Nederland
- **HMRI:** Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999
- **Besluit NIBM:** Niet in betekende mate
- **Wnb:** Wet natuurbescherming
- **GS:** Gedeputeerde Staten
- **PS:** Provinciale Staten
- **EHS:** Ecologische hoofdstructuur
- **CHK:** Cultuurhistorische kaart
- **Lt-kaart:** Landschapstypenkaart
- **FAMKE:** Friese Archeologische Monumentenkaart Extra
- **AMK:** Archeologische Monumentenkaart
- **IKAW:** Indicatieve Kaart Archeologische Waarden
- **Wbb:** Wet Bodembescherming
- **KRW:** Kaderrichtlijn Water
- **NW:** Nationaal Waterplan
- **WB21:** waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw
- **NBW:** Nationaal Bestuursakkoord Water
- **Ve's:** De Vervuilingseenheid ve is de eenheid waarin de vervuiling van afvalwater wordt gemeten en waarmee in Nederland de verontreinigingsheffing en zuiveringsheffing worden vastgesteld.
- **PR:** Plaatsgebonden risico
- **GR:** Groepsrisico

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Memo Locatiestudie

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

mw. H.M. Smit, BSc.

planstatus

datum:

24-05-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Bepalen zoekgebied	3
2. Locatieafweging	5
3. Potentiële alternatieve locaties	13
3.1. Beoordeling alternatieve locaties	14
3.2. Overzicht kostenindicatie	23
4. Conclusie	25

1. Inleiding

De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd te onderzoeken in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn en daarbij een ruim zoekgebied te hanteren. Met deze memo wordt de locatiestudie en de benodigde GIS- analyses beschreven.

1.1. Bepalen zoekgebied

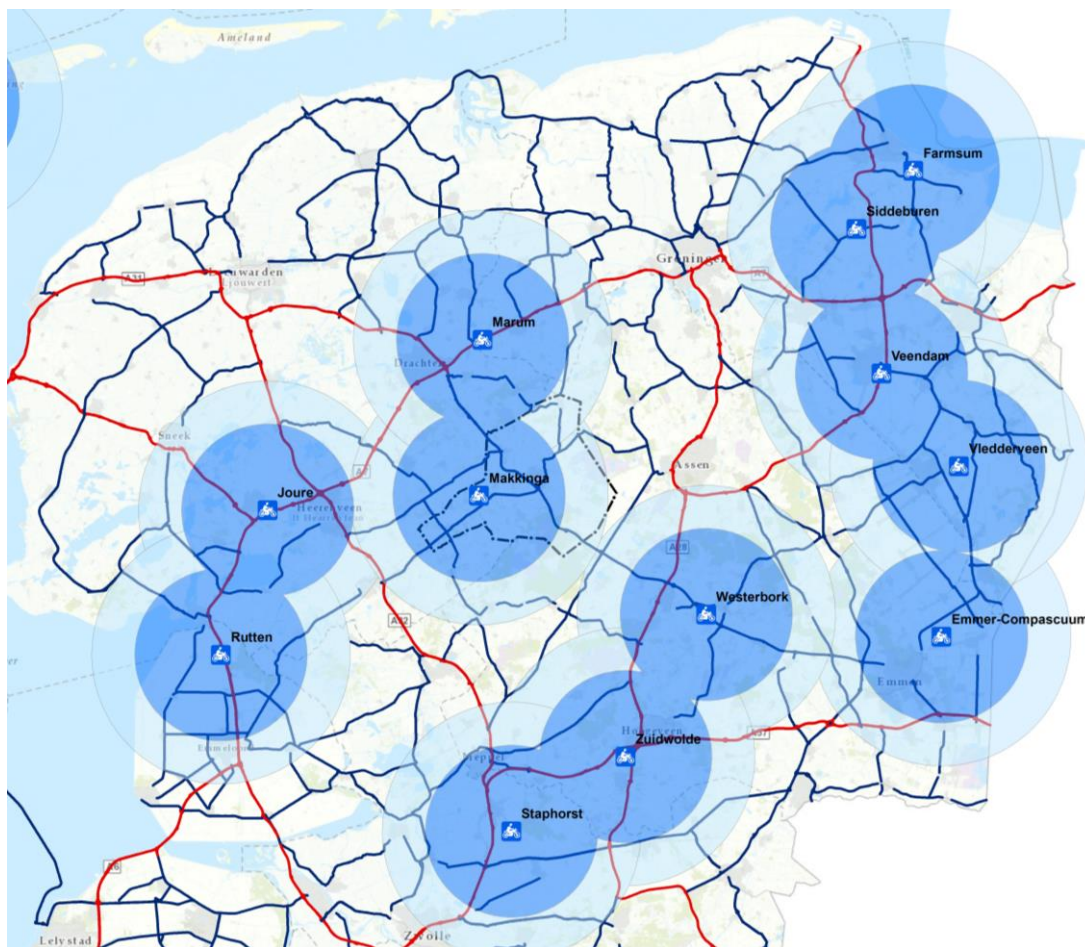
Motorcross in de regio

In de drie noordelijke provincies (met uitzondering van de Waddeneilanden) en de noordelijke helft van Overijssel en Flevoland zijn 12 motorsportcircuits te vinden. Het betreft de volgende locaties:

Adres	Postcode	Locatie	Provincie
Kloosterweg 4	9363 VJ	Marum	Groningen
Oosterlaan 5	9936 HN	Farmsum	Groningen
Hoofdweg 44	9628 CP	Siddeburen	Groningen
Jan Kokweg 8	9641 KT	Veendam	Groningen
Aviaweg 1	9585 PJ	Vledderveen	Groningen
Prikkedam 1	8432 VC	Makkinga	Friesland
Polderbosdyk 37	8502 TJ	Joure	Friesland
Veenakkers 35	7881 XA	Emmer Compasuum	Drenthe
Stukkenweg	9434 TK	Westerbork	Drenthe
Noorderweg 2	7921 PB	Zuidwolde	Drenthe
Spoordijk 2	7951 LA	Staphorst	Overijssel
Ruttenseweg 10	8314 RG	Ritten	Flevoland

Rondom deze 12 locaties zijn zones van 10 kilometer en 15 kilometer ingetekend (zie figuur 1.1). Met deze zones wordt een indicatie gegeven van het verzorgingsgebied van de terreinen. Aannemelijk is dat de meeste crossers bij voorkeur gebruik maken van het dichtstbijzijnde crossterrein. Omdat elke baan weer andere eigenschappen heeft, wordt door de crossers ook wel gebruik gemaakt van andere banen. Dit betekent dat voor wedstrijden op de Prikkedam ook crossers van andere verenigingen komen trainen op de zandondergrond. Prikkedam is het gehele jaar geopend en daardoor wordt de baan in winterperioden, wanneer andere banen gesloten zijn, ook gebruikt door crossers buiten het verzorgingsgebied.

De 10 km-zone rondom Prikkedam beslaat het zuidwestelijke deel van de gemeente Ooststellingwerf en beperkte delen van de gemeenten Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. In het noorden overlapt de 10 km-zone van Prikkedam voor een klein deel met de 10-km zone van het crossterrein Marum. De 15 km-zone rondom Prikkedam beslaat het gehele grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf en grotere delen van Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. Deze zone overlapt voor een deel met de 15-km zone rondom de crossterreinen bij Marum (noord) en Joure (west), en raakt voor een zeer beperkt deel met de 15 km-zone rondom het crossterrein bij Westerbork (zuidoost).



Figuur 1.1: Motorcrossterreinen in Noord-Nederland

Gelet op de overlap met de zones van Marum, Joure en Westerborg liggen zoekgebieden ten noorden, westen en zuidoosten van de gemeente Ooststellingwerf niet voor de hand. Het gebied ten zuidwesten van de gemeente Ooststellingwerf (het noordoostelijke deel van de gemeente Weststellingwerf) heeft gelet op de zones wel potentie als zoekgebied. Uit bovenstaande volgt ook dat de motorcrossbaan Prikendam geen specifieke regionale behoefte bedient, aangezien er meerdere crossterreinen in de regio aanwezig zijn. Door de specifieke eigenschappen van de zandbaan, komen er wel crossers uit de hele regio om zich voor te bereiden op een wedstrijd op deze of vergelijkbare baan.

Crossen in de gemeente

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV De Prikendam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en er regionaal verschillende andere motorcrossterreinen aanwezig zijn, is het hierdoor niet noodzakelijk een regionaal behoefte- of locatieonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Gelet op voorgaande analyse wordt ervoor gekozen in het kader van dit MER het zoekgebied voor een alternatieve locatie te beperken tot het grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf. Mocht blijken dat om milieuhygiënische redenen of na belangenafweging het niet mogelijk is de motorcrossvereniging op de huidige locatie te handhaven of elders binnen de gemeente te huisvesten, kan nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke alternatieven buiten de gemeente. Dit is vooralsnog niet aan de orde.

2. Locatieafweging

Ligging huidige motorcrossterrein t.o.v. beschermde gebieden en gevoelige functies

De huidige locatie is vanwege het aspect geluid lastig te legaliseren. Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Het is daarom van belang om te weten wat de huidige afstand van het terrein tot de beschermde gebieden en geluidgevoelige objecten is.

Op basis van de provinciale verordening Romte 2014 zijn de afstanden van het plangebied tot de beschermde gebieden bepaald. De huidige locatie is niet gelegen binnen een qua natuur beschermd gebied. Op een afstand van circa 4 kilometer liggen de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (het Drents-Friese Wold & Leggelderveld en het Fochteloërveen). Rondom het plangebied zijn enkele NNN- gebieden (Natuurnetwerk Nederland) gelegen. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied grenst ten westen aan het plangebied. De afstand tussen dit gebied en de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” bedraagt 70 meter. Het NNN-gebied ten oosten, ligt op een afstand van 125 meter tot het motorcrossterrein. Het plangebied is gelegen binnen een gebied dat is aangemerkt als reeds verstoord voor weidevogels. Het dichtstbijzijnde waterwingebied ligt op ruim 7 kilometer (binnen het Drents-Friese Wold & Leggelderveld). Het beekdal van de Tjonger ligt op een afstand van circa 845 meter tot de huidige locatie. Ten opzichte van het dichtstbijzijnde stiltegebied betreft de afstand tot het plangebied circa 3 kilometer.

Voor de afstand van het plangebied tot de geluidgevoelige objecten is gebruik gemaakt van het bestemmingsplan ‘Buitengebied 2016’, CBS buurtgegevens (bevolkingskernen 2011), De kadastrale kaart, Basisregistratie adresgegevens- verblijfsobject (BAG) en de richtafstand voor geluid uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

De huidige afstand tot de dichtstbijzijnde woonkern (Makkinga) betreft 1,6 kilometer. In de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid van 700 meter uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, dit betreft de woningen binnen het buurtschap Twijtel. De afstand tussen de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” en de dichtstbijzijnde woonbestemming Prikkedam 1, bedraagt 45 meter. En tot de woning bedraagt de afstand 70 meter. Voor de beoordeling van de alternatieve locatie is gebruik gemaakt van de afstand tot de woning (geluidgevoelig object) zoals deze in de BAG-verblijfsobject is opgenomen.



Figuur 2.1 Uitsnede BP Buitengebied 2016, Enkelbestemming (bron www.ruimtelijkeplannen.nl)

Criteria alternatieve locaties

Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar én voldoende omvang en breedte (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de woning Prikkedam 1).

De belangrijkste knelpunten op de huidige locatie zijn geluid, natuur en verkeer (parkeren). Dit zijn daarom de belangrijkste onderdelen waarop milieuwinst geboekt zou kunnen worden op een andere locatie.

Analyse ligging beschermde gebieden

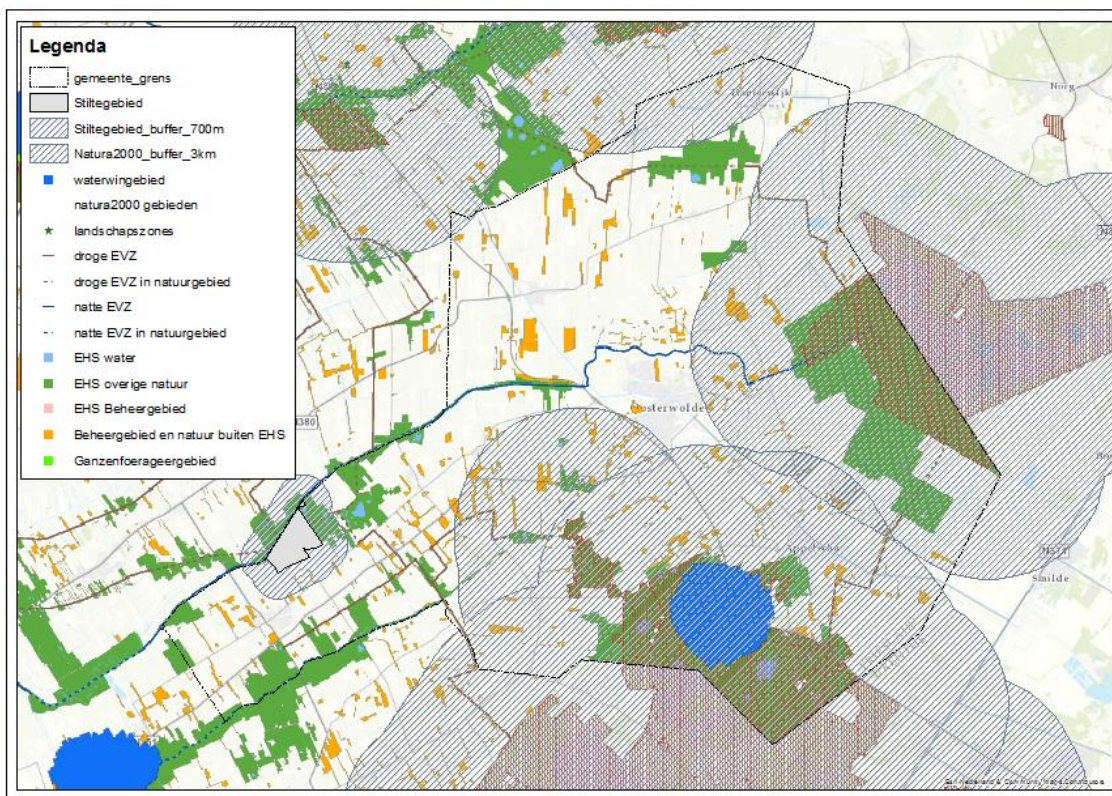
Op basis van de Verordening Romte Fryslân 2014 is gekeken naar de beschermde gebieden binnen de gemeente Ooststellingwerf. Binnen de gemeente zijn de volgende beschermde gebieden aanwezig:

- In de gemeente Ooststellingwerf liggen 2 Natura 2000-gebieden: het Fochteloërveen en het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Deze gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Er is gekozen om een bufferzone van 3 kilometer rondom deze gebieden uit te sluiten als zoekgebied om verstoring en extra stikstofdepositie te voorkomen, aangezien ook in het verplichte rekenpro-

gramma AERIUS de stikstofdepositie van voertuigen tot maximaal 3 kilometer afstand wordt meegerekend, de verspreiding stikstof door voertuigen is in beginsel vanwege de geringe bronhoogte niet groter dan dat.

- Natuurnetwerk Nederland (NNN). De NNN-gebieden liggen verspreid binnen de gehele gemeente. De grotere gebieden zijn onder andere het Blauwe Bos boven Haulerwijk en gebieden nabij de Tjonger en de Linde. Rondom de NNN-gebieden is vooralsnog geen zone opgenomen.
- Stiltegebied en Natura 2000-gebieden. In het westelijk deel van de gemeente is een stiltegebied gelegen. Voor stiltegebieden gelden geen officiële normen voor het toelaatbaar geluidniveau in een stiltegebied vanwege externe bronnen. Het algemeen streven betreft is 42 dB(A). Om het stiltegebied niet onnodig te belasten, is in eerste instantie uitgegaan van eenzelfde bufferzone als bij woningen (700 meter, gebaseerd op een geluidniveau van maximaal 45 dB(A) bij de woningen in de dagperiode). Een grotere afstand aanhouden is niet redelijk, omdat dan wellicht geschikte gebieden afvallen die met maatwerk (wallen of schermen) het stiltegebied toch voldoende vrijwaren van geluid. Ook is de norm voor stiltegebieden niet hard en is in de provinciale verordening geen regel opgenomen voor externe werking. Voor de resterende locaties moet de afstand tot het stiltegebied mee worden genomen in de beoordeling.

In onderstaande figuur zijn de hierboven genoemde gebieden inclusief de bufferzones weergegeven.



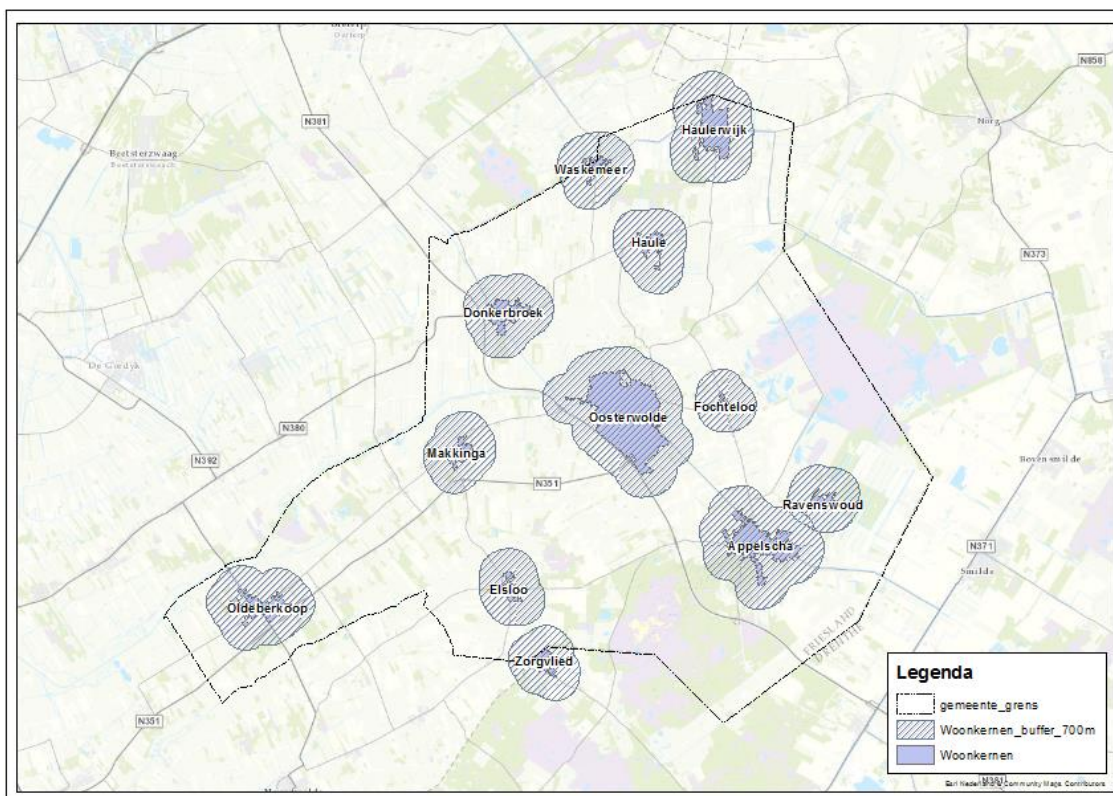
Figuur 2.2 weergave beschermde gebieden

Woongebieden

In de gemeente Ooststellingwerf liggen 13 dorpen (figuur 2.2). Dit zijn de plaatsen:

- Oosterwolde;
- Appelscha;
- Haulerwijk;
- Donkerbroek;
- Oldeberkoop;
- Makkinga;
- Waskemeer;
- Elsloo;
- Haule;
- Ravenswoud;
- Fochteloo;
- Langedijk;
- Nijeberkoop.

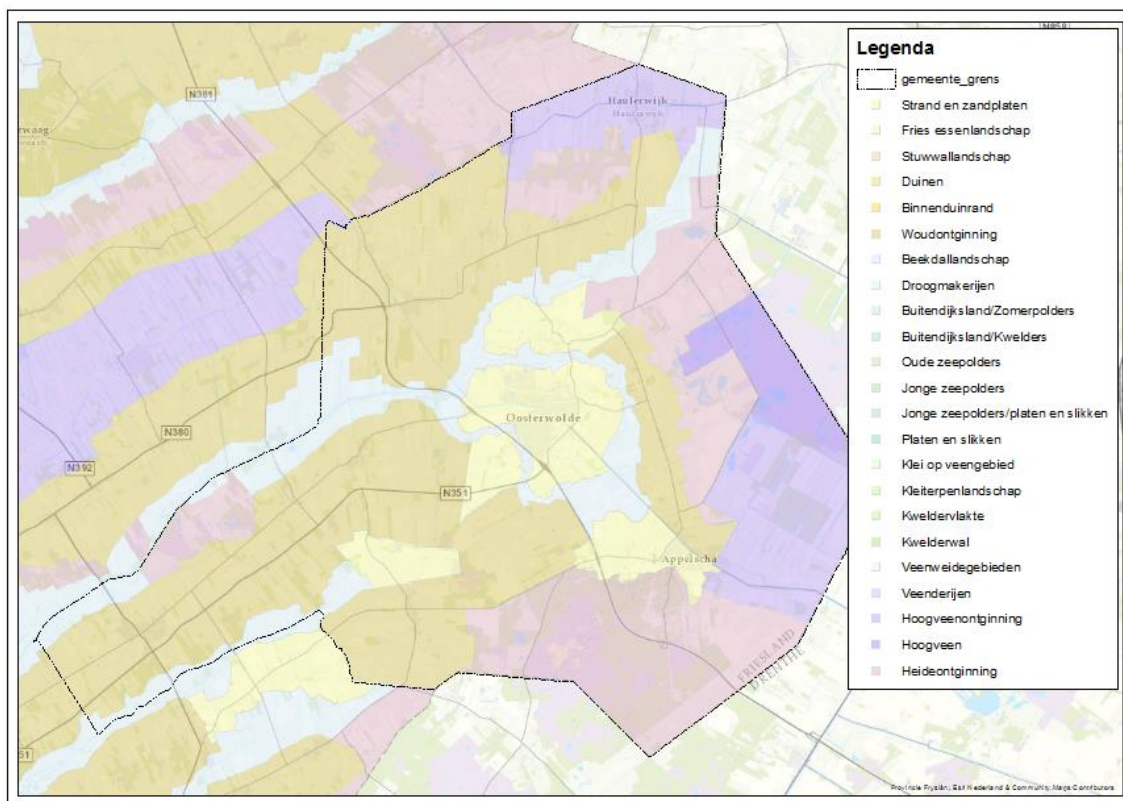
Voor de woonkernen is gekozen om een bufferzone van 700 meter op te nemen op grond van de richtafstand voor crossterreinen uit de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering. Binnen deze zone is een motorcrossterrein in beginsel niet wenselijk omdat hierbinnen milieuhinder vooraf niet is uit te sluiten. De dorpen en de gronden binnen deze zone zijn in deze analyse dan ook uitgesloten. Het dorp Langedijk is niet opgenomen in de gebruikte dataset (CBS- bevolkingskernen 2011). Het dorp is gelegen tussen de kern Oosterwolde en Elsloo. Ten zuiden net buiten de gemeentegrens van Ooststellingwerf ligt de plaats Zorgvlied. De bufferzone strekt zich uit binnen het onderzoeksgebied en is daardoor meegenomen in de analyse.



Figuur 2.3 Woonkernen inclusief bufferzone 700 meter

Landschappelijke kenmerken

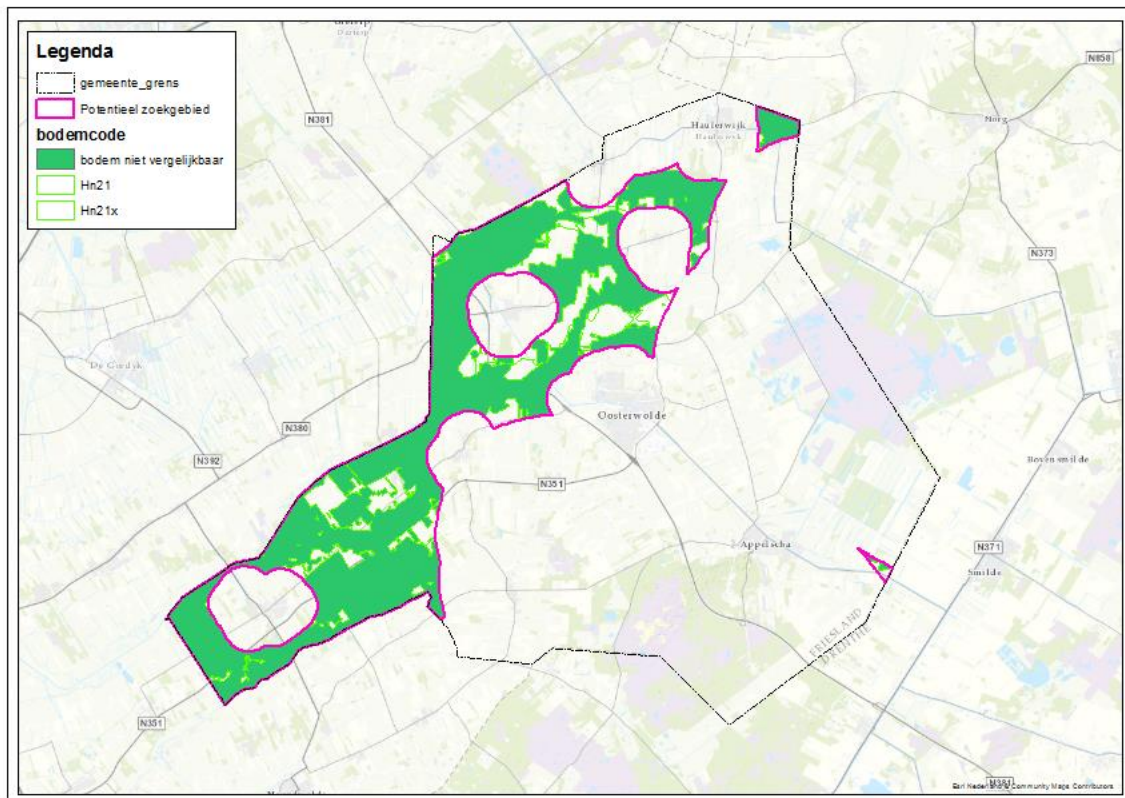
Binnen de gemeente is een aantal landschapstypen (figuur 2.3) te onderscheiden namelijk: Woudontginning, Heideontginning, Beekdallandschap, Fries essenlandschap, Hoogveenontginning en Hoogveen. De landschapstypen Hoogveen en Hoogveenontginning zijn vanwege de ligging binnen Natura 2000-gebied in de voorgaande analyse al uitgesloten. Vanwege de landschappelijke kwaliteiten (openheid) en waterhuishouding (vasthouden en bergen water) zijn de beekdalen ook uitgesloten als vestigingslocatie. Het betreft hier de beekdalen van de Tjonger (inclusief bovenlopen) en de Linde.



Figuur 2.4 Landschapstypen

Bodem

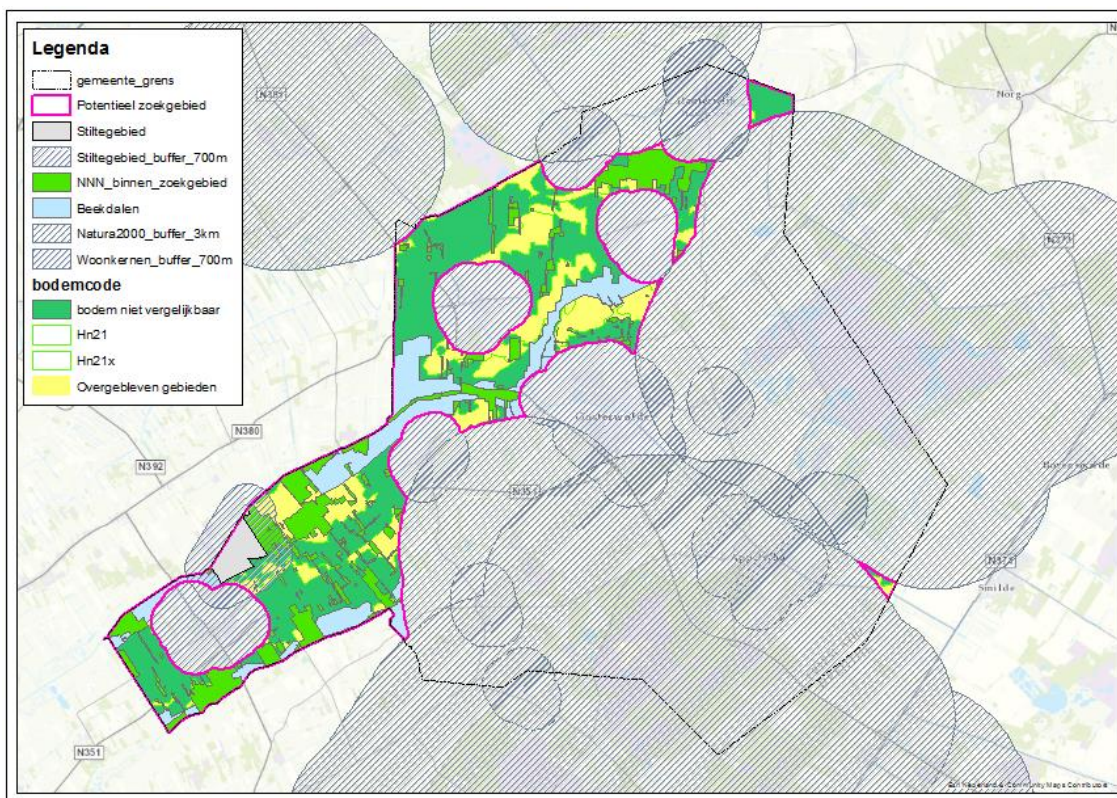
Uit de hiervoor genoemde beschermde gebieden is een potentieel zoekgebied ontstaan. In deze gebieden wordt met behulp van de bodemkaart gezocht naar een vergelijkbare bodemtype zoals deze in Prikkedam voorkomt, zodat een vergelijkbare baan kan worden gerealiseerd. De bodem van het motorcrossterrein Prikkedam bestaat uit Hn21 Humuspodzolgronden zonder ijzer- huidjes met een dikte van 0-30cm, ook wel veldpodzolgronden genoemd. Deze gronden bestaan uit; leemarm (0-17,5 %) en zwak lemig fijn zand (<210 μm). In figuur 2.4 zijn deze gebieden weergegeven. Binnen de gemeente zijn meerdere zandgronden aanwezig, maar de dikte van de humushoudende bovengrond en de textuur van de bovengrond varieert sterk. De gebieden met overige bodemtypen worden hierdoor uitgesloten, aangezien er reeds meerdere crossterreinen aanwezig zijn en een van de kenmerken van De Prikkedam de ondergrond is.



Figuur 2.5 Bodemtype Hn21 en bodemtype niet vergelijkbaar met Prikkedam

Uitkomst locatieonderzoek criteria beschermde gebieden

In figuur 2.5 is een totaalbeeld opgenomen van de voorgaande analyses. Op basis van de voorgaande analyse zijn gebieden uitgesloten als potentieel zoekgebied. Na uitsluiting van deze gebieden blijft een aantal gebieden over (gele gebieden) die nader moeten worden onderzocht.



Figuur 2.6 Totaalbeeld uitgesloten gebieden.

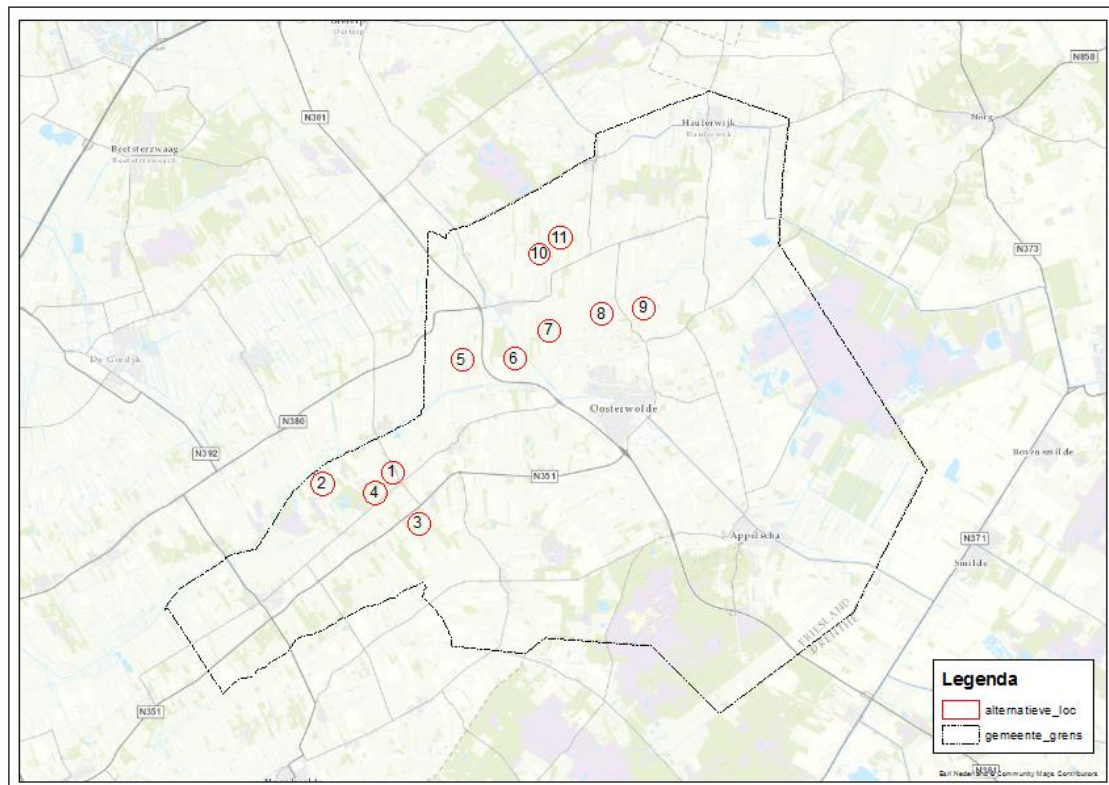
3. Potentiële alternatieve locaties

De huidige locatie heeft een oppervlakte van circa 10,5 hectare. De oppervlakte van de potentiële alternatieve locaties zal vergelijkbaar moeten zijn met de oppervlakte van het huidige terrein. Dit omdat de lengte en breedte van de crossbaan moet voldoen aan de KNMV normen en de benodigde parkeerruimte ingevuld moet worden op het eigen terrein. Het uitgangspunt is dan ook te zoeken naar een locatie van circa 10 hectare. De ligging van een alternatief terrein zal niet overeenkomen met de locatie Prikkedam. Daarom is gekozen om een cirkel op te nemen met een vergelijkbare afmeting van de locatie Prikkedam. Deze cirkel is op de overgebleven gebieden gelegd waardoor 10 locaties voldoen aan de globale afmetingen.

In de onderstaande tabel en afbeelding staat de locatie Prikkedam (1) en 10 potentiële alternatieve locaties die voldoen aan de in hoofdstuk twee genoemde criteria.

Tabel 3.1. Potentiële alternatieve locaties

Nummer	Adres	Opmerking
1	Prikkedam	Huidige locatie
2	Alberdalaan	2 percelen, goede ontsluiting, ca. 800 meter afstand tot stiltegebied
3	Bovenweg 5	16 ha, wordt doorsneden door infrastructuur
4	Grindweg 23-1	Locatie bestaat uit ca. 8 percelen.
5	Tjabbekamp 8-12	1 perceel ca 10 ha, goede ontsluiting
6	Tjabbekamp 6-4	Doorsneden door weg, oppervlak te klein
7	De Pegge 6	1 perceel, groot genoeg, goede ontsluiting
8	Jardinga 7	3 percelen, ontsluiting iets van doorgaande weg af
9	Schrappinga 8	Doorsneden door infrastructuur
10	Bovenveld 9	Ca. 12 ha, goede ontsluiting
11	Schansdijk 15	Meerdere percelen, ontsluiting goed.



Figuur 3.1 Potentiële alternatieve locaties

Een locatie is niet bruikbaar als deze wordt doorsneden door een (water)weg en er aan beide zijden van deze (water)weg onvoldoende ruimte overblijft, daarom vallen de locaties 3, 6 en 9 alsnog af. De overige 7 potentiële alternatieve locaties zijn nader onderzocht om te bezien of deze duidelijke milieu hygiënische voordelen hebben ten opzichte van de huidige locatie.

3.1. Beoordeling alternatieve locaties

Op basis van de onderstaande aspecten worden de overgebleven locaties beoordeeld ten opzichte van de huidige locatie.

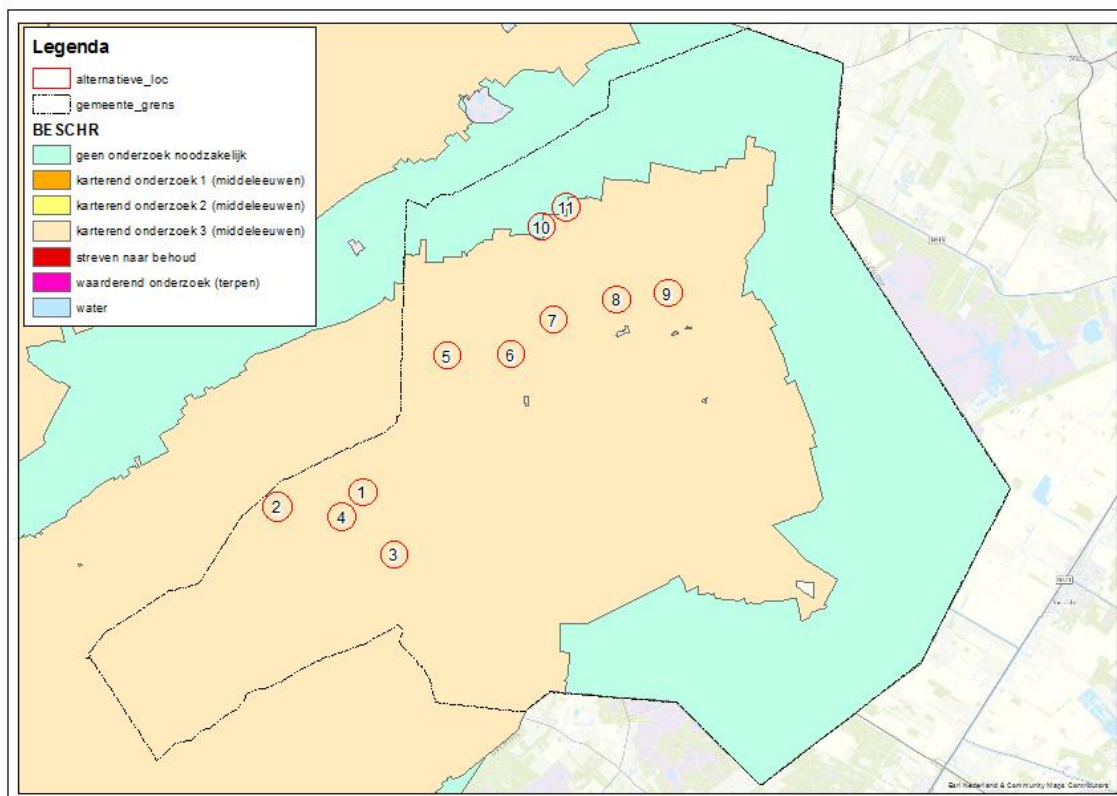
- Bereikbaarheid: ligging nabij hoofdwegen.
- Logische ligging ten opzichte van wegen en kadastrale percelen, zodat een bereikbare en logisch vormgegeven crossbaan mogelijk is.
- Landschappelijke inpassing: mogelijkheden om een crossbaan met verhogingen (springbulten) en geluidwallen landschappelijk in te passen.
- Archeologische waarden.
- Hoeveelheid woningen binnen 700 meter afstand (richtafstand) op basis van BAG-gegevens (verblijfs-object), in de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid.
- Kortste afstand van een mogelijke crossbaan tot woningen (>70 meter, op de huidige locatie is de afstand van de bestemming motorcrossterrein tot de dichtstbijzijnde woning circa 70 meter).
- Andere locatieafhankelijke aspecten, bijvoorbeeld de aanwezigheid van risicobronnen (EV).

Per locatie is een tabel opgenomen met de beoordeling en een korte beschrijving. Daarnaast zijn de kaarten van de locaties opgenomen met de ligging van de beoordeelde beschermde gebieden. Voor de beoordeling van de afstand tot woningen is bij locaties die groter zijn dan de huidige locatie, steeds voor de crossbaan dat gedeelte van de locatie genomen dat dezelfde omvang en verhouding heeft als de huidige crossbaan en op een zo groot mogelijk afstand van de woningen ligt.

Archeologische waarden

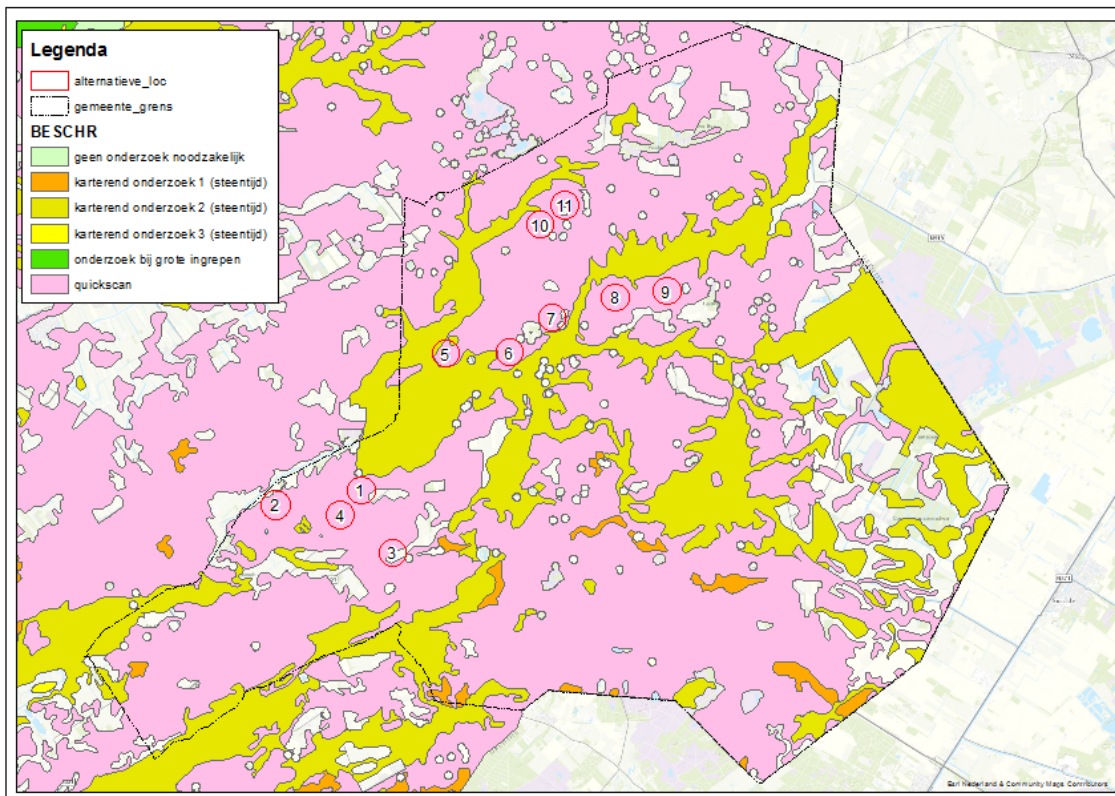
Omdat voor elke locatie vergelijkbare archeologische waarden gelden zijn deze als geheel beoordeeld op basis van de archeologische advieskaart FAMKE. In FAMKE is het onderscheid gemaakt tussen de periode “ijzertijd- middeleeuwen” en de “steentijd-bronstijd” (zie figuur 3.2 en 3.3).

In de periode ijzertijd en bronstijd vallen alle locaties binnen het advies “karterend onderzoek 3”. De locaties 10 en 11 zijn deels gelegen binnen de zone “geen onderzoek”.



Figuur 3.2 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (ijzertijd-middeleeuwen)

Voor de periode steentijd - bronstijd zijn alle potentiële locaties gelegen binnen het advies “quickscan”. Locaties 3 ligt deels binnen het advies “karterend onderzoek 1”. Binnen locatie 7 is deels “streven naar behoud” en “vuursteenvindplaats” van toepassing. Locatie 11 bevat ook het advies “vuursteenvindplaats”.



Figuur 3.3 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (steentijd-bronstijd)

Uit deze beschouwing blijkt dat de onderzoeklast voor alle potentiële locaties vergelijkbaar zijn. Locatie 7 scoort iets slechter vanwege de hoge verwachting van archeologische waarden uit de steentijd en bronstijd. Zonder nader onderzoek kan nog niet worden bepaald of locatie 7 kan worden uitgesloten als mogelijke alternatieve motorcrosslocatie. Locatie 7 is daarom meegenomen in de volgende beoordeling.

Locatie 2

Locatie 2 ligt aan de Alberdalaan en Egypte. Het stiltegebied ligt op een afstand van ca. 800 meter. Verder zijn de percelen omringt door NNN-gebieden. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op 10 à 20 meter afstand, afhankelijk waar de crossbaan precies komt. Het enige voordeel van deze locatie ten opzichte van de huidige is dat er minder woningen zijn gelegen binnen de richtafstand van 700 meter. De richtafstand is echter slechts een eerste indicatie: het gaat er uiteindelijk om bij hoeveel woningen de grenswaarden worden overschreden. Uit het 1^e fase MER-rapport is bekend dat dit niet het geval is voor alle woningen binnen deze richtafstand. Het aantal woningen binnen 700 meter levert wel een pluspunt op maar de ligging ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen en de gevoelige gebieden is kleiner dan de huidige situatie. Dat maakt dat deze locatie minder geschikt is dan de huidige locatie.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Alberdalaan en Egypte	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	19 woonfuncties	+
Kortste afstand woningen	10 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functionies	De locatie is omringt door NNN en grenst aan de bufferzone stiltegebied.	-



Locatie 4

Locatie 4 ligt aan de Grindweg. De locatie is groter dan de huidige locatie. Er zijn 4 woningen op een kortere afstand van de meest gunstig gekozen ligging voor een crossbaan gelegen dan de huidige situatie. Het grootste gedeelte van de woningen binnen de 700 meter buffer zijn ook in de huidige situatie gelegen binnen deze zone. De woningen die in de huidige situatie hinder ondervinden, zal bij deze locatie ook geluid ervaren. Het gebied grenst aan een NNN-gebied. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige slotenstructuur moeten worden aangepast. De realisatie van een motorcrossterrein op deze locatie biedt geen duidelijke milieuhygiënische voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Grindweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen	4 woningen binnen 70 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Locatie grenst aan NNN-gebied	-



Locatie 5

Locatie 5 ligt aan een doorgaande weg 't Hoogezand. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning is vergelijkbaar met de huidige locatie. Het betreft een open landschap dat aan de noordzijde enigszins wordt afgeschermd door een bomenrij langs 't Hoogezand. De plaatsing van geluidwallen/-schermen zal het open karakter benadelen. Het aantal woningen binnen de bufferzone van 700 meter is wel aanzienlijk minder dan de huidige situatie. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige slotenstructuur moeten worden aangepast. Deze locatie zou alleen op basis van het aantal woningen binnen 700 meter richtafstand een voordeel bieden ten opzichte van de huidige locatie. Dit geringe effect weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing aan de zuidzijde en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen.

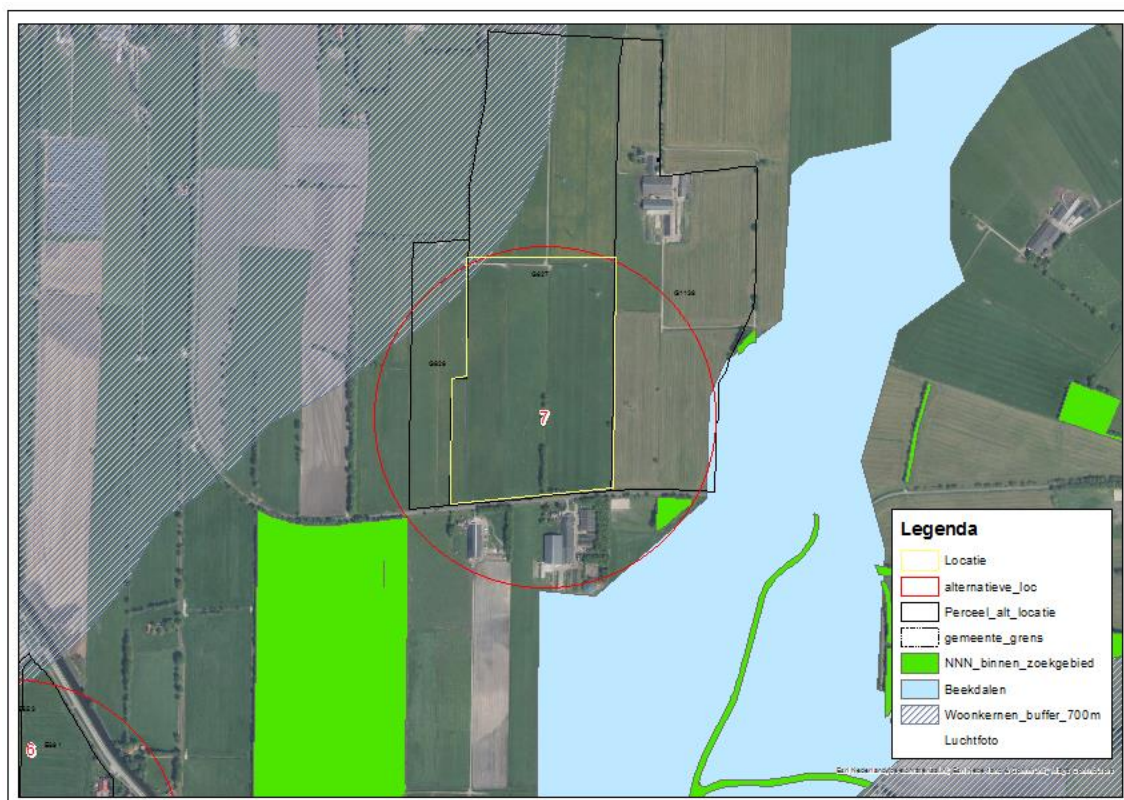
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	't Hoogezand	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap, ten noorden bomenrij langs 't Hoogezand	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	18	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 75 meter	0
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Kortere afstand tot woonkernen dan de huidige situatie	-



Locatie 7

Locatie 7 ligt aan de doorgaande weg De Pegge. De locatie grenst aan de bufferzone van 700 meter vanaf woonkernen. Er zijn 2 woningen gelegen binnen 70 meter afstand. Aan de oostkant is het beekdal gelegen waarbij de realisatie van een motorcrossterrein en bijbehorende geluidwallen/schermen een afbreuk doen aan het open karakter van dit gebied. Binnen het gebied ligt ook een hoogspanningstracé die een belemmering vormt voor de inrichting en het gebruik van het terrein. De afstand tot de woningen kan binnen deze locatie niet worden vergroot door de aanwezigheid van het hoogspanningstracé. Ook het realiseren van springbulten onder het hoogspanningstracé is niet wenselijk. Om deze reden heeft deze locatie per saldo geen grote (milieuhygiënische) voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

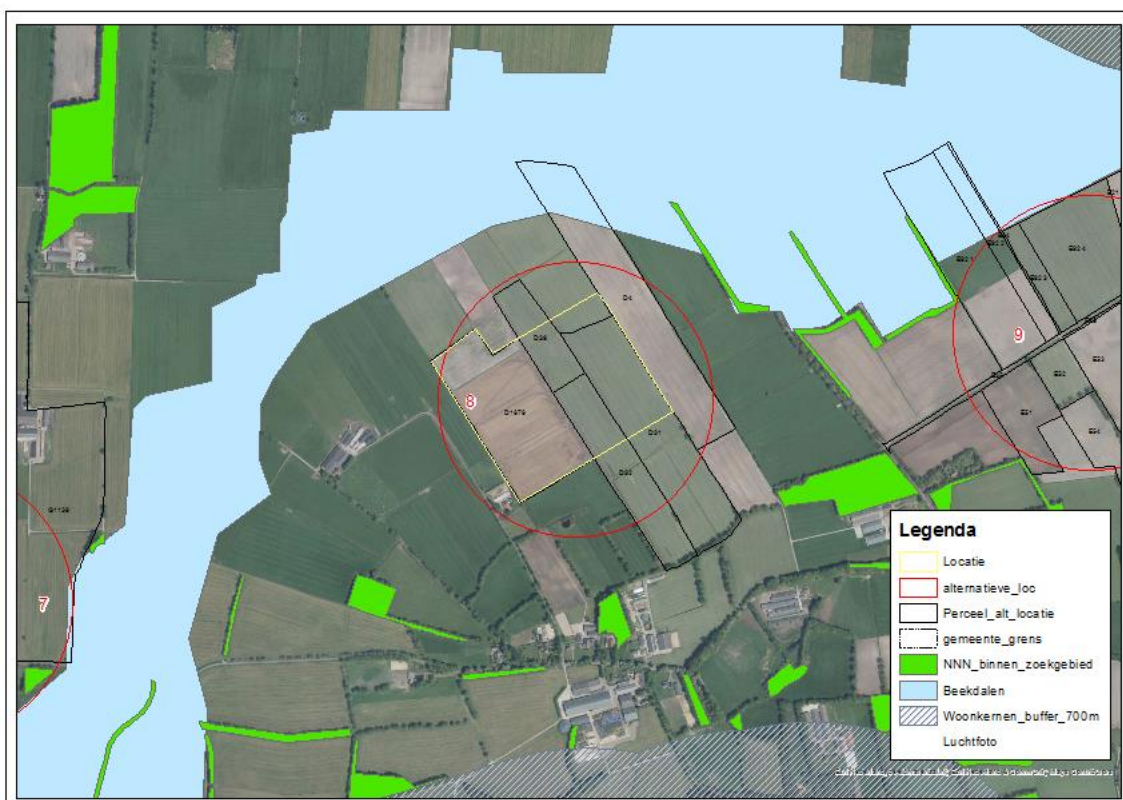
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	De Pegge	0
Logisch ligging percelen	Sloten en bomenrij aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap met enkele bomenrij	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	29	+
Kortste afstand woningen	2 woningen op 40 en 50 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functionies	Hoogspanningsmast, grenst aan buffer woonkernen, korte afstand van beekdal, grenst aan buffer woonkernen.	-



Locatie 8

Locatie 8 ligt ten noorden van Jardinga. De ontsluiting vindt plaats via een erftoegangsweg, waardoor deze qua bereikbaarheid slechter scoort dan de huidige locatie. Vanwege de ligging nabij een beekdal en het kenmerkende open landschap, zal een motorcrossterrein met geluidwallen of schermen afbreuk doen aan het landschap. De dichtstbijzijnde woning grenst aan de locatie waardoor ook deze locatie niet beter scoort dan de huidige locatie. Deze woning is tevens ook de enige woning binnen een straal van 200 meter. Het geringe aantal woningen dat hinder ondervindt, weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen en infrastructuur.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Ontsluiting via erftoegangsweg	-
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig, toegangsweg erf	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	16	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 35 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Op korte afstand van beekdal	-



Locatie 10

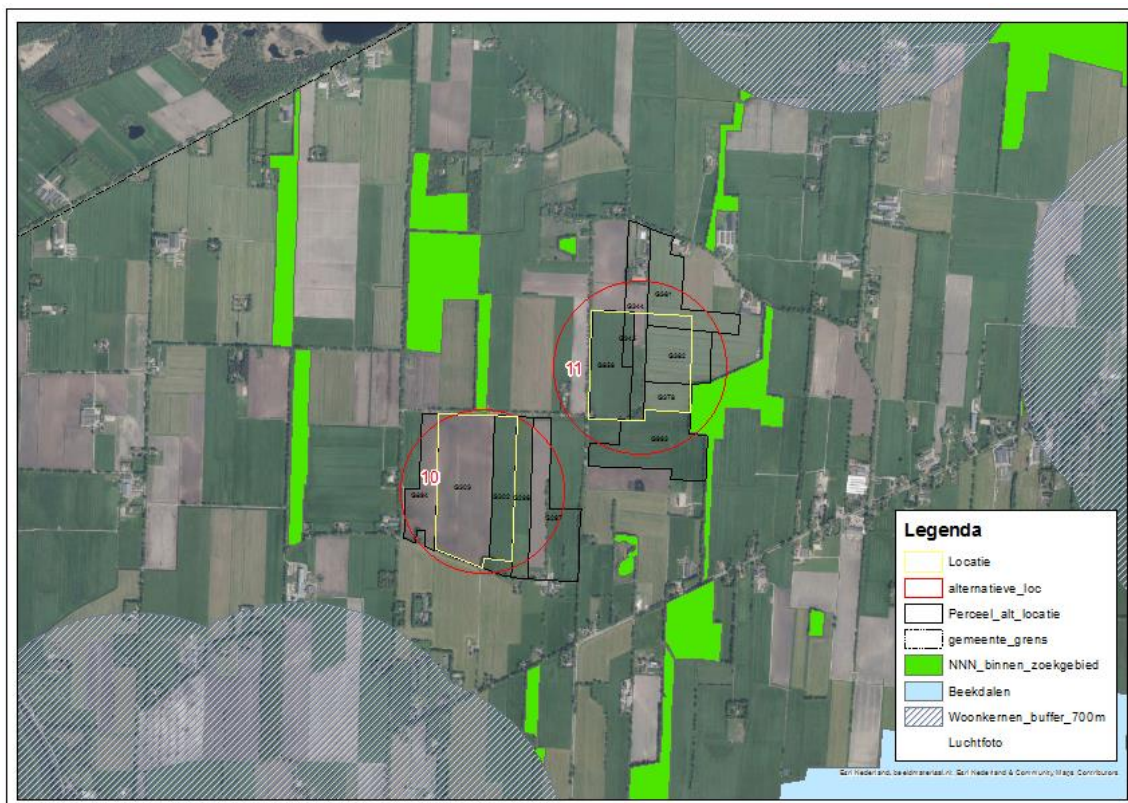
Locatie 10 ligt aan de Molenweg. De ontsluiting van het gebied is vergelijkbaar met de huidige situatie. Binnen 700 meter afstand zijn 38 woningen gelegen. De dichtstbijzijnde woning ligt op 60 meter afstand en scoort daardoor iets slechter dan de huidige locatie. Het gebied betreft een open landschap, de realisatie van geluidwallen heeft een grote impact op het open karakter. Daarnaast zal met de inrichting van het terrein de bestaande waterhuishouding moeten worden aangepast. Op basis van het bovenstaande is ook deze locatie minder geschikt dan de huidige locatie. Ook voor deze locatie geldt dat de afstanden tot woningen geen voordeel bieden en de landschappelijke inpassing wel lastig kan worden. Op basis hiervan zijn er geen grote milieu hygiënische voordelen.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Molenweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen (70 meter)	1 woning op 60 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies		0

Locatie 11

Locatie 11 ligt aan de Schansmeerweg. De ontsluiting is vergelijkbaar met de huidige locatie. Binnen 700 meter afstand van de locatie zijn 39 woningen gelegen en de afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt 90 meter. Hierop scoort deze locatie iets beter dan de huidige locatie. Wel grenst het gebied aan een NNN-gebied en zullen de aanwezige sloten moeten worden gedempt. Binnen de locatie is mogelijk een vuursteenvindplaats aanwezig. Een waarderend archeologisch onderzoek is noodzakelijk. De plaatsing van geluidwallen of schermen zal afbreuk doen aan het open landschap.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Schansmeerweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	39	0
Kortste afstand woningen	1 woning op 90 meter	+
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Grenst aan NNN gebied	-
Ligging t.o.v. overige omgevingsaspecten		0



3.2. Overzicht kostenindicatie

Het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie brengt kosten met zich mee. Deze kosten bestaan voornamelijk uit de aankoop van een locatie, benodigde onderzoeken en procedures, de inrichting van het terrein en de inpassing in het landschap. Hieronder is een indicatie gegeven van de kosten die hiermee gemoeid zijn.

Aanschaf grond

Voor het realiseren van een motorcrossterrein is een locatie met een oppervlakte van circa 10 hectare nodig. De gemiddelde grondprijs voor bouwgrond De Wouden (februari 2019), bedraagt € 87.523,- . Bij aankoop van circa 10 hectare zal de koopprijs rond de € 875.230,- liggen (Bron: www.boerderij.nl).

Het grootste deel van de agrarische cultuurgrond in de gemeente is ingericht als grasland. Uit de potentiële locaties blijkt dat er ook percelen zijn met grasland. De prijs van een hectare grasland is lager (€ 44.869,-/ha). Bij aankoop van 10 hectare grasland, bedraagt de prijs circa € 448.690,- . De verkopende partij zal vanwege de realisatie van een motorcrossterrein een hogere grondprijs kunnen vragen. Een schatting van deze hogere grondprijs kan op dit moment niet worden gemaakt.

Geluidsmaatregelen

Voor de te realiseren geluidsmaatregelen zijn circa 70.000 m³ grond voor grondwallen en circa 2.500 m² schermen nodig. Voor grond wordt gerekend met € 15,- per m³ voor aanleg en transport en levering, als die niet gewonnen kan worden op locatie (70.000 m³ * €15,- = € 1.050.000,-). Voor het plaatsen van een topscherm wordt gerekend met € 300,- per m² voor schermen van ca. 4 meter hoogte. (2.500 m² * € 300,- = €750.000,-) zijn kosten inclusief arbeidsuren. Overigens is de aanleg van de crossbaan niet in deze prijs meegenomen.

Clubgebouw met sanitaire voorzieningen

De gemiddelde kosten van een clubgebouw bedragen € 1.150,- per m². Het huidige clubgebouw heeft een oppervlakte van 116 m². Voor het realiseren van een vergelijkbaar nieuw clubgebouw zal circa € 133.400,- nodig zijn.

Verkeersmaatregelen

Op de nieuwe locatie moeten ook verkeersmaatregelen worden getroffen, zoals de aanleg van een inrit vanaf de openbare weg. De kosten hiervan zijn afhankelijk van de afstand tot de openbare weg, het type openbare weg, de aanwezigheid van watergangen en benodigde kunstwerken, de keuze van het materiaal et cetera. Het realiseren van een toegangsweg bestaande uit asfalt bedraagt circa € 160,- à € 170,- per m². Indien voor de nieuwe inrit wordt uitgegaan van 100 m² asfalt, bedragen de kosten van deze inrit circa € 17.000,-. De kosten voor het aanleggen van een openverharding zoals in de huidige situatie zijn niet berekend. Ook het plaatsen van duikers of andere maatregelen is niet meegenomen in de berekening.

Inpassingsmaatregelen

Om de geluidswallen op een acceptabele manier in het landschap vorm te geven is het plaatsen van een bomenrij noodzakelijk. Hierbij wordt uitgegaan dat het terrein 317 meter lang en breed is. Dit komt uit op een totale lengte van 1.300 meter. Voor de landschappelijke inpassing wordt gerekend met 2 bomenrijen. Daarmee komt de totale lengte op 2.600 meter. Uitgaande van bomen met een hoogte van 8 meter en een kroonbreedte van 4 meter, zijn er circa 650 bomen nodig. De kosten voor zo'n boom inclusief de werkzaamheden ter plaatse (zoals gat graven, paal slaan, grondverbetering, e.d. liggen tussen € 250,- en € 300,-. In totaal bedragen worden de kosten voor de landschappelijke inpassing daarmee ingeschat op circa € 195.000,-.

Aanpassen waterhuishouding en riolering

De gemiddelde kosten voor het aansluiten op bestaande riolering (DWA) bedragen circa € 110,- per meter. In de huidige situatie is de afstand van het clubgebouw tot de oostkant van de weg Prikkedam (van uitgaande dat daar riolering is gelegen) circa 70 meter. De kosten voor de aansluiting op het riool met een dergelijke afstand bedraagt circa € 7.700,-.

Benodigde onderzoeken en procedures

Ook voor het voeren van de procedures voor bestemmingsplan en vergunningen voor de nieuwe locatie, moeten kosten worden gemaakt. De kosten voor het voorbereiden van een bestemmingsplan, met een MER, geluid-, archeologisch - ecologisch- en bodemonderzoek en advies voor waterhuishouding, et cetera worden op basis van de plankostenscan van het ministerie geraamd op circa € 1.000.000,-, waarvan het ruimtelijke ordening gedeelte circa € 250.000,- bedraagt.

Verkoop huidige locatie

Wanneer het motorcrossterrein wordt verplaatst naar de alternatieve vestigingsplaats, kan de bestaande vestigingsplaats worden verkocht. Het is aannemelijk om het huidige terrein een natuurbestemming te geven. De grondprijs voor natuurgrond is aanzienlijk lager dan bouwgrond of grasland. In Friesland databank (2016) worden gemiddelde grondprijzen genoemd tussen € 8.700,- en € 15.300,- per hectare. Dit houdt in dat het maximale bedrag voor deze locatie circa € 175.950,- bedraagt (11,5 ha * € 15.300,-). Het saneren van eventuele bodemverontreiniging en de sloop van gebouwen is niet meegenomen in de berekening.

Conclusie

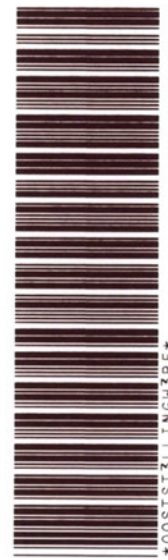
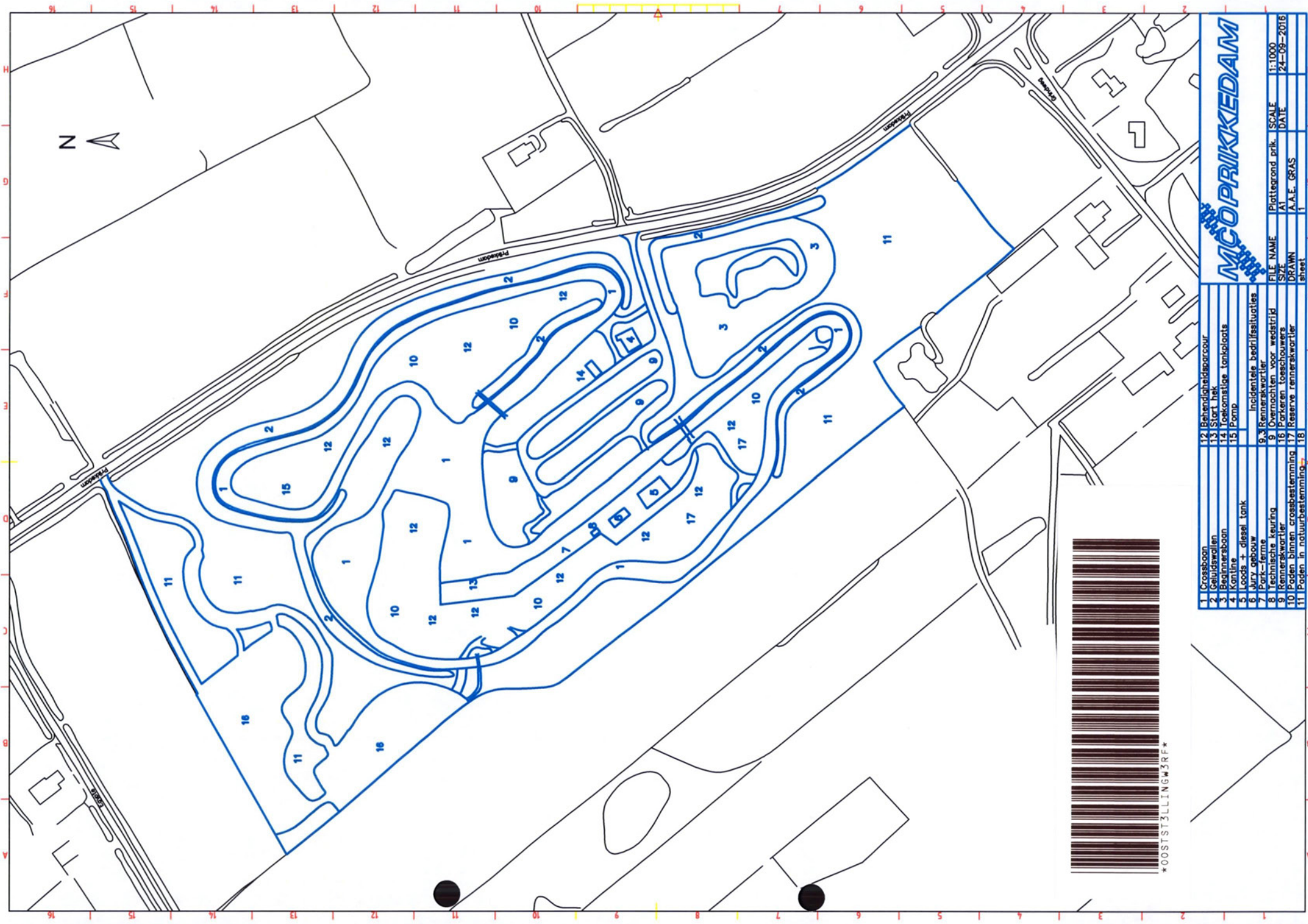
In totaal bedragen de globale kosten voor het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie ten minste € 4.028.330,-. Circa € 175.950,- kan als opbrengt worden gezien voor de verkoop van de huidige locatie.

De genoemde kosten zijn gebaseerd op het Bouwkostenkompas, Database kosten kentallen van Rho adviseurs en de Plankostenscan 2018 VNG.

4. Conclusie

Voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locaties moeten worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap is de landschappelijk inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding. Ook zal bij alle locaties een archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

Er zijn daarom geen locaties beschikbaar die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locatie 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig groot dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit (in beginsel) niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. De kosten voor het verkrijgen, bestemmen en inrichten van een potentiële locatie staan niet in verhouding tot de geringe milieuhygiënische voordelen.



1	Crossbaan	12	Behandeldingspoor
2	Geluidswallen	13	Start hek
3	Beginnersbaan	14	Toekomstige tankloots
4	Kantlijn	15	Pomp
5	Loods + diesel tank		
6	Jury gebouw		Incidentele bedrijfsituaties
7	Park-terre	9	Rennerswarter
8	Technische keuring	9	Overnachten voor wedstrijd
9	Rennerswarter	16	Parkeren toeschouwers
10	Poden binnen crossbestemming	17	Reserve rennerswarter
11	Poden in natuurbestemming	18	

MCOPRIKKEDAM

FILE NAME	Plattegrond prik.	SCALE	1:1000
SIZE	A1	DATE	24-09-2016
DRAWN	A.A.E. GRAS		
sheet	1		



Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

identificatie

projectnummer:

20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

ir. R. Koster

planstatus

datum:

02-09-2019

opdrachtgever:

gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Algemeen	5
1.2. Situatie	5
1.3. Situatie bestemmingsplan	6
2. Toetsingskaders geluid	9
2.1. Ruimtelijke ordening	9
2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu	11
2.3. Wet geluidhinder	13
2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten	14
2.5. Nota Limburg	16
2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer	17
2.7. Indirecte hinder	18
2.8. Samenvattend toetsingskader	19
2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte	19
3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden	21
3.1. Algemeen	21
3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)	21
3.3. Waarneempunten	22
3.4. Objecten en bodemvlakken	22
3.5. Geluidsbronnen	22
3.6. Beoordelingsgrootheden	22
4. Bronsterkte crossmotoren	25
4.1. Algemeen	25
4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017	26
4.3. Tonaliteit	28
4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen	28
5. Referentiesituatie	31
5.1. Algemeen	31
5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam	31
5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen	31
5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden	35
5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus	35
5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten	36
6. Planvoornemen en varianten	37
6.1. Algemene omschrijving	37
6.2. Voorgenomen activiteit	37
6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden	38
6.4. Plusvariant medegebruik	39
6.5. Alternatief beginnersbaan	39
6.6. Toekomstscenario	40
7. Berekeningen planvoornemen en varianten	41
7.1. Uitgangspunten	41
7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten	42
7.3. Alternatief beginnersbaan	45

7.4.	Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden	46
7.5.	Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus	47
7.6.	Geluidcontouren en immissieniveaus	47
7.6.1.	Algemeen	47
7.6.2.	Trainingen	47
7.6.3.	B-wedstrijden	49
7.6.4.	A-wedstrijden	51
7.7.	Indirecte hinder/wegverkeer	53
7.8.	Natura 2000	55
7.9.	Overige geluidaspecten	55
7.10.	Cumulatieve aspecten	57
8.	Beoordeling en bestemmingsplan	59
8.1.	Algemeen	59
8.2.	Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan	59
8.3.	Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid	65

Bijlagen:

1 Separaat bijlagenrapport

1. Inleiding

5

1.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport, d.d. 7 maart 2019.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf heeft een nader akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Het doel van voorliggend onderzoek is om op basis van de voorhanden zijnde gegevens ten aanzien van geluid een definitieve afweging te maken t.a.v. de uitgangspunten voor geluidberekeningen, de referentiesituatie(s) en de mogelijke alternatieven. Het nader te bepalen voorkeursalternatief zal worden uitgewerkt t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan, waarbij de berekende geluidsniveaus in de omgeving zullen worden vastgelegd in de omgeving (referentiepunten of woningen).

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

De geluidsniveaus in de omgeving zijn berekend overeenkomstig de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai" van 1999 (uitgave VROM, hierna te noemen de HMRI 1999). De gehanteerde akoestische begrippen worden in bijlage 1 toegelicht.

1.2. Situatie

Motorcrossterrein De Prikkedam is gelegen aan de Prikkedam te Makkinga (op circa 2 km ten zuidwesten van de kern van Makkinga). Een overzicht van de situatie is gegeven in figuur 1.1. Het motorcrossterrein is gelegen in een landelijke omgeving en wordt globaal begrensd door de Prikkedam aan de oostzijde, de weg Prikkedam/Egypte aan de noordzijde en agrarische grond aan de westzijde.

Rond het motorcrossterrein ligt een aantal woningen aan de Prikkedam, Egypte en de Grindweg/Bercoperweg (zuidelijke richting). De meest nabijgelegen woning ligt aan de oostzijde en betreft de woning Prikkedam 1 op ca. 70 m afstand van de rand van de crossbaan. Overige nabijgelegen woningen zijn gelegen aan de Prikkedam 3 (noordzijde) en Prikkedam 2 (noordoostzijde). In zuidelijke richting zijn woningen gelegen aan de Grindweg/Bercoperweg.

Figuur 1.1: overzicht van de situatie met de ligging van het motorcrossterrein in de omgeving en de omliggende woningen



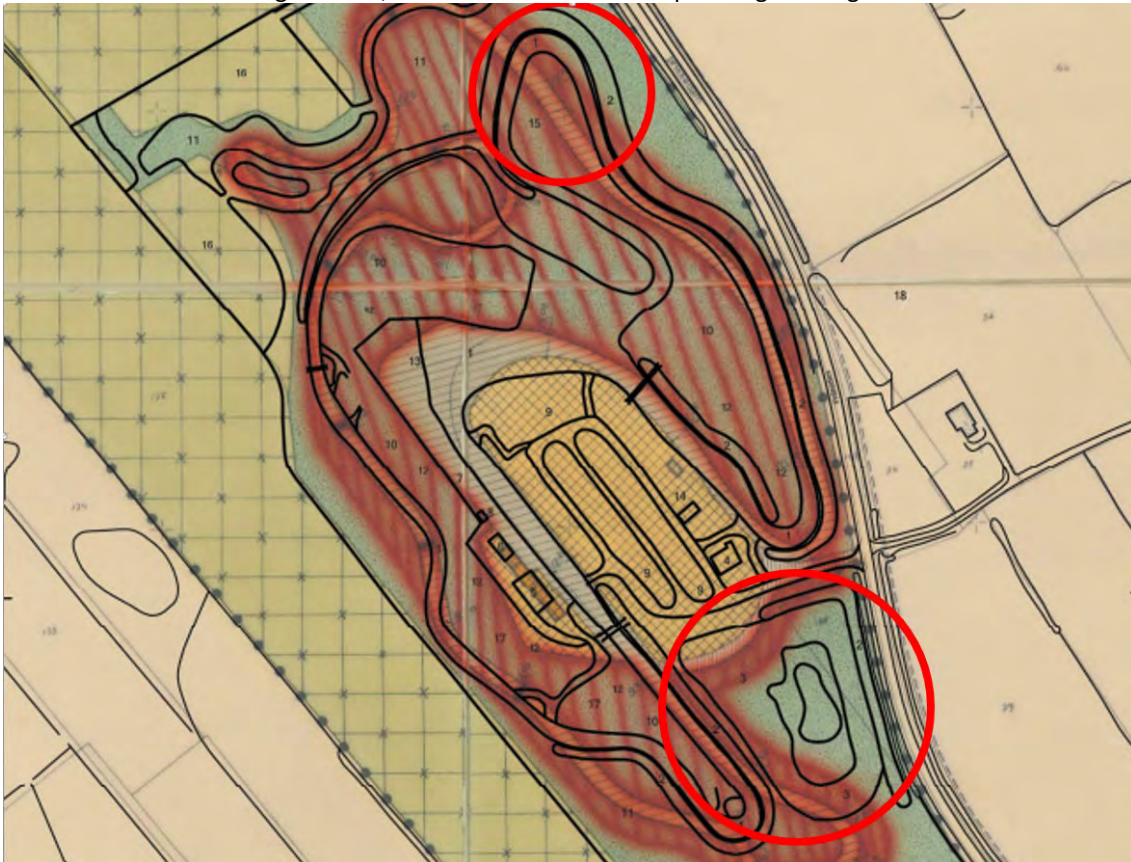
1.3. Situatie bestemmingsplan

Het momenteel geldend bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein "Prikkedam", vastgesteld op 10 juni 1980. Aan dit bestemmingsplan is bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 voor een groot deel goedkeuring onthouden, waardoor er voor een deel van het terrein sprake is van een "witte vlek" zonder planologische regime en daarmee ook geen planologische gebruiks- of bebouwingsbeperkingen.

Het gebruik binnen deze witte vlek is daarom per definitie vanuit planologisch oogpunt legaal. Dit wil overigens niet zeggen dat het gebruik binnen deze witte vlek vanuit milieuoogpunt legaal is. Dit hangt af van de activiteiten die zijn vergund op basis van de milieuvergunningen (thans Wabo-omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu) van 22 augustus 2001 (voor zover niet vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003) en van 28 april 2008. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Voor een onderdeel en enkele activiteiten van de huidige bestaande crossbaan geldt dat deze niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” uit 1980. Dat is aan de orde met de ligging en het huidige gebruik van de noordoostelijke bocht van de crossbaan en met het huidige gebruik van de beginnerscrossbaan.

Figuur 1.2.: plankaart Motorcrossterrein “Prikkedam”; de rode arcering betreft de door de Kroon vernietigde delen; de rode cirkels duiden de planologisch illegale situaties aan



Figuur 4.3 planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Voor de omgeving buiten het motorcrossterrein geldt momenteel het “Bestemmingsplan buitengebied 2016”. De plankaart is gegeven in figuur 1.2

Figuur 1.2: plankaart “Bestemmingsplan buitengebied 2016”



2. Toetsingskaders geluid

2.1. Ruimtelijke ordening

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en bedrijvigheid te kunnen maken, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

De VNG-publicatie is bedoeld voor nieuwe situaties en niet voor de toetsing van bestaande situaties. In bestaande situaties kan de VNG-brochure evenwel een indicatie geven van de mate van hinder bij bestaande conflictsituaties. Om deze reden wordt hier bij de VNG-publicatie aansluiting gezocht. Verder moet ook bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin mogelijk een (deels) feitelijk bestaande situatie wordt bestemd, worden onderzocht of het laten voortbestaan van een dergelijke situatie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Ook om die reden wordt aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie.

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:

“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.”

De definitie van een gemengd gebied is:

“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.”

De achterliggende geluidnormen die in de VNG-publicatie worden gehanteerd om de richtafstanden te bepalen, zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: geluidnormen (richtwaarden) voor een rustige woonwijk/rustige buitengebied en gemengd gebied

Periode	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$)		Maximale geluidniveaus (L_{Amax})	
	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	gemengd gebied	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	gemengd gebied
dagperiode (07:00 - 19:00 uur)	45 dB(A)	50 dB(A)	65 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00 uur)	40 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00 uur)	35 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-brochure biedt hiervoor een stappenplan, opgenomen in bijlage B5.3 van de VNG-publicatie. Het stappenplan omvat de volgende methodiek:

- stap 1: indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is dan mogelijk;
- stap 2: indien stap 1 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 45 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 50 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde), 65/60/65 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 50 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder);
- stap 3: indien stap 2 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 50 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 55 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70/65/60 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 65 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder). Met betrekking tot de maximale geluidsniveaus geldt dat de beoordeling plaatsvindt exclusief de maximale geluidniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer.

In het kader van stap 3 dient het bevoegd gezag te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In het geval van De Prikkedam geldt dat er sprake is van een “rustige woonwijk/rustig buitengebied”. Er is weliswaar sprake van agrarische activiteiten in de directe omgeving, maar geen andere bedrijvigheid die de karakterisering als “gemengd gebied” zou rechtvaardigen.

De richtafstand bedraagt op basis van de VNG-publicatie 700 m, gebaseerd op “Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik” (SBI-2008 code 931, nr. D, milieucategorie 5.2), waarbij het aspect geluid de richtafstand bepaalt. Er liggen meerdere woningen binnen deze afstand, zodat de ruimtelijke beoordeling in eerste instantie zou moeten plaatsvinden op basis van bovenstaande richtwaarde van 45 dB(A), al dan niet in combinatie met een afweging in het kader van stap 3. De richtafstand van 700 m is aangegeven in onderstaande figuur 2.1.

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht, onderbouwd, en gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen. Deze laatste stap wordt aangeduid als stap 4.

Figuur 2.1: situatie met richtafstand van 700 m (geluid maatgevend)



2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt dit ook geaccepteerd. Ook is het toegestaan om bij de beoordeling over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan aansluiting te zoeken bij milieurechtelijke kaders. Om deze reden wordt in deze paragraaf het toetsingskader geschetst, zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing.

Motorcrossterreinen zijn vergunningplichtige (type C) inrichtingen en daarmee kan voor de beoordeling van akoestische aspecten aansluiting worden gezocht bij het algemene toetsingskader volgens de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” (VROM, 1998, hierna te noemen de Handreiking) als de Wet geluidhinder niet van toepassing is (minder dan 8 uren openstelling per week). Er wordt voor de beoordeling van o.a. de equivalente geluidniveaus onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande inrichtingen.

Nieuwe inrichtingen

- bij de eerste toetsing worden de waarden van tabel 2.2 gehanteerd;
- overschrijding van deze richtwaarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces;
- een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- als maximum geldt de etmaalwaarde van 50 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid in de omgeving wordt bepaald door het L_{95} -niveau en bedraagt in de dagperiode 34-39 dB(A) zoals aangegeven in het Peutz rapport op basis van metingen in 2012 en 2017.

Bestaande inrichtingen

- bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden van tabel 2.2 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- 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 vergunningsvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd;

Voor het bovenstaande geldt steeds dat een verhoging van de richtwaarden alleen kan worden toegestaan na toepassing van het ALARA-beginsel (tegenwoordig BBT, Beste beschikbare technieken).

Tabel 2.2: richtwaarden voor woonomgevingen (Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, pagina 25)

Aard van de woonomgeving	Aanbevolen richtwaarden in de omgeving in dB(A)		
	Dag	avond	nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een “Landelijke omgeving” met een richtwaarde van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” na een bestuurlijk afwegingsproces maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan de richtwaarde uitsluitend worden overschreden indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

BBT in relatie tot geluid

Onderdeel van het afwegingsproces in het kader van milieu is het uitgangspunt van BBT (Beste beschikbare technieken). Het wettelijk afdwingen van de voor een inrichting in aanmerking komende BBT heeft als doel een zo hoog mogelijk beschermingsniveau van het milieu te bereiken. Wat als een hoog niveau van bescherming van het milieu gezien wordt voor wat betreft het aspect geluidbelastingen, is niet gedefinieerd. In de huidige bestuurspraktijk wordt aangesloten bij de bestaande richt- en grenswaarden vanuit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening”, de Wgh en het Activiteitenbesluit. Als daar aan wordt voldaan, is er sprake van BBT. BREF's en andere aangewezen BBT-documenten bevatten nauwelijks of geen concrete informatie over geluid. De reden hiervoor is dat geluid niet op emissieniveau, maar op immissieniveau getoetst wordt aan de lokaal van toepassing zijnde richt- en grenswaarden.

Maximale geluidniveaus

Voor maximale geluidniveaus geldt dat gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalent geluidsniveau uitkomen. Als

grenswaarde voor maximale geluidsniveaus gelden derhalve de in tabel 2.2 genoemde grenswaarden vermeerderd met 10 dB.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

70 dB(A) voor de dagperiode (07.00 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 - 07.00 uur);

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus 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.

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.

Binnenwaarden

Op basis van de Handreiking mag het binnenniveau ten gevolge van industrielawaai in woningen in nieuwe situaties niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Voor saneringssituaties op grond van de Wet geluidhinder is de grenswaarde 40 dB(A) etmaalwaarde (hier niet van toepassing). In de praktijk is de geluidwering bij goed onderhouden woningen tenminste 20 dB(A). Er zullen derhalve pas daadwerkelijk maatregelen moeten worden uitgevoerd als de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A).

Voor maximale geluidsniveaus geldt een binnenwaarde van 55 dB(A).

Afwijkingen van representatieve bedrijfssituatie

In de Handreiking is aangegeven dat kan worden afgeweken van de representatieve bedrijfssituatie. Het kan gaan om regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie. Daarbij is wel aangegeven dat de “ontheffingsregeling” niet is bedoeld voor inrichtingen die gedurende een deel van het jaar in bedrijf zijn en in de overige tijd min of meer stilliggen, zoals sommige recreatie-inrichtingen. Verder is in het Handreiking het 12 dagen-criterium opgenomen. Maximaal 12 keer per jaar mag ontheffing worden verleend om activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de geluidgrenzen voor de representatieve bedrijfssituatie. Het moet gaan om bijzondere activiteiten (incidentele bedrijfssituaties), welke niet tot de representatieve bedrijfssituatie worden gerekend. In paragraaf 8.3 van dit rapport wordt nader besproken welke (voorziene) activiteiten van de Prikkedam tot de representatieve dan wel de incidentele bedrijfssituatie kunnen worden gerekend.

2.3. Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen onder categorie 19.2 van bijlage I, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld voor motorcrossen. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. In het Bor is dit als volgt aangegeven:

19.2. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen, behorende tot categorie 19.1, 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 ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdag, zondag en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen.

Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur).

Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder en in het bijzonder Hoofdstuk 5 Wgh zijn daarmee niet van toepassing.

2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten

De vraag is wat is te beschouwen als bestaande, legale en vergunde rechten. Hierna wordt ingegaan op twee mogelijke benaderingen:

- 1 Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Dit rapport maakt onderdeel uit van de aanvraag om milieuvergunning en maakt daarom deel uit van de op 22 augustus 2001 verleende milieuvergunning (zo blijkt uit de dictum/punt D van het besluit). Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende trainingssituatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid: voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.
- 2 Een andere benadering is om uit te gaan van de vergunde geluidvoorschriften. Onder B.6 van de milieuvergunning van 2001 is aangegeven dat GS hebben besloten om het aantal toegestane crossminuten tijdens trainingen en wedstrijden niet als vergunningvoorschrift voor te schrijven. In de voorschriften van de milieuvergunning van 2001 zijn voor het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) voor zowel de trainingen als de wedstrijden geluidniveaus voorgeschreven, inclusief 5 dB(A) strafcorrectie voor tonaal geluid. Ook in de milieuvergunning van 2008 is in de vergunningvoorschriften uitgegaan van een toegestaan equivalent geluidniveau (L_{Aeq}) inclusief deze toeslag. Voor hoe moet worden omgegaan met deze 5 dB(A)-toeslag zijn twee benaderingen mogelijk:

- a. In het Fase 1-rapport (Peutz) is gesteld dat er nu geen sprake is van tonaal geluid en de hele vergunde geluidruimte (tot 61 dB(A) bij woning Prikkendam 1 op $h_o = +5,0$ m) daarom "opgevuld" kan worden. Dit komt overeen met de beschreven toetsing in Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening, waarin wordt beschreven dat als er sprake blijkt te zijn van tonaal geluid er eerst 5 dB bij de berekende/gemeten waarden moet worden opgeteld voordat toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.
- b. Ten tijde van de vergunningverlening van 2001 en 2008 is er door de bevoegde gezagen van uitgegaan dat het geluid afkomstig van crossmotoren een tonaal karakter bezit. Dit betekende toen dat bij het gemeten en berekende niveau 5 dB(A) als straffactor opgesteld moest worden. Dit was toen in het akoestisch rapport en de vergunningvoorschriften verwerkt. Als thans wordt aangenomen dat het huidige motorcrossgeluid geen tonaal karakter (meer) bezit, dan zou het logisch zijn om van de destijds in 2001 en 2008 vergunde geluidniveaus uit te gaan minus 5 dB(A). Oftewel, de destijds vergunde geluidniveaus zouden met 5 dB(A) moeten worden gecorrigeerd, zo heeft ook de Commissie m.e.r. op 7 maart 2019 geadviseerd.

Besloten is om in dit rapport zowel benadering 1 als benadering 2 in beeld te brengen en om bij de beoordeling van de voorgenomen situatie uit te gaan van de benadering vermeld onder b en niet langer van a, dit, op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Als blijkt dat de geluidniveaus bij benadering 1 en 2 vergelijkbaar zijn, dan wordt voor de verdere beoordeling van de voorgenomen situatie uitgegaan van benadering 1. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de geluidniveaus van de voorgenomen situatie wordt beoordeeld onder meer in het licht van een vergelijking van deze niveaus met de geluidniveaus uit de referentiesituatie uitgaande van benadering 1. De beoordeling of de voorgenomen situatie ruimtelijk aanvaardbaar is, maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

Vergunde activiteiten

Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vooral bij oudere vergunningen komt het voor dat werkzaamheden/activiteiten slechts summier zijn beschreven in de aanvraag en vergunning en in die gevallen is het uitgangspunt voor de "bestaande rechten" (en geluidruimte) de bedrijfsvoering ten tijde van de verleende vergunning.

Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning van 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als "vergunde activiteiten" kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): "Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini's 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini's). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen". Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid. Voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini's werd uitgegaan van 5 deelnemende mini's die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.

Vergunningsvoorschriften

Het motorcrossterrein heeft een Wm-vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april

2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen. In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van de nu geldende geluidvoorschriften.

Tabel 2.3: geluidvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Opgemerkt dient te worden dat in de vergunning van 2008 (wedstrijden) uitdrukkelijk een waarneemhoogte van $h_o = +1,5$ is aangegeven. De getalswaarden in de vergunning zijn overgenomen uit het NAA rapport van 1996 (sanering en vergunningaanvraag). Alle berekeningen in dit NAA rapport zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m, zodat feitelijk te hoge waarden zijn vergund, aangenomen dat op de waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m lagere waarden worden berekend. De waarneemhoogte van $h_o = +5,0$ m uit 1996 kwam voort uit de zonering/sanering. In par. 2.10 wordt nader ingegaan op de te hanteren waarneemhoogten.

2.5. Nota Limburg

Om te beoordelen of sprake is van onaanvaardbare hinder kan aansluiting worden gezocht bij een vel toegepast toetsingskader voor evenementen.

In het kader van evenementen wordt veelvuldig aangesloten bij de publicatie Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat deze van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermessen, braderieën, wielervedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Een belangrijk aspect in de Nota Limburg is het begrip "onduldbare hinder". Onderstaande de weergave van de overwegingen uit deze nota:

Voor het kwalificeren van de mate van hinder, gerelateerd aan het overschrijden van de norm c.q. van het referentieniveau, kan steun worden gezocht in de (vroeger gehanteerde) ISO Recommendation R-1996, de aanbeveling van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in de brochure blauwe reeks nr. 64a pag. 51 en de onderzoeken van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder naar de invloed van lawaai op de spraakverstaanbaarheid (VL-DR-18-01 en VL-DR-18-05). Indien geluiden van een evenement in een woning doordringen heeft dat tot gevolg dat het "achtergrondgeluid" in de woning toeneemt. Het geluidniveau in veel woningen varieert overdag van 25 tot 35 dB(A). Een toename van 25 à 35 dB(A) tot 40 dB(A) binnen is goed hoorbaar en zal leiden tot het ondervinden van hinder c.q. het toenemen van hinder. Indien het geluidniveau binnen stijgt bóven de 40 dB(A) zal dat tot gevolg hebben dat de bewoners van die woning daardoor "luider" moeten gaan spreken om

verstaanbaar te zijn. Dat zal als zéér hinderlijk worden ervaren. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat in het algemeen de signaal ruisverhouding - in dit geval het verschil tussen gespreksniveau en het stoorniveau - 10 dB(A) of meer moet bedragen om prettig te converseren. Hoe meer het geluidniveau in de woning toeneemt, hoe meer de bewoners met stemverheffing moeten spreken om zich verstaanbaar te maken en hoe groter de mate van hinder is die wordt ondervonden. Bij een "stoort"geluid van 50 dB(A) zal daarom behoefte bestaan om het normale spraakniveau van ca. 50 dB(A) naar ca. 60 dB(A) te verhogen. Dit zou betekenen dat men (voor het gehoor) dubbel zo luid zou moeten spreken om nog goed verstaanbaar te zijn, en minimaal het spraakniveau naar 53 dB(A) zou moeten verhogen (fysisch een verdubbeling) om nog net verstaanbaar te zijn. Dit is zo'n ernstige aantasting van de persoonlijke levenssfeer, dat hier de grens zou moeten liggen van wat in redelijkheid van een omwonende gevraagd kan worden te accepteren, en wat daarom kan worden gezien als de grens waarboven een geluid als "onduldbaar" kan worden gekwalificeerd. Gezien bovenstaande kan - voor wat betreft een geringe overschrijding van het achtergrondniveau - de mate van hinder worden gerelateerd aan de mate van overschrijding van het achtergrondniveau en - indien het "stoortlawaaï" toeneemt tot 50 dB(A) - tevens aan de absolute hoogte van het "stoortlawaaï" in de woning.

Verder wordt gesteld dat gezien de relatief korte duur van een evenement en het plaatsvinden daarvan op tijden dat buitenruimten niet in gebruik zijn, het aanvaardbaar lijkt om niet de buitenruimten, maar de binnenruimten van de in de omgeving gelegen geluidgevoelige objecten als uitgangspunt te kiezen waar aan de normen wordt getoetst. Uiteindelijk resulteert dit in de Nota Limburg tot de volgende tabel 2.3.

Opgemerkt dient te worden dat de Nota Limburg veelvuldig wordt toegepast bij evenementen met muziek, welke vaak plaatsvinden tot in de avondperiode en/of begin van de nachtperiode. Dit is de achtergrond van de opmerking dat buitenruimten niet in gebruik zijn. Voor de dagperiode (en dan met name in de zomerperiode) zal dit niet het geval zijn.

Tabel 2.4: normering op basis van hinder/spraakverstaanbaarheid (één-minuut L_{Aeq})

Periode	Basisnorm binnen	Maximaal niveau binnen	Gevelisolatie	Maximale gevelbelasting
Dag	35 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Avond	30 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Nacht	25 dB(A)	45 dB(A)	20-25 dB(A)	65-70 dB(A)

Uitgaande van een minimaal aanwezige geluidwering geldt derhalve dat er een maximaal (kortdurend) equivalent geluidniveau mogelijk is tijdens een evenement van 70 dB(A) invallend op de gevel.

In de Nota Limburg wordt als grootheid het één-minuut L_{Aeq} genoemd; ofwel gedurende een meetduur van een willekeurige minuut mag het equivalente geluidniveau niet meer bedragen dan de waarden aangegeven in tabel 2.4. Maximale geluidniveaus L_{Amax} worden niet genoemd in de Nota Limburg en in dat kader niet beoordeeld.

2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer

Hoewel het motorcrossterrein niet onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt voor wat betreft het onderdeel geluid, is n.a.v. van het advies van de Commissie voor de m.e.r. op de NRD het toetsingskader van het Activiteitenbesluit milieubeheer voor de volledigheid weergegeven. Het komt voor dat in het kader van een ruimtelijke afweging wordt aangesloten bij dit toetsingskader.

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} , veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:
 - a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Artikel 2.18

- Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:
 - het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
 - het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
 - het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
 - het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
 - het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekkorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
 - het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2., tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
 - het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.
- Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
- Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
 - het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
 - het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
 - laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
 - het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.

Hoewel het Activiteitenbesluit formeel niet van toepassing is, zou in aansluiting hierop voor Prikkedam ook een grenswaarde gelden van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Daarnaast biedt het Activiteitenbesluit de mogelijkheid om maatwerkvoorschriften vast te stellen met hogere of lagere geluidvoorschriften.

2.7. Indirecte hinder

De verkeersbewegingen op de openbare weg, die worden veroorzaakt de inrichting, kunnen zorgen voor geluidhinder. Deze hinder wordt echter niet direct toegerekend aan de inrichting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt deze indirecte hinder echter wel inzichtelijk gemaakt. Het voorkomen van indirecte hinder is vooral mogelijk tijdens het ruimtelijke ordeningsproces, wanneer keuzes gemaakt kunnen worden over de aanrijroute of de ingang van de inrichting.

Wegens het ontbreken van een volledig toetsingskader voor de ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij het toetsingskader voor vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer/Wabo. Dit toetsingskader betreft de Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996), ook wel bekend als de Schrikkelcirculaire.

De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt volgens de circulaire 50 dB(A) en de maximale grenswaarde bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

2.8. Samenvattend toetsingskader

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning zal worden onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Daarbij wordt aangetekend dat op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) op voorhand kan worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein; in feite is deze eerste verkenning al uitgevoerd in Fase 1. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde *activiteiten* in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking. Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L_{95} -niveau 35-39 dB(A) bedraagt, dus niet hoger dan 55 dB(A), en gezien de vergunde geluidniveaus kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevolgd, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

Als een beoordeling in het kader van stap 4 nodig is, zal ook tevens rekening worden gehouden met cumulatieve aspecten (zie ook hoofdstuk 7).

In het kader van A-wedstrijden (grote we kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduidbare hinder).

2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte

In het algemeen worden geluidniveaus berekend en beoordeeld ter plaatse van gevels van woningen; in het bijzonder de invallende geluidniveaus exclusief gevelreflectie. Verder geldt dat in het algemeen de geluidniveaus worden beoordeeld daar waar de hinder kan optreden. In de dagperiode zijn dat de woonvertrekken, in de avond- en nachtperiode de slaapvertrekken. Er moet rekening worden gehouden met het beginsel van vrije indeelbaarheid van woningen (verblijfsgebieden). In de dagperiode kan een andere beoordelingshoogte worden aangehouden dan in de avond- en nachtperiode. Dit betekent dat voor standaard eengezinswoningen wordt uitgegaan van een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m in de dagperiode en $h_o = +5,0$ m in de avond- en nachtperiode.

Voor de woningen in de omgeving van Prikkedam geldt dat er sprake is van standaard woningen en om die reden wordt in voorliggende rapportage uitgegaan van de beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m omdat de motorcrossactiviteiten uitsluitend plaatsvinden in de dagperiode.

Verder is het gebruikelijk om in het kader van een ruimtelijke beoordeling na te gaan of in tuinen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dit ondanks dat in het milieuspoor tuinen nadrukkelijk geen geluidgevoelige objecten zijn.

In voorliggende onderzoek worden in eerste instantie de geluidniveaus berekend ter plaatse van de gevels van woningen, overeenkomend met de toetspunten uit de vigerende vergunningen. De beoordeling van

geluidniveaus ter plaatse van tuinen zal plaatsvinden op basis van geluidcontouren, zodat niet iedere afzonderlijke tuin als toetspunt hoeft te worden ingevoerd in het akoestisch rekenmodel.

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden

3.1. Algemeen

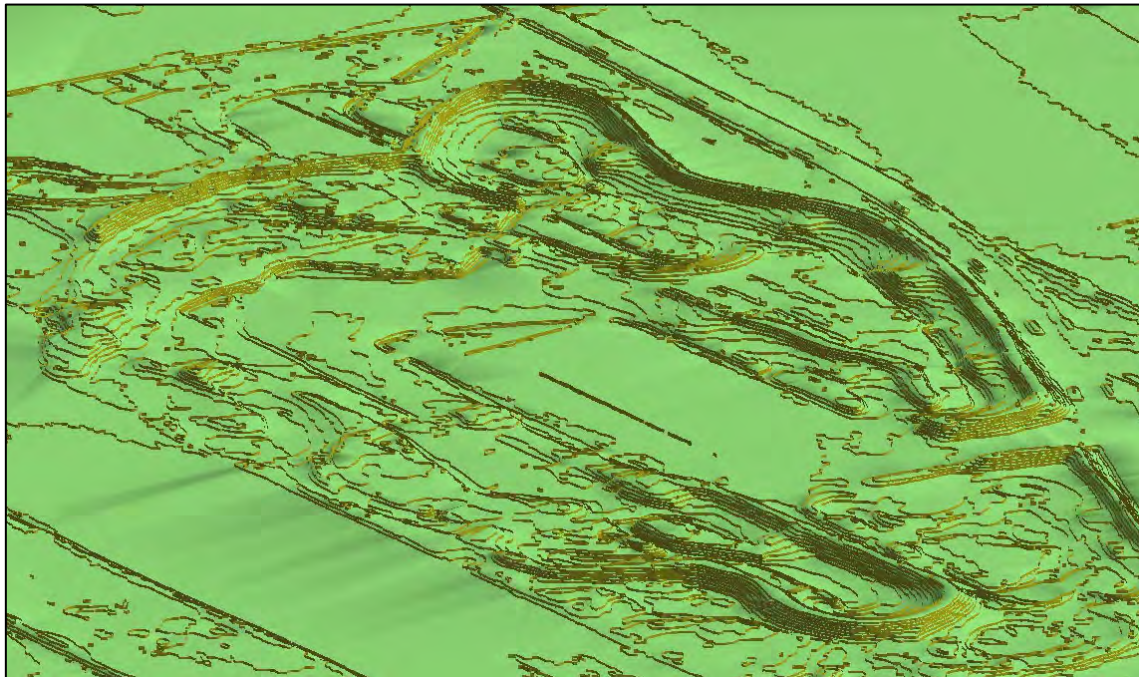
Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de HMRI 1999, onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van DGMR, versie 4.50.

3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)

Het akoestisch rekenmodel is uitgelegd op het systeem van Rijksdriehoekcoördinaten. De maaiveldhoogte voor het plangebied is ingevoerd op basis van de meeste recente versie van Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3, www.pdok.nl). De hoogte wordt gemeten met laseraltimetrie: een techniek waarbij een vliegtuig of helikopter met een laserstraal het aardoppervlak aftast. De meting van de looptijd van de laserreflectie en van de stand en positie van het vliegtuig geven samen een heel nauwkeurig resultaat.

Daarover nog het volgende: motorcrossterrein De Prikkedam is voor een groot deel omgeven door aarden wallen met begroeiing. De baan zelf wordt onderhouden en heeft hoogteverschillen welke in de tijd enigszins kunnen veranderen. Ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de hoogteverschillen in 2018 ingemeten. Deze hoogten (hoogtelijnen) zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek van december 2018. Vanwege de meer uitgebreide dataset van de AHN3 data is besloten hiervan uit te gaan. Een impressie van het hoogtelijnen-model is weergegeven in figuur 3.1. Het inwinjaar van het AHN3 bestand voor het plangebied was 2014. Gebleken is dat deze gegevens globaal overeenkomen met de inmeting van het plangebied in 2017/2018 t.b.v. het uit te voeren akoestisch onderzoek. Omdat de AHN3 ook gegevens bevat van het gebied buiten het plangebied (relevant voor de berekeningen) en meer gedetailleerd is opgebouwd, is van deze gegevens uitgegaan.

Figuur 3.1: hoogteverschillen plangebied en omgeving (AHN data)



3.3. Waarneempunten

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ en $h_o = +5,0$. De toetspunten komen overeen met eerdere vergunningpunten. De uiteindelijke beoordelingshoogte in de dagperiode bedraagt $h_o = +1,5$ m. De waarneemhoogte van $h_o = +5,0$ m is ingevoerd ten behoeve van vergelijkingsberekeningen (vigerende vergunningen).

3.4. Objecten en bodemvlakken

Op basis van de plantekeningen en via PDOK GML-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de inrichting en de nabije omgeving. Het plangebied en de omgeving is grotendeels onverhard (bodemfactor $B = 1,0$). Voor de niet specifiek zacht gedefinieerde bodemgebieden (wegen/water) is uitgegaan van een bodemfactor $B = 0,0$ (100% reflecterend). Een overzicht van de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde objecten en bodemvlakken is gegeven in de bijlagen.

3.5. Geluidsbronnen

In de bijlagen is de ligging gegeven van de in het akoestisch rekenmodel opgenomen geluidsbronnen, samen met een overzicht van alle ingevoerde geluidsbronnen met coördinaten, hoogten, maaiveldhoogten, octaafbandspectra, dB(A)-waarden en bedrijfsduurcorrecties.

3.6. Beoordelingsgrootheden

In de HMRI 1999 wordt als beoordelingsgrootte het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteorocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin: L_i is het gestandaardiseerde immissieniveau;
 C_b is de bedrijfsduurcorrectieterm;
 C_m is de meteocorrectieterm;
 C_g is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{A,i,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{A,i,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{A,i,LT} = L_{Aeq,i,LT} + K_x$$

waarin: $L_{Aeq,i,LT}$ is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
 K_x is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impulsgeluid ($K_2 = 5$ dB) of muziekgeluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau $L_{A,max}$. Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

4. Bronsterkte crossmotoren

4.1. Algemeen

Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). Een volgas-situatie treedt bijvoorbeeld op een recht stuk in de crossbaan, na een bocht. In theorie betekent dit een maximale bronsterkte tijdens een volgas-situatie van $L_{WR} = 122,5$ dB(A), uitgaande van een absorberende bodem. De eis van 94 dB(A) was in het verleden 104 dB(A) en is in de afgelopen jaren stapsgewijs verlaagd van 104 dB(A), 100 dB(A), 98 dB(A) naar 94 dB(A). Ofwel een verlaging van in totaal 10 dB ten opzichte van het verleden.

MSV De Prikkedam heeft een eigen geluidmeter en test voorafgaand aan de trainingen de motoren. Deze test is volgens de zogenaamde "2 meter max" methode. Globaal in een onbelaste situatie (versnellingsbak in neutrale stand) en met een rustig oplopend toerental, waarbij het geluidniveau wordt gemeten op 2 m afstand van de uitlaat. Een op dergelijke wijze gemeten maximaal geluidniveau van 112 dB(A) moet overeenkomen met de 94 dB(A) eis.

Over het meten van geluidniveaus nog het volgende: maximale geluidsniveaus worden altijd vastgesteld bij een bepaalde integratietijd. De menselijke waarneming correspondeert het best met een integratietijd van 125 ms, genormaliseerd in de meterstand "Fast". Ten behoeve van een betere reproduceerbaarheid kan de meterstand "Slow" worden toegepast met een genormaliseerde integratietijd van 1 s. Er is geen direct verband tussen de equivalente geluidemissie van een motorcrossterrein en de eisen m.b.t. maximale geluidniveaus. Wel is het zo dat wanneer deze eisen worden aangescherpt, de equivalente geluidemissie zal afnemen.

De volgas-situatie treedt niet altijd op. In berekeningen wordt dan ook altijd uitgegaan van een gemiddelde equivalente bronsterkte over de hele baan. Deze bronsterkte wordt meestal bepaald op basis van geluidimmisiemetingen in combinatie met een rekenmodel. In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van in andere onderzoeken gehanteerde bronvermogens (bij motorcrossterreinen elders in Nederland). Tevens is aangegeven of het geluid in de onderzoeken wel of niet als tonaal is aangemerkt.

Tabel 4.1: overzicht bronvermogens en herkomst

motorcrossterrein	adviesbureau	bronsterkte L_W in dB(A)	datum	tonaal
Prikkedam	Peutz (voorontwerp)	118,3 (115,3) ¹ (training) 120,3 (clubwedstrijden) 124,0 (KNMV-wedstrijd)	7 december 2018	niet
Prikkedam	Noorman Bouw- en milieuadvies ²	118,5	28 november 2017	niet
Prikkedam	DGMR	118 (training) 120 (wedstrijden)	12 februari 2014	wel
Prikkedam	Peutz	114 (training)	22 juni 2012 (concept)	niet
AMBC Staphorst	Peutz	114 dB(A) training 117 dB(A) wedstrijden	9 februari 2016	niet

Valkenswaard	AGEL	120 (supermoto's training) 125 (supermoto's wedstrijd) 118 (MX motoren training) 123 (MX motorenwedstrijd)	16 januari 2019	niet wel niet wel
Den Helder (tijdelijk)	Sweco	113 (training) 115 (wedstrijd)	24 januari 2019	niet niet
Noord-Oost Veluwe	Peutz	114 (training) 118 (KNMV-wedstrijd)	19 april 2018	wel ³ wel ³

- 1 De bronsterkte van $L_{WR} = 115,3$ dB(A) wordt aangegeven als maatregel.
- 2 Geluidmetingen in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf.
- 3 In dit onderzoek is uitgegaan van 50% motoren met tonaal en 50% niet tonaal, resulterend in een overall tonaaltoeslag van 3,2 dB.

Uit tabel 4.1 blijkt dat er enige variatie zit in de uitgangspunten met betrekking tot de geluidemissie vanwege motorcrossterreinen.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl staan binnen de gemeente Staphorst de gegevens van AMBC Staphorst. Als bijlage bij het in tabel 4.1 aangegeven onderzoek staat nog een uitgebreide onderbouwing van het bronvermogen. Tijdens een testdag in 2011 is een gemiddeld equivalent bronvermogen gemeten van $L_{WR} = 113$ dB(A); in de berekeningen is uitgegaan van $L_{WR} = 114$ dB(A) op basis van 1 dB marge t.b.v. handhaving. Voorwaarde is dat de motoren voldoen aan de 94 dB(A)-eis van de KNMV.

In de onderbouwing wordt ook verwezen naar Prikkedam, waarbij eveneens op basis van de 94 dB(A)-eis een bronvermogen van $L_{WR} = 113-115$ dB(A) als realistisch wordt gezien.

Geconcludeerd kan worden dat wanneer motorsportverenigingen zich houden aan de 94 dB(A)-eis, een gemiddelde bronsterkte van $L_{WR} = 113-115$ dB(A) mogelijk is. Daarbij opgemerkt dat er verschillen zitten in de verschillende banen en dat De Prikkedam een zware zandbaan is, waarbij veel van motor en rijder wordt gevraagd.

4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017

In het Peutz onderzoek t.b.v. het voorontwerp bestemmingsplan Prikkedam is de bronsterkte gebaseerd op geluidmetingen tijdens trainingen op 6 september 2017 en 1 oktober 2017. De metingen zijn uitgevoerd door Peutz in opdracht van Sweco en gelijktijdig door Noorman Bouw- en milieuvadvis (rapport 21710087.R01, d.d. 28 november 2017) in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf. De metingen en bronsterktebepaling van Peutz zijn gerapporteerd in een afzonderlijke notitie d.d. 11 januari 2018, bijgevoegd als bijlage 9. De bronsterkten zijn bepaald op basis van geluiddimmissiemetingen op een tweetal controlepunten in combinatie met overdrachtsberekeningen (rekenmodel). Het betreft de controlepunten C01 ten oosten van het circuit (metingen 6 september 2017) en C02 ten noorden van het circuit (metingen 1 oktober 2017). Een en ander betekent uiteraard dat modelparameters van invloed zijn op het resultaat. De ligging van de baan, aarden wallen etc. zijn opgenomen in het rekenmodel waarmee de bronsterkte is bepaald. Dit betekent dan ook dat afschermingseffecten in de bronsterkte zijn verdisconteerd (metingen zijn niet uitgevoerd met vrij zicht), in die zin dat het overdrachtsmodel een benadering is van de fysische werkelijkheid.

Een belangrijke parameter in het overdrachtsmodel is de bodemabsorptie; enerzijds de ingevoerde absorptiegraad onder de baan (50%) en de absorptiegraad van de omgeving (met uitzondering van wegen e.d.). Het kiezen van andere uitgangspunten leidt uiteraard tot andere uitkomsten/bronsterkten. Met behulp van het op basis van AHN3-data geactualiseerde rekenmodel (maaiveldhoogten) is doorgerekend wat de consequenties zijn van de verschillende modelparameters. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van de bodemfactoren zoals gebruikt in Peutz onderzoek van december 2018. Daarna zijn stapsgewijs de bodemfactoren aangepast. Dit resulteert uiteindelijk in het overzicht zoals gegeven in tabel 4.2. De aanpassingen zijn wenselijk gezien het gestelde in § 5.3.7 van de HMRI 1999, waarbij bestrating, water,

beton etc. worden aangeduid als harde bodems ($B = 0$) en grasland, akkerland met en zonder gewas, bossen, heide en tuinen als absorberende bodems. Als een gebied voor $n\%$ uit absorberende bodem bestaat, dan is de bodemfactor $B = n/100$. In het akoestisch rekenmodel zijn harde bodems (wegen) als zodanig ingevoerd. De baan van De Prikkedam en de omgeving moet derhalve worden gezien als absorberende bodem.

Tabel 4.2: gehanteerde en opnieuw rekenkundig bepaalde bronsterkten (motorcrossen hoofdbaan) op basis van metingen uitgevoerd in 2017

herkomst	octaafbandmiddenfrequentie [Hz]									dB(A)
	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
rapport Noorman 2017	62,2	82,5	100	110,3	115,3	111,7	108,1	102,3	101,5	118,5
Peutz, rapport voorontwerp 2018	--	82,6	101,6	111,5	114,3	112,0	108,1	101,1	102,5	118,3
<i>gemeten geluidniveaus L_i in dB(A) op basis waarvan bronsterkten zijn bepaald</i>										
metingen 6 september 2017, meetpunt C01	20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9
metingen 1 oktober 2017, meetpunt C02	20,2	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	62,2
<i>oorspronkelijke bodemfactoren, omgeving $B_f = 0,8$ en baan $B_f = 0,5$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	96,1	108,3	116,2	111,4	107,7	103,1	101,9	118,6
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	101,6	112,1	114,9	112,1	108,2	101,2	103,2	118,7
<i>aanpassen bodemfactor omgeving van $B_f = 0,8$ naar $B_f = 1,0$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97	110,7	117,9	112,3	108,2	103,7	102,5	120,1
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	102,8	114,6	117,1	113,1	108,9	101,9	103,9	120,6
<i>aanpassen bodemfactor omgeving van $B_f = 0,8$ naar $B_f = 1,0$ en bodemfactor baan van $B_f = 0,5$ naar $B_f = 1,0$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97,6	112,4	119,5	113,1	108,6	104	102,8	121,4
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	103,5	117	119,4	114,1	109,3	102,3	104,2	122,5
<i>gemiddelde in de berekeningen te hanteren bronsterkte</i>										
trainingen	62,5	82,9	101,5	115,3	119,5	113,6	109,0	103,2	103,6	122,0

Uit tabel 4.2 blijkt dat (zoals valt te verwachten) het toegepaste rekenmodel en de modelparameters van invloed zijn op de berekende bronsterkte. Omdat de bronsterkten “gefit” zijn op de meetresultaten van 2017, heeft en ander niet tot gevolg dat er op basis van die metingen hogere niveaus worden berekend in de omgeving omdat de hogere bodemabsorptie ook meer demping geeft in de overdrachtsberekening; de hogere bodemdemping werkt twee kanten op.

Verder kan worden geconstateerd dat er een verschil in bronsterkte is zoals bepaald op basis van de verschillende meetpunten/meetdagen van ca. 1 dB. Er zijn veel verschillende factoren die de bronsterkte bepalen: type motor en geoefendheid motorrijder, meteo-omstandigheden tijdens metingen etc. Daarnaast is er altijd sprake van een algemene meet- en rekennauwkeurigheid van ca. 2 dB. Dit kan doorwerken in verschillende metingen en zal ook een rol spelen in de variatie in bronsterkten zoals gegeven in tabel 4.1.

Goed om te realiseren is dat tijdens de metingen in 2017 de gemeten geluidniveaus een gemiddelde zijn over een training van 3 uur. De variatie in geluidniveau is het best beschreven in het rapport van Noorman: in de trainingsperiode van 16.00-19.00 uur op 6 september 2017 zijn er 6 verschillende tijdvakken met of beginners of gevorderden in de baan. Het gemeten geluidniveau varieert daarbij van $L_i = 60,8$ dB(A) bij beginners tot $L_i = 66,7$ dB(A) bij gevorderden en gemiddeld over drie uur $L_i = 63,9$ dB(A). De bezettingsgraad (percentage crossminuten per tijdblok) varieert daarbij van 8,2-15,6%. Vergelijkbare variaties zijn opgetreden bij de metingen op 1 oktober 2017. Geconcludeerd kan worden dat er geen vaste bronsterkte is, maar dat deze varieert.

In de berekeningen ten behoeve van het MER moet worden uitgegaan van een representatief gemiddelde. Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van de maximaal berekende bronsterkten (absorberende bodem) en de energetisch gemiddelde waarden over beide meetpunten, resulterend in een bronsterkte van $L_w = 122$ dB(A) op basis van de metingen in 2017.

Hierover nog het volgende: in de inspraakreactie op het voorontwerp door MSV Prikkedam is aangegeven dat tijdens de metingen in 2017 rijders actief zijn opgeroepen om (gratis) te komen trainen. Dit zou ertoe geleid hebben dat er onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal. Door Peutz is aangegeven dat tijdens de metingen “er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden”. Op basis van een globale berekening kan worden aangetoond dat als er sprake zou zijn van de situatie dat 1/3 van het aantal rijders voldeed aan 94 dB(A), 1/3 van het aantal aan 98 dB(A) en 1/3 van het aantal aan 100 dB(A) het handhaven van de 94 dB(A) norm een reductie oplevert van 4 dB.

4.3. Tonaliteit

In het rapport van Peutz (en ook bij andere motorcrossterreinen) is aangegeven dat het geluid vanwege het motorcrossterrein niet als tonaal hoeft te worden beoordeeld. Dit is gebaseerd op analyse van het geluid op basis van ISO 1996-2, Annex C (kritische bandbreedtemethode).

In ISO 1996-2 is aangegeven dat moet worden uitgegaan van een middelingstijd van 1 minuut, of korter als er sprake is van veranderende tonen/frequenties. Door Peutz zijn samples van gemeten geluid afkomstig van De Prikkedam geanalyseerd van 1 minuut, 15 s en 5 s. In geen van de gevallen is er op basis van ISO 1996-2 sprake van tonaal geluid geweest. De relevante meetbijlagen t.a.v. tonaliteit uit het rapport van Peutz zijn gegeven in bijlage 8 (de waarde $K_t = 0$ dB heeft de betekenis dat er geen sprake is van tonaliteit).

Op grond van het onderzoek van Peutz in het kader van het voorontwerp wordt in voorliggend onderzoek in de beoordeling van het geluid ervan uitgegaan dat het geluid niet als tonaal behoeft te worden gekwalificeerd. Dit geldt zowel voor trainingen als wedstrijden (bij wedstrijden wordt in hoofdzaak met 4-takt motoren gereden).

4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen

Motorcrossen hoofdrijbaan

Bij een motorcrossterrein of motorcrossbaan is sprake van een zekere variatie in geluidemissie, afhankelijk van het aantal rijders, de geoefendheid van de rijders. Een eenduidige bronsterkte van één motorcrosser bestaat niet; wanneer bronsterkten worden bepaald op basis van immissiemetingen in combinatie met overdrachtsberekeningen, zoals in het geval bij De Prikkedam, betekent de vastgestelde bronsterkte een gemiddelde over 2 meetdagen over de hele baan en deze bedraagt $L_w = 122,0$ dB(A) op basis van de metingen uit 2017, daarbij werd door een significant aantal motoren de 94 dB(A)-eis overschreden. Door zowel Peutz als Noorman is niet exact inzicht gegeven in hoeveel rijders tijdens de metingen de 94 dB(A)-eis hebben overschreden. Een redelijke inschatting laat zien dat door het naleven van de 94 dB(A)-eis een reductie mogelijk is van 4 dB en daarmee een bronsterkte van $L_w = 118,0$ dB(A).

Crossen beginnersbaan

De beginnersbaan is planologisch niet legaal, maar wel vergund in het kader van milieu, in die zin dat de beginnersbaan is meegenomen in het akoestisch onderzoek NAA 1996. In het Peutz onderzoek is de beginnersbaan meegenomen in het onderzoek met als uitgangspunt (zonder nadere onderbouwing) een bronsterkte van $L_w = 108$ dB(A) en 7 crossuren. In het akoestisch onderzoek NAA 1996 is was het uitgangspunt 100 crossminuten en een bronsterkte 5 dB(A) lager dan motorcrossers op de hoofdrijbaan, dat wil zeggen $L_w = 119$ dB(A).

Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat op de beginnersbaan uitsluitend 50 cc, 65 cc en 85 cc motoren rijden. Op basis van gegevens van het Eurocircuit Valkenswaard kan een bronsterkte worden afgeleid van $L_w = 112$ dB(A) voor dergelijke motoren. In voorliggend onderzoek wordt dit als uitgangspunt gehanteerd.

Met name ook omdat het uitgangspunt van $L_W = 108$ dB(A) in het voorontwerp niet nader is onderbouwd. Het aantal crossers op de beginnersbaan is meestal gering t.o.v. het aantal crossers op de hoofdbaan (meestal ten hoogste ca. 5).

Maximale geluidniveaus

Maximale geluidniveaus kunnen worden veroorzaakt door meerdere crossmotoren op één locatie. Dit zal met name plaatsvinden bij de start en in het begin van de race. In de berekeningen van de maximale geluidniveaus is voor het rijden op de hoofdbaan (trainingen en wedstrijden) uitgegaan van maximaal 10 rijders op één plek die tegelijkertijd vol gas rijden. Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 135,0$ dB(A). Om rekening te houden met het opspringen van rijders is de bronhoogte verhoogd naar $h_b = +1,5$ m.

Aanvullend is bij B-wedstrijden uitgegaan van maximaal 20 motoren (20 startposities) bij de start met een bronvermogen van $L_W = 122,0$ dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 138,0$ dB(A).

Bij A-wedstrijden is uitgegaan van maximaal 40 motoren bij de start (40 startposities) met een bronvermogen van $L_W = 122,0$ dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 141,0$ dB(A).

Voor de beginnersbaan is uitgegaan van een maximale bronsterkte van $L_{Wmax} = 122,0$ dB(A), gebaseerd op 5 rijders op één plek en een marge van 3 dB.

5. Referentiesituatie

5.1. Algemeen

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie, dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. De toestand van het milieu in de referentiesituatie wordt altijd gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de autonome ontwikkeling. De beschrijving van de referentiesituatie moet inzichtelijk maken hoe de milieusituatie in het studiegebied zich zal ontwikkelen, indien het project geen doorgang zou vinden (maar andere ontwikkelingen wel).

5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam

Op grond van een nadere analyse (zie overkoepelend MER) is de referentiesituatie gedetailleerd geanalyseerd en beschreven op grond van de bestaande situatie in relatie tot het planologisch regime en de milieuvergunningen. De conclusie luidt globaal dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2 van het overkoepelend MER) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund.
- het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan;
- géén wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- evenementen voor recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan;
- het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet feitelijk plaatsvindt.

5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten (zie volgend) is het van belang geluidniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie tijdens trainingen voor wat betreft geluid. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke bocht niet mee moeten worden genomen.

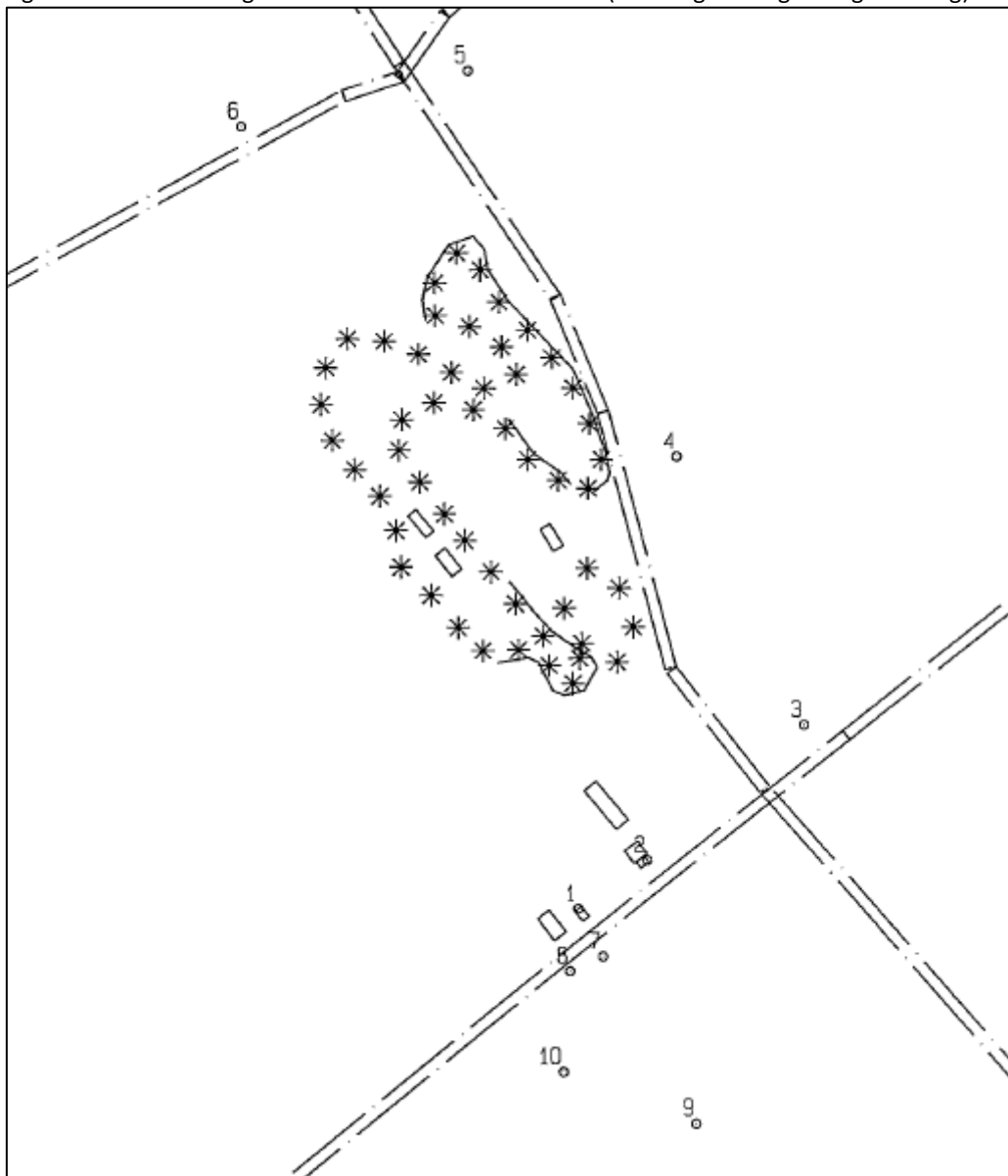
Omdat de bijdrage vanwege deze bocht op de totale geluidniveaus ondergeschikt is (en eerder is geconcludeerd dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeenkomt met de huidige situatie), is ervoor gekozen de huidige bocht als uitgangspunt te nemen. De bijdrage van de noordelijke bocht ligt, afhankelijk van het waarneempunt, 8-17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan en voldoet daarmee feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit par. 5.4.2 van de HMRI.

Referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten

Aan de vigerende vergunning ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als vergunde activiteiten kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”.

In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van het in 1996 gebruikte akoestisch rekenmodel. De geluidemissie vanwege de crossbaan is berekend met 46 puntbronnen en vanwege de minibaan met 6 puntbronnen.

Figuur 5.1: weergave akoestisch rekenmodel 1996 (sanering en vergunningverlening)



Ten aanzien van het NAA rapport 1996 dient nog de volgende opmerking te worden geplaatst: in het rapport wordt gesproken over 900 crossminuten (is de vergunde activiteit bij trainingen). Op grond van de gegevens in de bijlagen van het rapport kan worden afgeleid dat er is gerekend met 725 crossminuten. De oorzaak hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het feit dat er in de berekeningen destijds is uitgegaan

van 20% “off the road” motoren met een 10 dB lagere bronsterkte. Een rekenkundige correctie van de 900 minuten geeft dan 738 minuten crossen met de hoogste bronsterkte.

Omdat in de conclusie van het NAA rapport is uitgegaan van 900 minuten gebruik bij trainingen, wordt ten behoeve van het bepalen van de geluidniveaus behorend bij de vergunde activiteiten uitgegaan van 900 minuten crossen op de hoofdbaan. De geluidniveaus voor deze vergunde activiteit zijn gegeven in tabel 5.2.

Referentiesituatie op basis van vergunde geluidniveaus

Het motorcrossterrein heeft een Wm vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen.

De nu geldende voorschriften zijn (nogmaals) samengevat in onderstaande tabel 5.1 en gebaseerd op het NAA onderzoek uit 1996. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte $L_W = 124$ dB(A) van een crossmotor.

Tabel 5.1: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van $L_W = 122$ dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal crossminuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet Prikkedam 1 is, maar Prikkedam 2 (in rood weergegeven): het geluidniveau bij Prikkedam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkedam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT} = 38$ -51 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Tabel 5.2: referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften (o.b.v. niveaus), exclusief tonaliteitstoelag tijdens trainingen, en referentiesituatie op basis van activiteiten (o.b.v. activiteiten), exclusief tonaliteitstoelag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5 \text{ m}$	referentiesituatie o.b.v. niveaus $h_o = +1,5 \text{ m}$	berekend $h_o = +5,0 \text{ m}$	vergund ¹ $h_o = +5,0 \text{ m}$
1	Grindweg 4	45,2	45,1	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	50,4	50
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,7	43,1	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Door de FUMO zijn in 2018 geluidmetingen verricht in verband met handhaving. De metingen zijn uitgevoerd op het vergunningpunt Bercoperweg 74 en primair gericht op het meten en toetsen van de maximale geluidsniveaus L_{Amax} . De meetresultaten zijn vastgelegd in een rapportages voor metingen op 21 maart 2018 en 4, 8 en 11 juli 2018. Op het meetpunt zijn de volgende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus gemeten (waarneemhoogte $h_o = +5,0 \text{ m}$, geen toeslag tonaliteit):

- 21 maart 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 55,3 \text{ dB(A)}$;
- 4 juli 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 48,6 \text{ dB(A)}$;
- 8 juli 2018 (zondag) $L_{A,r,LT} = 47,6 \text{ dB(A)}$;
- 11 juli 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 48,4 \text{ dB(A)}$.

De metingen in juli 2018 laten een tamelijk consistent geluidniveau zien van 48 dB(A). De meting van 21 maart 2018 wijkt significant af. De oorzaak hiervan is niet bekend. De afgeronde waarde van 48 dB(A) komt overeen met de berekende waarde van tabel 5.2 voor Bercoperweg 74 op een waarneemhoogte $h_o = +5,0 \text{ m}$. Geconcludeerd wordt dat tabel 5.2 een betrouwbaar beeld geeft.

Concluderend t.a.v. referentiesituatie tijdens trainingen

Concluderend: op basis van geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentie-situatie tijdens trainingen op basis van de vergunningvoorschriften of op basis van de vergunde activiteiten globaal overeenkomen (verschil 0,1 dB). Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte $h_o = +1,5 \text{ m}$ als gegeven in tabel 5.2 als referentiesituatie worden gezien, ervan uitgaande dat de geluidemissie tijdens de trainingen (metingen) in 2017 als maximaal representatief kan worden aangemerkt. Voor het vergelijken van varianten wordt in het vervolg van dit rapport, mede gezien de geringe verschillen, de geluidsniveaus o.b.v. de vergunde activiteiten als uitgangspunten genomen.

5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden

Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) is een vergelijking als in § 5.3 niet geheel correct. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam 3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Tabel 5.3: bepalen referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten exclusief tonaliteitstoeslag tijdens wedstrijden (14.400 crossminuten) en op basis van vergunde geluidniveaus

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus ¹ $h_o = +1,5$ m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan NAA 1996 op basis van waarnemingshoogte $h_o = 5,0$ m.

5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus

In tabel 5.4 is nogmaals een overzicht gegeven van de op grond van de vigerende vergunningen toegestane maximale geluidniveaus.

Tabel 5.4: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode) met betrekking tot de maximale geluidniveaus (pieken)

Punt	woning	vergunde maximale geluidniveaus L_{Amax}	
		trainingen ¹	wedstrijden ²
1	Grindweg 4	70 (66) ³	76 (72) ³
2	Grindweg 2	71 (67)	77 (73)
3	Bercoperweg 74	70 (66)	76 (72)
4	Prikkedam 1	75 (71)	81 (77)
5	Prikkedam 2	71 (67)	77 (73)
6	Prikkedam 3	72 (68)	78 (74)
7	Grindweg 5	69 (65)	75 (71)
8	Grindweg 7	65 (61)	71 (67)
9	Grindweg 9	64 (60)	70 (66)
10	Grindweg 11	66 (62)	72 (68)

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijdsondagen per jaar).

3 Inclusief een meteorocorrectie van $C_m = 4$ dB.

Met betrekking tot de maximale geluidniveaus geldt dat op grond van de vigerende vergunningen er gemeten/gerekend moet worden op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m . De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze dus per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt.

Gemiddeld bedraagt de meteocorrectie ca. 4 dB. De vergunde maximale niveaus inclusief meteocorrectie zijn in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven. Dit zou kunnen worden gezien als de referentiesituatie, maar dan voor trainingen op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m.

Het is mogelijk om het verschil te berekenen tussen de maximale geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m en $h_o = +5,0$ m en op die manier de vergunde maximale geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m te bepalen. Echter, de verschillen zijn ook weer afhankelijk van de bronlocatie die het maximale geluidniveau bepaalt. Omdat de modellen van 1996 en nu nogal verschillen geeft dit niet een correct beeld.

Concluderend kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten

In de huidige situatie zijn er ondersteunende activiteiten. De (mogelijk akoestisch relevante) belangrijkste zijn het baanonderhoud. Dit vindt plaats na iedere training, waarbij met een tractor de crossbaan wordt geëgaliseerd. Dit duurt per keer ca. 1 uur. Eén keer in de twee maanden wordt de hoogte van de baan bijgewerkt, waarbij naast de tractor een mobiele kraan of shovel wordt ingezet. Tijdens wedstrijden kan tevens een tractor worden ingezet (tussentijds egaliseren, sproeien), maar dit is gezien de veel lagere bronsterkte dan crossen en de tijdsduur akoestisch niet relevant.

6. Planvoornemen en varianten

6.1. Algemene omschrijving

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basialternatief uit het 1^e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd. Aanvullend op dit basialternatief zijn er twee “plusvarianten”, die de wensen van MSV De Prikkedam weergeven. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van niet-gemotoriseerde sportactiviteiten. Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecroost.

6.2. Voorgenomen activiteit

Algemeen

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten).

In de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling oer week vallen.

Gebruik crossbaan tijdens trainingen

In de referentiesituatie zijn tijdens trainingen 900 crossminuten toegestaan. Tijdens de metingen in 2017 is geconstateerd dat tijdens een goed bezochte training ca. 37 crossuren nodig zijn om het mogelijk aantal rijders te kunnen faciliteren. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat er gemiddeld ca. 70 rijders zijn tijdens trainingen, maar dat het aantal zeer wisselend is. Dit is afhankelijk van of het een woensdagmiddag/zondagochtend is, er wedstrijden elders zijn en het verloop van het seizoen. Het komt voor (eerste mooie dag van het seizoen, andere banen zijn nog dicht) dat er ca. 100 rijders zijn. In de winterperiode zijn het er soms maar 10.

Er wordt in twee 2 groepen gereden op de hoofdrijbaan, bestaand uit beginners en gevorderden. Dit is om reden van veiligheid (niet al te grote snelheidsverschillen). Om het half uur wordt er gewisseld. Daarnaast rijdt er een deel van de (jonge) rijders op de jeugdbaai. Op de binnenbaan de allerkleinsten of diegene die voor het eerst op een crossmotor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder.

Motorcrossbaan De Prikkedam is een specifieke baan, die een goede fysieke conditie vereist om te kunnen rondrijden. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat het al een uitdaging is om een half uur op de baan te kunnen rondrijden. Op basis van 70-100 rijders en een verondersteld gemiddeld aantal van 80 rijders x een half uur crossen, bedraagt de maximale crosstijd 40 uur. Dit is iets meer dan de 37 crossuren tijdens de goed bezochte trainingen van 2017.

Voor het maximale gebruik van de minibaan wordt uitgegaan van een crosstijd van 20% van de crosstijd van de hoofdbaai (= 8 uur tijdens trainingen).

Gebruik crossbaan tijdens wedstrijden

Voor wat betreft wedstrijden kan er onderscheid worden gemaakt tussen A-wedstrijden en B-wedstrijden (onderscheid: zie MER). B-wedstrijden kunnen qua gebruik van de motorcrossbaan worden gezien als trainingen, waarbij ten opzichte van trainingen meer gevorderde rijders in de baan zijn. Daarnaast is de tijdsduur tijdens B-wedstrijden langer dan ingeval van trainingen. Voor A-wedstrijden geldt dit in nog sterkere mate. Tijdens A-wedstrijden is de beginnersbaai niet in gebruik en tijdens B-wedstrijden niet meer dan tijdens trainingen.

Ondersteunende activiteiten

De ondersteunende activiteiten blijven ongewijzigd t.o.v. referentiesituatie.

6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A- wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op 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.

6.4. Plusvariant medegebruik

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor andere recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- run-bike-run.

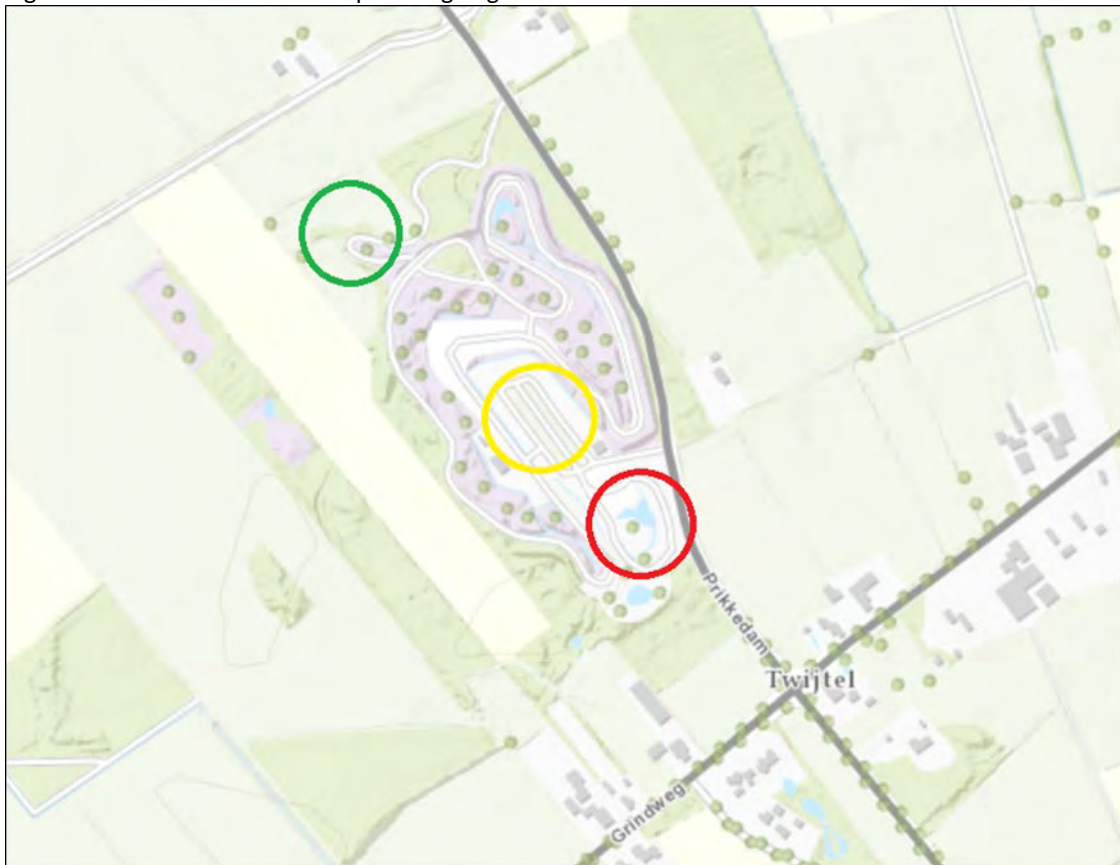
Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein; bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

6.5. Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie de ligging van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren.

Figuur 6.1: alternatief: verplaatsing beginnersbaan



6.6. Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt, maar zal dit waar nodig wel worden meegenomen in de afwegingen.

7. Berekeningen planvoornemen en varianten

7.1. Uitgangspunten

In de volgende paragrafen worden voor de verschillende varianten berekeningsresultaten gepresenteerd. In de berekeningen wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van de geluidemissie en bedrijfstijden (crossuren). In tabel 7.1 is een overzicht gegeven van deze uitgangspunten.

Voor wat betreft de bronsterkte (geluidemissie) vanwege het crossen op de hoofdbaan geldt dat er vanuit wordt gegaan dat MSV De Prikkedam de 94 dB(A)-eis van de KNMV strikt gaat handhaven. Vanuit het milieuspoor geredeneerd kan dit worden gezien als een BBT maatregel. Ten opzichte van de metingen in 2017 is een reductie van 4 dB realistisch. In de berekeningen wordt tijdens trainingen dan ook uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte van $L_W = 118$ dB(A) tijdens trainingen. Tijdens zowel A- als B-wedstrijden zijn er gemiddeld meer gevorderde rijders in de baan en is er sprake van competitie. Het is, gezien de spreiding in de metingen van 2017 tussen beginners/gevorderden, realistisch om dan uit te gaan van een bronsterkte van $L_W = 120$ dB(A) tijdens B-wedstrijden. Voor A-wedstrijden geldt dat er op hoger niveau wordt gereden met een hogere geluidemissie die overeenkomt met $L_W = 122$ dB(A).

Tabel 7.1: uitgangspunten berekeningen

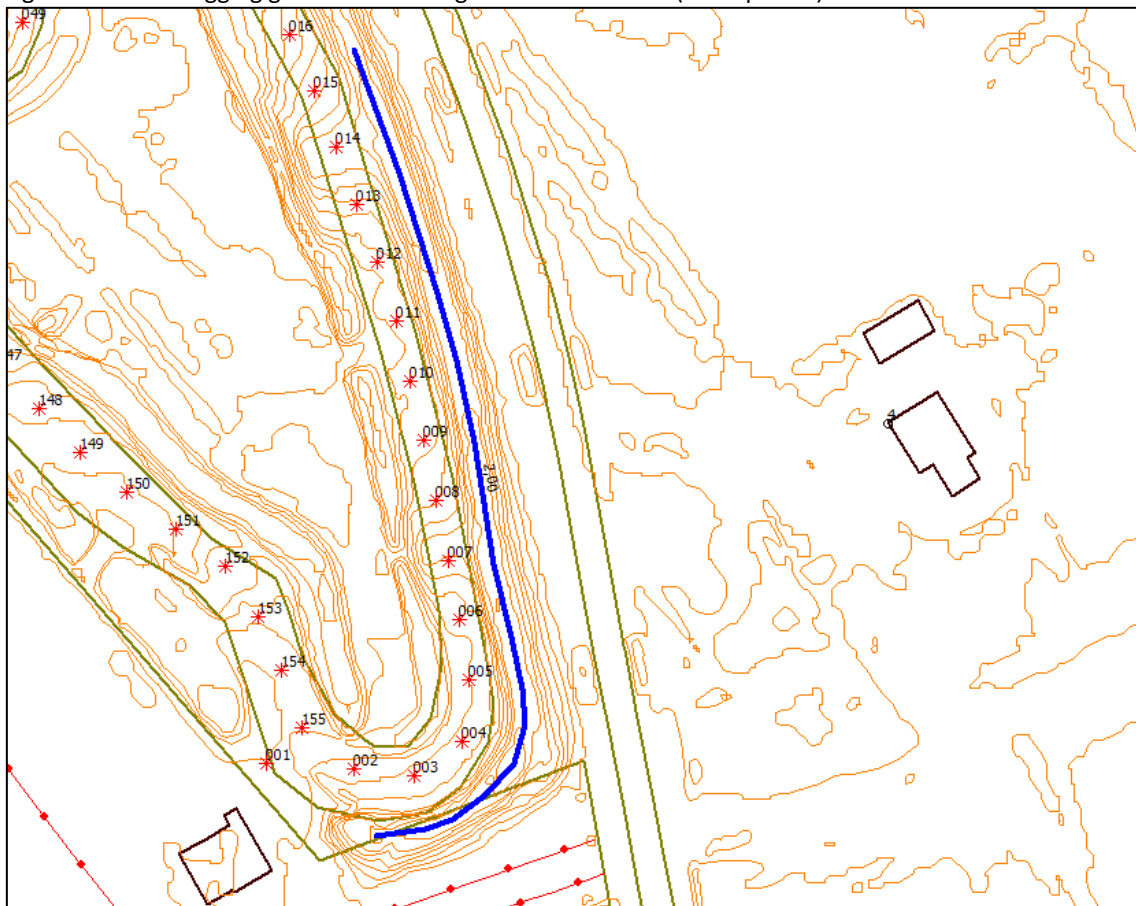
trainingen huidige situatie		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	118 ¹	900 minuten ($C_b = 20,92$ dB)
beginnersbaan	112	100 minuten ($C_b = 22,87$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
trainingen basisalternatief		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	118	40 uur ($C_b = 16,68$ dB)
beginnersbaan	112	8 uur ($C_b = 16,08$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
B-wedstrijden		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	120	120 uur ($C_b = 11,90$ dB)
beginnersbaan	112	8 uur ($C_b = 16,08$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	250
A-wedstrijden		
aantal/crossuren/crossminuten	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	122	240 uur ($C_b = 8,89$ dB)
beginnersbaan	112	--
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	750 ²

- 1 Bij toepassing van BBT, zijnde het strikt hanteren van de "94 dB(A)-eis".
- 2 Bij A-wedstrijden wordt er tevens geparkeerd aan de noordzijde van het terrein en op de beginnersbaan. Per parkeerlocatie is uitgegaan van 250 bezoekers/voertuigen.
- 3 De hoofdbaan is gemodelleerd met 155 puntbronlocaties en de beginnersbaan met 27 puntbronlocaties. De tussen haakjes gegeven waarden zijn de bedrijfsduurcorrecties per bronlocatie.

7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten

In tabel 7.2 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In de huidige situatie kan ten opzichte van de referentiesituatie een maximaal effect worden gerealiseerd (=geluidreductie) van 4 dB, voortvloeiend uit het strikt naleven van de "94 dB(A)-eis". Voor het basialternatief geldt dat er een toename is van ten hoogste 0,9 dB. De hoogste toename is berekend ter plaatse van de zuidelijk gelegen locaties aan de Grindweg 2/Bercoperweg 74. In het basialternatief variëren de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van (afgerond) 38-52 dB(A) in de dagperiode. Het hoogste niveau treedt op ter plaatse van Prikkedam 1, zijnde de meest nabijgelegen woning. Voor deze woning is een maatregel mogelijk in de zin van een verbeterde afscherming dan aanwezig in de huidige situatie. In tabel 7.2 is een maatregelvariant berekend, waarbij aan de westzijde van de hoofdbaan een verbeterde afscherming wordt gerealiseerd. In eerste instantie is uitgegaan van een geluidscherm met een lengte van ca. 150 m bovenop de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van +2,0 m. In figuur 7.1 is de ligging gegeven in het akoestische rekenmodel. Uitgegaan is van een absorberend scherm met een reflectiefactor van 0,2 (bijvoorbeeld Greenwall o.i.d.). Een verhoging van de bestaande aarden wal is eveneens toereikend voor wat betreft het afschermingseffect.

Figuur 7.1: ligging geluidafscherming t.b.v. Prikkedam 1 (rekenpunt 4)



Tabel 7.2: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van (laatste kolom van) tabel 5.2

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A) ¹						
		referentie tabel 5.2	huidige situatie		basisalternatief		maatregelvariant A ²	
			<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	45,2	41,4	-3,8	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	40,7	-3,6	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	42,3	-3,6	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	48,0	-3,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	43,5	-4,0	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	42,8	-4,0	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	37,7	-3,7	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	36,5	-3,8	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	35,2	-3,9	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	34,1	-3,7	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Voor de huidige situatie is het uitgangspunt de 900/100 minuten crosstijd en een bronsterkte van $L_w = 118$ dB(A) zoals aangegeven in tabel 7.1. De BBT-maatregel betekent daarmee automatisch een reductie van 4 dB t.o.v. de referentie. In de beschreven maatregelvariant A bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-50 dB(A) in de dagperiode. Uit aanvullende berekeningen blijkt dat het verder verhogen van het geluidscherm geen significant groter effect meer heeft bij de woning aan Prikkedam 1, dit vanwege de omvang van het brongebied. Omdat er bij de woning Prikkedam 1 een verbetering optreedt t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie (-1,6 dB) en het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij deze woning niet hoger is dan 50 dB(A), kan dit als aanvaardbaar worden geacht (Stap 3 VNG-brochure).

Bij de verder weg gelegen woningen bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-48 dB(A) in de dagperiode bij de maatregelvariant A t.b.v. Prikkedam 1. Gekeken is of er mogelijkheden zijn om bij deze overige woningen (dus m.u.v. Prikkedam 1) te kunnen voldoen aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A). In een aantal stappen zijn daarom schermen toegevoegd aan het model in verschillende maatregelvarianten (zie figuur 7.3):

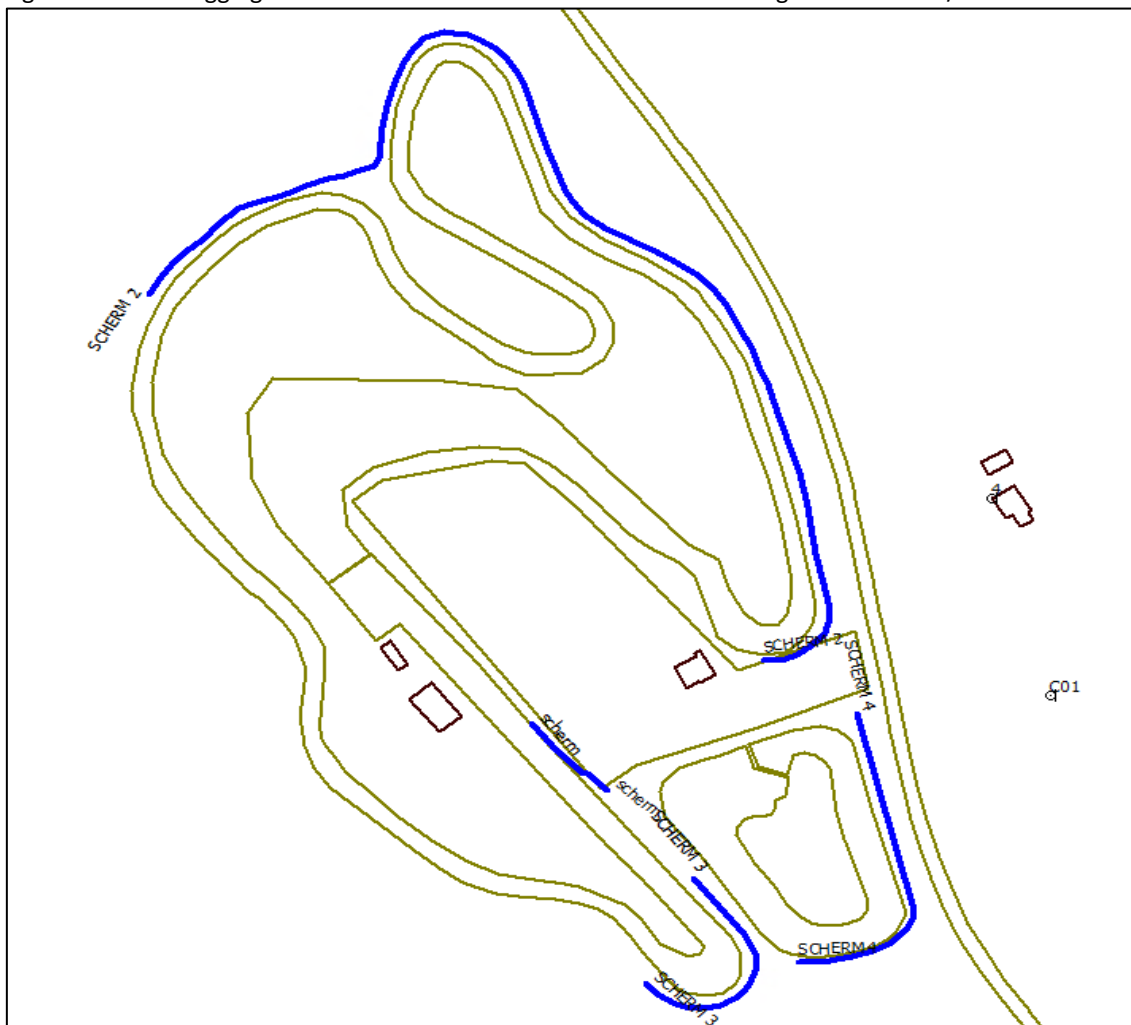
maatregelvariant A scherm aan de oostzijde t.b.v. Prikkedam 1, hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 150 m (resultaten zie tabel 7.2);

maatregelvariant B verlengd scherm oost- en noordzijde (SCHERM 2, figuur 7.2), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 500 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant C als maatregelvariant B, met scherm op de wal van de zuidwestelijke lus (SCHERM 3, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 100 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant D als maatregelvariant C, met scherm op de wal langs beginnersbaan (SCHERM 4, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 135 m (resultaten zie tabel 7.3);

Figuur 7.3: ligging van de verschillende schermen voor de maatregelvarianten B t/m D



In tabel 7.3 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de verschillende maatregelvarianten in de dagperiode tijdens trainingen.

Tabel 7.3: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.2 voor de verschillende maatregelvarianten

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A) ¹					
		maatregelvariant B		maatregelvariant C		maatregelvariant D	
		<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	45,7	0,5	45,6	0,4	45,6	0,4
2	Grindweg 2	45,1	0,8	45	0,7	44,9	0,6
3	Bercoperweg 74	46,6	0,7	46,5	0,6	46,2	0,3
4	Prikkedam 1	49,7	-2,1	49,7	-2,1	49,6	-2,2
5	Prikkedam 2	46,4	-1,1	46,4	-1,1	46,4	-1,1
6	Prikkedam 3	46,0	-0,8	46,0	-0,8	46	-0,8
7	Grindweg 5	42,0	0,6	41,9	0,5	41,8	0,4
8	Grindweg 7	40,6	0,3	40,6	0,3	40,6	0,3
9	Grindweg 9	39,5	0,4	39,5	0,4	39,4	0,3
10	Grindweg 11	38,4	0,6	38,3	0,5	38,1	0,3

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

Uit de verschillende berekeningen blijkt dat het effect van de aanvullende schermen relatief gering is. De afgeronde waarde van het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woning Prikkedam 1 bedraagt nog steeds $L_{A,r,LT} = 50$ dB(A). Bij de verder weg gelegen woningen wordt (net) niet voldaan aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A).

De reden van het geringe effect vanwege deze aanvullende schermen is de volgende: geluidschermen geven een optimaal effect wanneer deze worden geplaatst in de nabijheid van de bron of de ontvanger. In het geval van De Prikkedam geldt dat het meest aan deze voorwaarde wordt voldaan bij de grondwal aan de oostzijde en in de richting van Prikkedam 1. Verder speelt ook een rol dat rond zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan al afscherming aanwezig is in de vorm van de bestaande grondwallen. Een verdere verhoging heeft dan een relatief gering effect ten opzicht van een situatie zonder enige afscherming.

Om een voorkeursvariant te bepalen spelen de kosten van geluidreducerende maatregelen een rol. De schermvarianten zijn berekend op basis van het plaatsen van kokos-schermen bovenop de bestaande grondwallen (bijvoorbeeld Greenwall Classic, www.greenwall.nl). Dit zijn geluidabsorberende schermen welke zonder fundering kunnen worden geplaatst tot een hoogte van +3,0 m. De verankering in de ondergrond vindt plaats met klapankers. De kosten van een dergelijk scherm bedragen € 240,00/m² voor levering en plaatsing en zijn kostentechnisch het meest gunstig.

Een en ander betekent dat voor een dergelijk scherm met een lengte van 150 m en een hoogte van +2,0m de totale kosten circa € 90.000,00 (inclusief BTW) zullen bedragen.

Wanneer andere geluidschermen worden toegepast welke een fundering nodig maken, zullen de kosten naar verwachting hoger zijn.

Concluderend

De voorkeursvariant voor De Prikkedam is, gelet op het geluidreducerend effect en de te verwachten kosten, de maatregelvariant A met een geluidscherm van ca. 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 7.1).

Dit in combinatie met het tijdens trainingen handhaven van de “94 dB(A)-eis”. De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen middels de “2 meter max” methode (globaal in een onbelaste situatie met de versnellingsbak in neutrale stand).

7.3. Alternatief beginnersbaan

Zoals aangegeven in paragraaf 6.5 zal worden onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit onderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 7.4.

Uit tabel 7.4 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeq,i,LT} = 38,5$ dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofdbaan $L_{Aeq,i,LT} = 46,0$ dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen apart model gebouwd voor de verplaatsing van de beginnersbaan.

Tabel 7.4: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus $L_{A,F,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A (=voorkeursvariant)

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal
1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A- en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De berekeningsresultaten zijn gegeven voor de huidige vergunningpunten, welke zijn gelegen ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen. Per situatie zijn de resultaten vergeleken met de referentiesituatie volgens tabel 5.3. Daarbij zij wel opgemerkt dat de B-wedstrijden nieuw zijn t.o.v. de referentiesituatie/huidige situatie. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m. Een gedetailleerde maatregelberekening voor wedstrijden (als voor de trainingen) is niet uitgevoerd om dat het model voor trainingen/wedstrijden op de uitgangspunten gelijk is.

Tabel 7.5: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,F,LT}$ tijdens B-wedstrijden en A-wedstrijden (maatregelvariant A), inclusief een vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.3.

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,F,LT}$ in dB(A) ¹				
		referentie tabel 5.3 A-wedstrijden	B-wedstrijden		A-wedstrijden	
			berekend	verschil	berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	52,2	-7,1	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7-9 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Tijdens A-wedstrijden liggen de berekende geluidniveaus 2-4 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie (bronreductie en afscherming).

7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus

In tabel 7.6 is een overzicht gegeven van de berekende maximale geluidniveaus tijdens trainingen, A-wedstrijden B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Berekend is de maximale situatie waarbij onderscheid is gemaakt tussen de maximale geluidniveaus tijdens de start (wedstrijden) en vanaf de baan. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

Tabel 7.6: overzicht van de berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} voor maatregelvariant A

punt	woning	maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A)		
		start $L_{Wmax} = 138$ dB(A) B-wedstrijden	start $L_{Wmax} = 141$ dB(A) A-wedstrijden	rijden baan $L_{Wmax} = 135$ dB(A) en bronhoogte $h_b = +1,5$ m wedstrijden en trainingen
1	Grindweg 4	59	62	65
2	Grindweg 2	56	59	65
3	Bercoperweg 74	60	63	66
4	Prikkedam 1	61	64	70
5	Prikkedam 2	64	67	68
6	Prikkedam 3	64	67	66
7	Grindweg 5	58	61	62
8	Grindweg 7	50	53	62
9	Grindweg 9	55	58	59
10	Grindweg 11	56	59	59

Zoals eerder aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

De berekende maximale geluidniveaus kunnen dan ook als aanvaardbaar worden geacht. Verder blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten het rijden op de baan grotendeels maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus

7.6.1. Algemeen

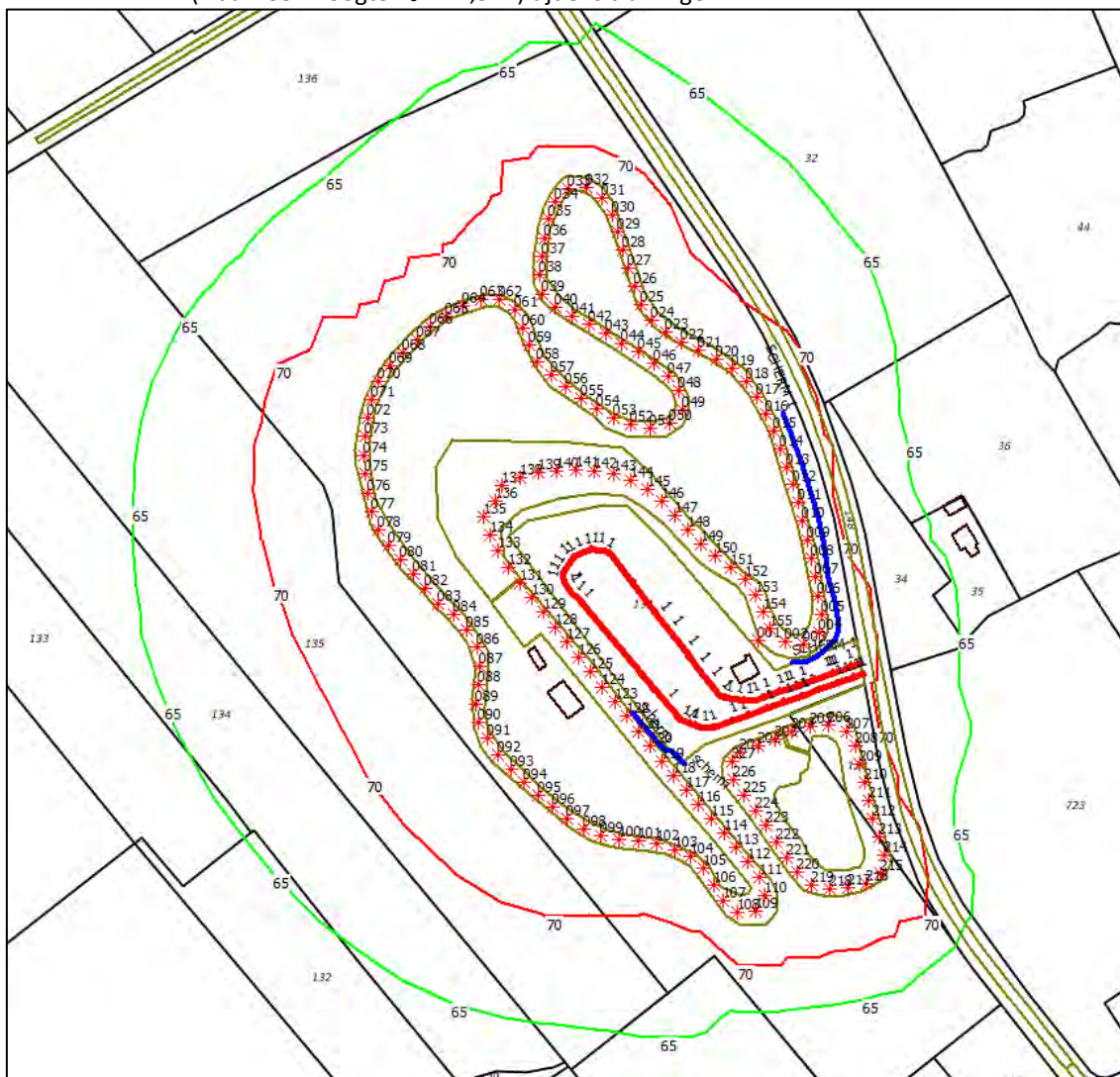
In het advies van de Commissie voor de m.er. (7 maart 2019) wordt ook geadviseerd om geluidcontouren te presenteren voor de verschillende varianten. Daarover het volgende: de variantenbeoordeling heeft plaatsgevonden op basis van de trainingen, waarbij met een aantal afschermingsvarianten is doorgerekend. Uit de tabellen 7.2/7.3 blijkt dat de berekende geluidniveaus in de verschillende schermvarianten niet veel verschillen. Een variant-vergelijking op basis van geluidcontouren zal dan ook geen duidelijk beeld geven omdat contouren worden bepaald op basis van op matrixpunten berekende geluidniveaus en interpolatie.

Verder is aangegeven dat inzicht moet worden verschaft in zowel de “daggemiddelde geluidbelasting” bij de woningen als de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen. Bedoeld wordt het verschil in langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de equivalente geluidniveaus op het moment dat er metingen plaatsvinden, aangeduid als het gestandaardiseerde immissieniveau L_i .

7.6.2. Trainingen

Tijdens trainingen is er sprake van 3 uur lang crossen, zodat de bedrijfsduurcorrectie $C_b = 10 \cdot \log(3/12) = 6,0$ dB bedraagt. Daarnaast is er sprake van een meteocorrectieterm $C_m = 4$ à 5 dB, die onder andere

Figuur 7.5: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens trainingen



7.6.3. B-wedstrijden

Net als bij de trainingen zijn voor de B-wedstrijden contourberekeningen uitgevoerd. Omdat bij B-wedstrijden het crossen niet langer duurt dan 6 uur, bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen $C_b = 3,0$ dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 11 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.6 en 7.7.

Figuur 7.6: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelings-Niveaus $L_{A,r,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) – daggemiddelde tijdens B-wedstrijden



Figuur 7.7: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens B-wedstrijden



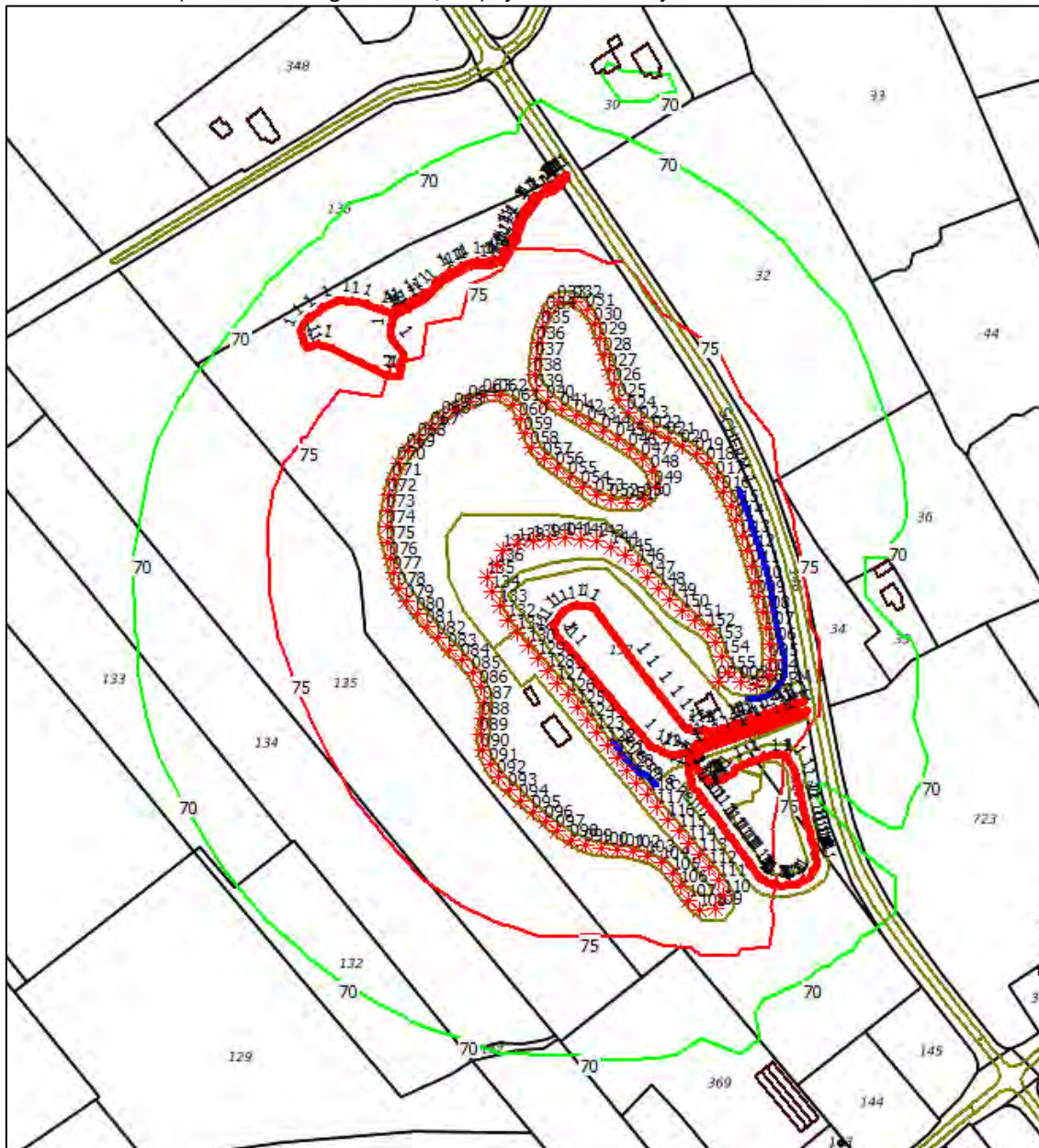
7.6.4. A-wedstrijden

Net als bij de B-wedstrijden zijn contourberekeningen uitgevoerd voor de A-wedstrijden. Voor het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus is bij de A-wedstrijden is er vanuit gegaan dat het crossen in de praktijk plaatsvindt in een periode van ca. 10 uur. Daarmee bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen $C_b = 0,8$ dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 9 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.8 en 7.9.

Figuur 7.8: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte $h_0 = +1,5$ m) – daggemiddelde tijdens A-wedstrijden



Figuur 7.9: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immisssieniveau L_{Aeq} (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens A-wedstrijden



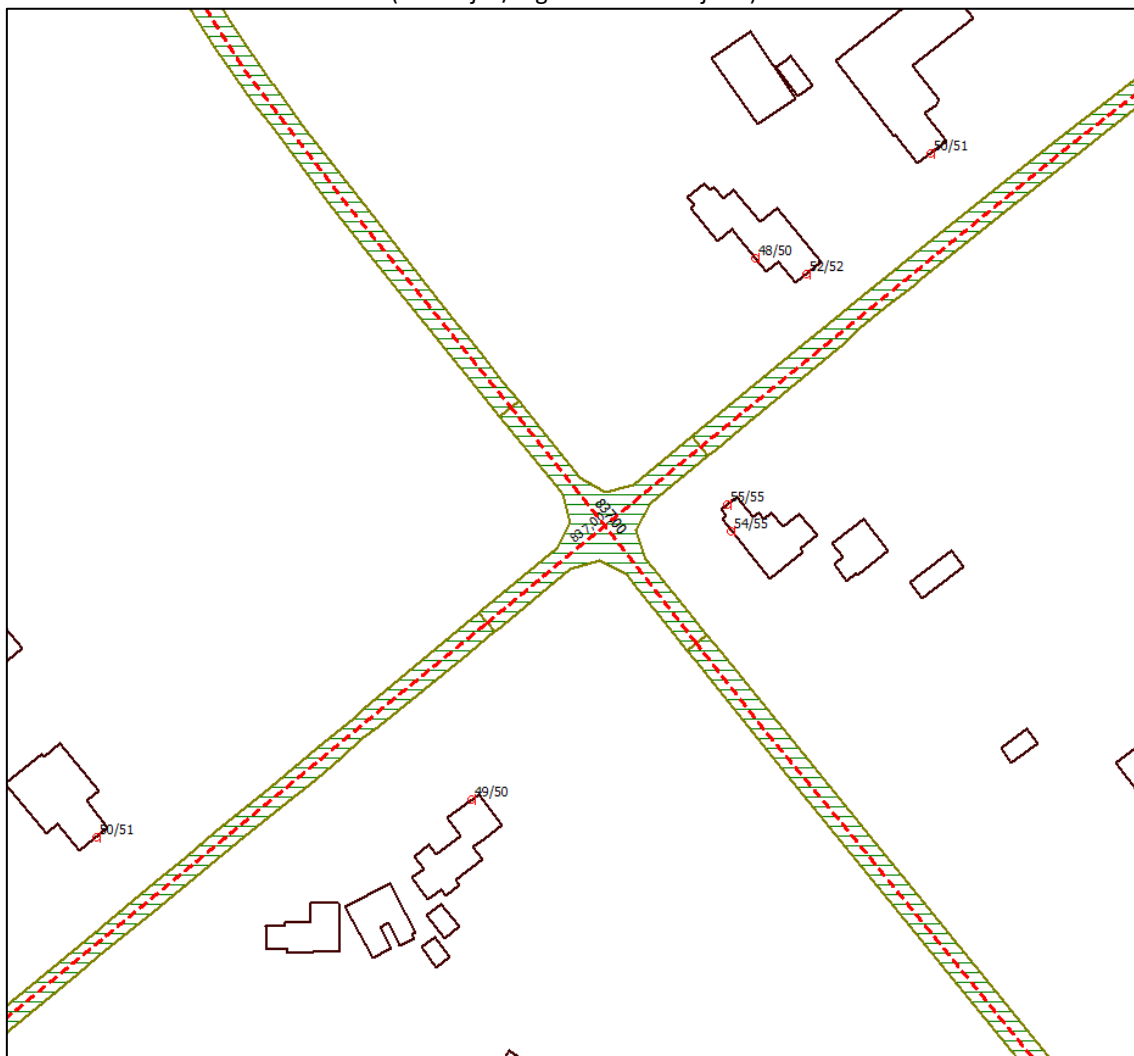
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer

De belangrijkste geluidbron vanwege de activiteiten op het motorcrossterrein is het crosen met motoren. Voor en na trainingen en wedstrijden is er verkeer van en naar het terrein (inrichting), afkomstig van rijders en bezoekers. Het grootste aantal rijders/bezoekers treedt op tijdens A-wedstrijden, waarbij op drie verschillende locaties kan worden geparkeerd: middenterrein, noordelijke deel en beginnersbaan. Elk van deze locaties biedt plaats aan 250 /auto's. Door de MSV is aangegeven dat 1.300 bezoekers de A-wedstrijden bezoeken. Voor de (worst-case-)berekening is ervan uitgegaan dat dit leidt tot maximaal 750 auto's. Dit betekent 1.500 motorvoertuigbewegingen hoofdzakelijk in de dagperiode.

Het verkeer van en naar het motorcrossterrein kan vanaf verschillende richtingen komen aanrijden, zowel vanaf noordelijke als zuidelijke richting. Vanaf zuidelijke richting dan weer vanaf de Bercoperweg of Grindweg, dan wel de Twijtel.

Er is een worst-case berekening gemaakt van de equivalente geluidniveaus vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg. De meest nabij de weg gelegen woningen liggen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De worst-case berekening is gebaseerd op maximaal 750 (50% via de zuidelijke route, bevestigd door tellingen) voertuigen op zowel de Bercoperweg/Grindweg als de Prikkedam/Twijtel met respectievelijke rijsnelheden van 50 km/uur en 60 km/uur. Verder is rekening gehouden met standaard asfaltverhardingen en op de kruising een klinkerverharding. Worst-case is tevens rekening gehouden met 12 middelzware voertuigen en 75 voertuigbewegingen in de avondperiode, omdat het niet is uitgesloten dat bezoekers/rijders na 19.00 het terrein verlaten. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) en het softwareprogramma Geomilieu, versie 4.50 van DGMR-software. In figuur 7.10 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten.

Figuur 7.10: overzicht van de berekeningsresultaten (etmaalwaarden) van de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg voor de maximale situatie (landelijke/regionale wedstrijden)



De berekende geluidbelasting zoals gegeven in figuur 7.10 bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 9 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

7.8. Natura 2000

In het kader van de Wet natuurbescherming is gekeken naar de geluidniveaus die kunnen optreden bij het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. De afstand van De Prikkedam tot aan de grens van dit gebied bedraagt ca. 4.300 m.

Voor de situatie van landelijke/regionale wedstrijden is een berekening uitgevoerd. Op de grens van het Natura 2000 gebied bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 26 dB(A) in de dagperiode. Gelet op de algemene grenswaarde van 42 dB(A) als 24-uurs equivalent in het kader van de beoordeling van geluid en natuur (bijlage 6 bij het MER), kan worden gesteld dat er geen sprake is van versturende effecten.

7.9. Overige geluidaspecten

De belangrijkste geluidbron vanwege motorcrossterrein De Prikkedam is (vanzelfsprekend) het geluid vanwege motorcrossen. Dit geluid is in het voorgaande berekend. Verder is rekening gehouden met het geluid vanwege verkeer van bezoekers en rijders omdat dit direct gerelateerd is aan het gebruik van het motorcrossterrein. Naast deze bronnen is er nog een aantal geluidbronnen die kunnen voorkomen: geluid vanwege baanonderhoud, stemgeluid en speakers tijdens wedstrijden.

Baanonderhoud

Het baanonderhoud vindt regulier plaats na iedere training of wedstrijd. De tijdsduur bedraagt ca. 1 uur, waarbij gebruikt wordt gemaakt van een eigen tractor. Eén keer in de twee maanden komt er een mobiele kraan bij om de kapotgereden walkanten, baanverhogingen etc. bij te werken. Dit gebeurt meestal op een andere dag dan trainingsdagen of wedstrijden. De geluidemissie/-immissie is afzonderlijk in beeld gebracht. In relatie tot geluid vanwege motorcrossen is baanonderhoud akoestisch niet relevant.

Voor de geluidberekening is uitgegaan van maximaal 2 uur in de dagperiode en een gemiddeld equivalente bronsterkte van een dieselaangedreven werktuig (tractor en/of mobiele kraan/shovel) met een bronsterkte van $L_W = 108$ dB(A).

Stemgeluid

Stemgeluid tijdens trainingen is akoestisch niet relevant. Mensen die trainen en rijden praten op normaal niveau met elkaar. Buiten de inrichting is dit niet hoorbaar. Tijdens grotere wedstrijden kunnen bezoekers/publiek stemgeluid produceren. Stemgeluid zal in de meest gevallen worden overstemd door motorcrossgeluid. Bij het mogelijk juichen van mensen (korte duur) zullen de maximale bronvermogens niet hoger zijn dan tijdens het motorcrossen.

Er is een berekening uitgevoerd naar stemgeluid, waarbij 3 oppervlaktebronnen zijn ingevoerd ter plaatse van het middenterrein, de beginnersbaan (parkeren tijdens wedstrijden) en het noordelijk parkeerterrein. Ervan uitgaande dat bij het parkeren en op de parkeerterreinen en met name het middenterrein stemgeluid het meest voorkomt.

De equivalente geluidemissie van menselijk stemgeluid varieert globaal van $L_W = 65$ dB(A) voor normaal spreken tot $L_W = 95$ dB(A) voor schreeuwen. Om een indruk te krijgen van de te verwachten geluidniveaus in de omgeving is een berekening uitgevoerd op basis van een equivalente bronsterkte van $L_W = 75$ dB(A) voor het spreken met stemverheffing en worst-case 2 personen per parkerende auto en een spreekduur van 1 uur (met stemverheffing) per persoon over de dag.

Omroepinstallatie

Tijdens wedstrijddagen kan een omroepinstallatie worden gebruikt. De installatie wordt alleen gebruikt op het moment dat er niet gecrost wordt. Door de omroepinstallatie naar binnen te richten, dat wil zeggen gericht op het publiek en niet in de richting van de omgeving (gebruik maken van het richtingseffect van luidsprekers), zal mede vanwege de beperkte tijdsduur van de omroepinstallatie (bedrijfsduurcorrectie) het effect zeer beperkt zijn, waardoor de geluidbijdrage als niet relevant wordt geacht ten opzichte van het motorcrossen.

Medegebruik

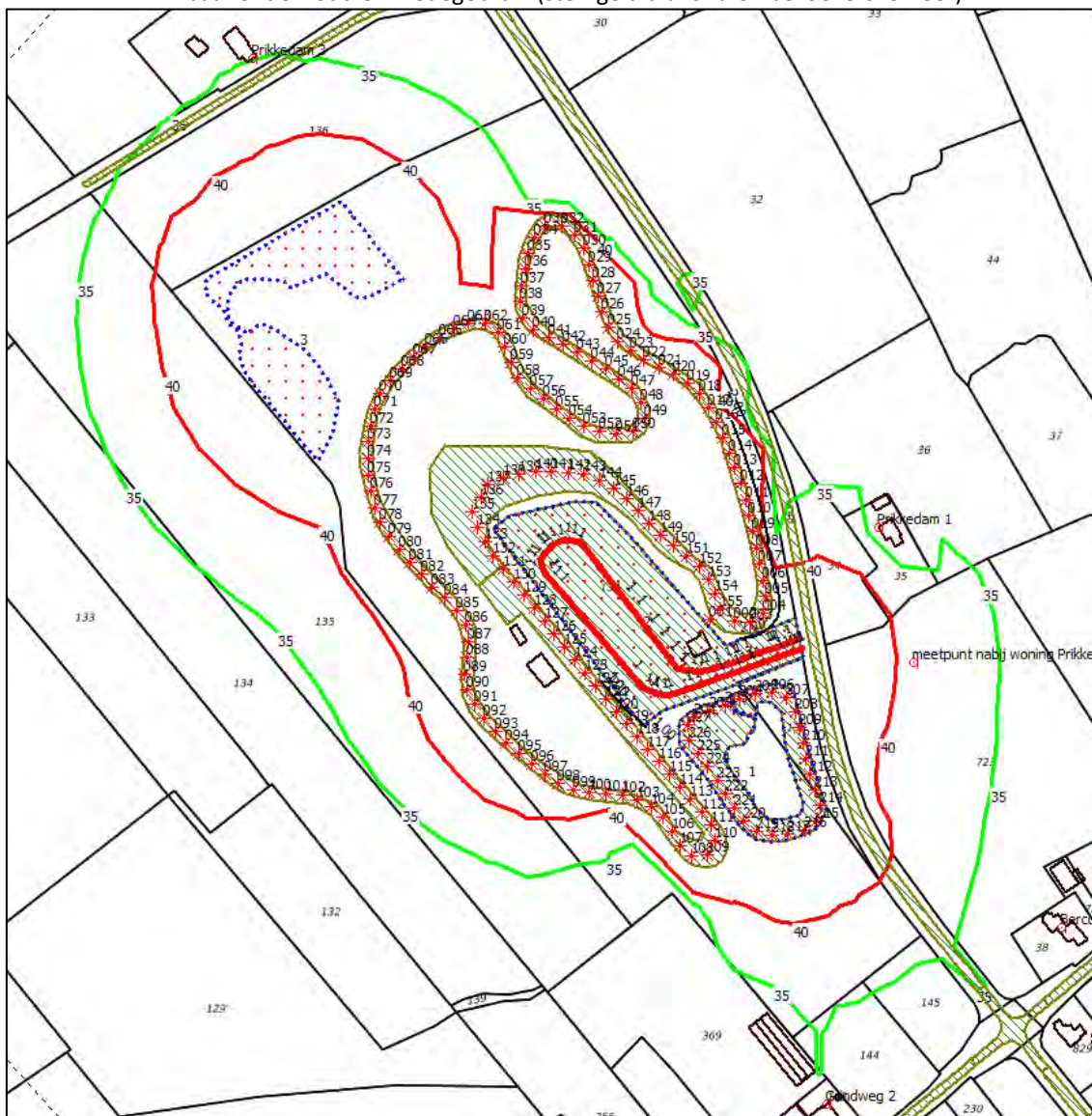
In de plusvarianten is sprake van medegebruik door veldsporten. Er kan dan ook stemgeluid voorkomen als beschreven in het voorgaande. Omdat dit ook kan voorkomen in de avondperiode is dit meegenomen in de berekeningen (gebaseerd op een relatief vergelijkbare bedrijfsduur als in de dagperiode).

Daarnaast is uitgegaan van 50 voertuigbewegingen naar het middenterrein in zowel de dag- als avondperiode.

Contouren

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg van baanonderhoud/stemgeluid en medegebruik zijn gegeven in figuur 7.11.

Figuur 7.11: berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,T,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)



7.10. Cumulatieve aspecten

De Wet geluidhinder is bij het motorcrossterrein niet aan de orde. Dit geldt zowel voor industrielawaai (geen zoneringsplicht) als wegverkeer. Het beoordelen van cumulatieve effecten op grond van de Wgh is daarmee formeel niet aan de orde, echter wel in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan, waarbij de cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In paragraaf 7.9 is al uiteengezet dat de daarin benoemde geluidaspecten niet relevant zijn ten opzichte van het motorcrossgeluid. Deze aspecten leiden niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan het motorcrossgeluid.

In het geval van met name wedstrijden (maar ook voor trainingen) geldt dat het geluid vanwege indirecte hinder/verkeer en het motorcrossen als zodanig afzonderlijk optreden. Rijders en publiek komen eerst aanrijden, vervolgens vindt het crossen plaats en daarna het vertrek. Beide bronsoorten zijn voor het overgrote deel in de tijd gescheiden.

De directe hinder vanwege het motorcrossen en de directe hinder zijn afzonderlijk berekend. Voor de directe hinder is de woning Prikkedam 1 maatgevend. Voor wat betreft de indirecte hinder zijn de woningen aan de kruising Prikkedam/Bercoperweg maatgeven met een equivalente geluidbelasting van circa 55 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 50 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 47 dB(A) tijdens trainingen. De geluidniveaus vanwege directe hinder (motorcrossen) bedragen ter plaatse van deze kruising globaal (zie contouren) 58 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 53 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 45 dB(A) tijdens trainingen.

Het rekenkundig optellen van de verschillende geluidaspecten op basis van voorgeschreven cumulatieve rekenregels (Miedema) is niet goed mogelijk omdat deze toegespitst zijn op jaargemiddelde geluidbelastingen.

Wanneer de geluidbelastingen zonder meer worden opgeteld ter plaatse van de woningen bij kruising Prikkedam/Bercoperweg bedraagt het cumulatieve effect circa 2 dB, waarbij alleen tijdens A-wedstrijden het cumulatieve effect op basis van algemene kwalificaties als “matig” moet worden gekarakteriseerd (56-60 dB). Bij B-wedstrijden en trainingen is de kwalificatie “redelijk” (50-55 dB).

8. Beoordeling en bestemmingsplan

8.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. In voorliggend rapport is een nader akoestisch onderzoek beschreven naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie; dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Als het project, dat wil zeggen het vaststellen van een bestemmingsplan, niet wordt gerealiseerd, dan betekent dit dat de huidige situatie blijft bestaan. Deze situatie houdt in dat er een groot deel planologisch niet is geregeld, maar wel is toegestaan en er ook sprake is van geldende milieuvergunningen (omgevingsvergunningen milieu) met geluidvoorschriften, op grond waarvan de daarin vergunde activiteiten (vanuit milieuoogpunt) mogen plaatsvinden. De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een akoestisch onderzoek uit 1996 ten behoeve van de sanering industrielawaai en vergunningverlening.

Voor de situatie tijdens trainingen is aangetoond dat de referentiesituatie op basis van “vergunde activiteiten” of op basis van geluidvoorschriften globaal met elkaar overeenkomen. Voor wedstrijden geldt dat bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) en kan een dergelijke vergelijking niet goed worden gemaakt. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam

3 en het vergunde geluidniveau is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief (voorkeursvariant) is gekeken naar de verschillende toetsingskaders.

Trainingen

Omdat er een ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (Stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van Stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Voor wat betreft trainingen geldt dat er in het basisalternatief (3 uur trainingen op woensdag en zondag) niet kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarde van 45 dB(A). Uitgaande van het benodigd aantal crossuren van 40 per training is er nog een geringe toename t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. In het basisalternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV De Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzicht van de in 2017 gemeten bronsterkte (aan te merken als BBT-maatregel). De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basisalternatief bedragen bij de omliggende woningen 38-52 dB(A). Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{A,T} = 52$ dB(A). Niet afgerond een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie.

In het voorontwerp is een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen. In feite gaat het om aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming nader onderzocht. Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) (maatregelvariant A) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen (andere dan Prikkedam 1) kan dan nog steeds (net) niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Uit het voorgaande blijkt dat met maatregelvariant A (het aanbrengen van ca. 150 meter geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van 2,0 m) aan Stap 3 (VNG) kan worden voldaan. Er wordt immers bij alle woningen voldaan aan de maximale grenswaarde van 50 dB(A). Verder zijn er geen andere geluidbronnen die ervoor zorgen dat de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan de geluidbelasting afkomstig van het motorcrossen. Onderdeel van deze maatregelvariant is dat de “94 dB(A)”-eis moet worden nageleefd. Dit betreft een bronmaatregel, die kan worden aangemerkt als BBT. Verder geeft maatregelvariant A voor de woning aan de Prikkedam 1 een verbetering van 1,6 dB t.o.v. de referentiesituatie. Voor de andere omliggende woningen geldt dat maatregelvariant zorgt voor een beperkte toename (0,3-0,8 dB) t.o.v. de referentiesituatie, maar bij deze woningen is de geluidbelasting ruim lager dan 50 dB(A) en in een aantal gevallen ook onder de richtwaarde van 45 dB(A).

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat maatregelvariant A ten opzichte van de referentiesituatie niet leidt tot een veel langere duur aan trainingstijden. Maatregelvariant A houdt in dat op woensdagmiddag 3 uur kan worden getraind en op zondagochtend 3 uur kan worden getraind. Maatregelvariant A maakt ten opzichte van de referentiesituatie wel meer crosstijd mogelijk: 40 uur in plaats van 900 minuten op de hoofdcrossbaan en 8 uur in plaats van 100 minuten op de minicrossbaan.

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerd immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Beide geluidniveaus zijn voor trainingen gegeven in de figuren 7.4 en 7.5. De contouren laten zien dat, met uitzondering van de woning Prikkedam 1, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus rond de 45 dB(A) liggen. De contouren geven ook inzicht in de geluidniveaus ter plaatse van tuinen. Tijdens trainingen liggen de geluidniveaus tussen de 45-50 dB(A).

Al met al kan worden geconcludeerd dat bij de maatregelvariant A tijdens trainingen voor wat betreft de equivalente geluidniveaus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze maatregelvariant A kan als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A-wedstrijden en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Voor de B-wedstrijden geldt dat het hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{A,r,LT} = 57$ dB(A) bedraagt. Deze B-wedstrijden zijn in de huidige situatie niet toegestaan; ze maken ook geen deel uit van de referentiesituatie. Wel is in de referentiesituatie uitgegaan van de drie bestaande A-wedstrijden. Als de geluidniveaus van de B-wedstrijden wordt vergeleken met de referentiesituatie uitgaande van de bestaande A-wedstrijden, dan zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus lager dan het referentieniveau voor A-wedstrijden. Het geluidniveau van de B-wedstrijden is hoger dan de in het kader van stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 6 van de 10 beschouwde woningen. Bij 4 woningen is de geluidbelasting wel lager dan 50 dB(A).

Voor A-wedstrijden geldt dat de hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{A,r,LT} = 62$ dB(A) bedraagt. Voor de overige woningen varieert het geluidniveau tussen de 51-60 dB(A) met uitzondering van 1 woning, waarvoor het geluidniveau 50 dB(A) bedraagt. Worden deze geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus van A-wedstrijden in de referentiesituatie, dan zijn deze geluidniveaus 2-2,3 dB lager. Bij Prikkedam 1 is het geluidniveau 4,2 dB lager. Het geluidniveau van de A-wedstrijden is hoger dan de in het kader van Stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 9 van de 10 beschouwde woningen. Bij 1 woning bedraagt de geluidbelasting 50 dB(A).

Uit Stap 4 volgt dat een hogere geluidbelasting dan aangegeven in Stap 3 doorgaans niet mogelijk zal zijn, maar Stap 4 sluit niet volledig uit dat een dergelijke geluidbelasting toch kan worden toegestaan. Dat laatste vergt wel een grondige onderbouwing en motivatie. Ter invulling van Stap 4 kan aansluiting worden gezocht bij de Handreiking.

Voor de B-wedstrijden geldt dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij Prikkedam 1 met 1,7 dB overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een B-wedstrijd nog altijd 56 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Voor de overige 9 woningen wordt wel voldaan aan de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Omdat B-wedstrijden geen deel uitmaken van de huidige milieuvergunde situatie, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidige vergunde niveau voor A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

Voor de A-wedstrijden geldt ook dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het

omgevingsgeluid, dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij zes van de tien beschouwde woningen overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een A-wedstrijd bij deze woningen nog altijd meer dan 55 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Bij vier woningen is het geluidniveau wel lager dan 55 dB(A). A-wedstrijden (voor zover plaatsvindend op zondag en beperkt tot 3 per jaar) maken al deel uit van de huidige milieuvergunde situatie. Worden de geluidniveau van de A-wedstrijden in de voorgenomen situatie vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Voor de A-wedstrijd op zaterdag geldt dat deze nog geen deel uitmaakt van de huidige milieuvergunde situatie. Omdat de zaterdagse A-wedstrijd daarvan geen deel uitmaakt, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor zondagse A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

De Handreiking biedt nog de mogelijkheid om af te wijken van de hiervoor besproken waarden. Het gaat dan om afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie: regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie dan wel het 12 dagen-criterium (de niet-representatieve bedrijfssituaties/incidentele bedrijfssituaties). Het feit dat de 5 B-wedstrijddagen en de in totaal 4 A-wedstrijddagen minder dan 12 dagen per jaar zouden voorkomen, betekent niet dat de wedstrijddagen daarmee per definitie incidentele bedrijfssituaties betreffen, zo blijkt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over incidentele bedrijfssituaties. Ze kunnen ook deel uitmaken van de representatieve bedrijfssituatie. Of dit het geval is, hangt af van de aard van de activiteiten. In dit geval zijn de activiteiten inherent aan het (beoogde) gebruik van het motorcrossterrein De Prikkedam. Uit de door MSV aangedragen informatie volgt op dit moment niet dat deze wedstrijden voor haar van ondergeschikte betekenis zijn; ze behoren evenals de trainingen tot de kernactiviteiten. Onder deze omstandigheden kunnen de wedstrijden op dit moment in redelijkheid worden aangemerkt als onderdeel uitmakend van de representatieve bedrijfssituatie. Maar ook al zouden de wedstrijden wel als incidentele bedrijfssituatie kunnen worden beschouwd, dan betekent dit niet dat toepassing aan het "12-dagencriterium" zou moeten worden gegeven. Hier gaat het immers om een beoordeling in het kader van Stap 4, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking. Stap 4 gaat er vanuit dat de hoge geluidniveaus in principe niet ruimtelijk inpasbaar zijn. Om die reden is het aangewezen om in het kader van de ruimtelijke aanvaardbaarheidsbeoordeling terughoudend te zijn met het toestaan van hogere geluidniveaus, die in het milieuspoor alleen maar kunnen worden vergund door toepassing van het "12-dagencriterium". Een dergelijke terughoudendheid is in het bijzonder op zijn plaats als het gaat om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van nieuwe activiteiten, zoals in dit geval de 5 B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd.

Als ter invulling van Stap 4 voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de A- en de B-wedstrijden aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking, dan geldt dat voor de vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A) voor één of meer woningen wordt overschreden. Het verder verhogen van het in de maatregelvariant A voorziene geluidscherm tot 3 meter hoogte brengt de geluidbelasting niet terug naar een niveau gelijk aan of onder 55 dB(A). Deze wedstrijden zijn thans nog niet milieuvergund. De geluidniveaus van deze wedstrijddagen zijn ruim tot zeer ruim hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid en de richtwaarde van 45 dB(A) die behoort bij het betreffende gebied. Mede omdat aan Stap 3 uit de VNG publicatie niet wordt voldaan en het uitgangspunt van Stap 4 is om activiteiten met dergelijke hoge geluidbelastingen als (doorgaans) niet inpasbaar te beschouwen, kan in redelijkheid worden geconcludeerd dat deze vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd voor wat betreft de equivalente geluidniveaus niet leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook niet als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Voor de drie zondagse A-wedstrijddagen geldt dat deze in de huidige situatie op grond van de milieuvergunning uit 2008 reeds zijn toegestaan. Voor de nu voorziene A-wedstrijddagen geldt dat deze ondanks een geluidscherm en BBT-maatregelen leiden tot geluidniveaus die de genoemde etmaalwaarde van 55 dB(A) overschrijden. Echter, worden die geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Op basis van de Handreiking zouden de drie zondagse A-wedstrijden (als dat aan de orde zou zijn, opnieuw) vergund kunnen worden in het milieuspoor.

Voor wat betreft de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de hoogte van de geluidbelasting van de drie A-wedstrijden zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de Nota Limburg. Daaruit volgt dat een maximale gevelbelasting van 70 dB(A) ingeval van de basis gevelgeluidwering van 20 dB(A) voor een normaal onderhouden woning, nog als duldbare geluidhinder kan worden gekwalificeerd. De geluidniveaus van de A-wedstrijden bij de beschouwde woningen variëren van 50 tot 62 dB(A) als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode. Ook uit de gepresenteerde geluidcontouren in de figuren 7.6 t/m 7.9 blijkt dat, in aansluiting op het mogelijk beoordelingskader van de Nota Limburg, bij de omliggende woningen de grenswaarde voor het te meten geluidsniveau de 70 dB(A) niet overschrijdt.

Daarover nog het volgende: in de Nota Limburg wordt gesproken over een “1-minuut L_{Aeq} ”. De Nota Limburg wordt meestal toegepast in het kader van muziekgeluid, waarbij tijdens een enkel muzieknummer een min of meer constant niveau optreedt. Tussen de muzieknummers is er dan geen geluid. In het geval van motorcrossen is er tijdens de manches sprake van een fluctuerend geluid, waarbij de tijdsduur van een minuut relatief kort is om een betrouwbaar meetresultaat te geven. Om deze reden is middels de figuren 7.5, 7.7 en 7.8 inzicht gegeven in de maximaal te meten immissieniveaus over de duur van een manche.

Samenvattend kan worden gesteld dat ingeval van de drie zondagse A-wedstrijden voor wat betreft de equivalente geluidniveaus in redelijkheid kan worden geconcludeerd, dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Maximale geluidniveaus

Omdat hiervoor voor de equivalente geluidniveaus is aangegeven dat de B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd niet als voorkeursalternatief worden aangemerkt, zijn hierna alleen de maximale geluidniveaus behorende bij de trainingen en de drie zondagse A-wedstrijden beschouwd.

Voor wat betreft de maximale geluidniveaus geldt het volgende: in eerder verleende milieuvergunningen werd voor de trainingen uitgegaan van een waarneemhoogte van $h_o = +5,0$ m en bepaling op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981”. Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m . De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt. Uiteindelijk kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet zonder meer mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

In het kader van een ruimtelijke beoordeling bedraagt de grenswaarde in eerste instantie 65 dB(A) in het toetsingskader (Stap 2). In het kader van Stap 3 is 70 dB(A) toegestaan, wat overeenkomt met de hoogste grenswaarde die ook op basis van de Handreiking en het Activiteitenbesluit als algemeen toelaatbaar wordt geacht.

Zoals aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk niet zonder meer mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit

tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat met een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m (relevant voor de dagperiode) en toepassing van de meteocorrectie C_m bij de trainingen voor 6 van de tien beschouwde woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit stap 2. Voor 4 woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de stap 3-waarde van 70 dB(A).

Op grond van de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maximale geluidniveaus blijkt dat de maximale geluidniveaus vanwege het rijden op de hoofdbaan (uitgangspunt 10 rijders dicht bij elkaar) bij nagenoeg alle beoordelingspunten maatgeven is. De uitzondering is Prikkedam 2, waar het maximale geluidniveau tijdens de start van A-wedstrijden het hoogste berekende maximale geluidniveau oplevert.

Voor zowel trainingen als wedstrijden kan voor 6 van de tien beschouwde woningen aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit Stap 2 kan worden voldaan. Voor 4 van de 10 beschouwde woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de Stap 3-waarde van 70 dB(A).

De maximale geluidniveaus vanwege trainingen en A-wedstrijden in de voorgenomen situatie zijn lager dan de maximale geluidniveaus uit de referentiesituatie. Mede gelet hierop en het feit dat de maximale geluidniveaus in alle gevallen gelijk of ruim lager zijn dan 70 dB(A) kunnen de trainingen en de 3 A-wedstrijden ook voor wat betreft de maximale geluidniveaus worden aangemerkt als voorkeursalternatief. Er is immers van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen sprake.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercooperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting is gegeven in figuur 7.10 en bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 8 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

De indirecte hinder zorgt dan ook niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen.

Stemgeluid/baanonderhoud/omroepinstallatie/medegebruik

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (veldsporten, figuur 7.11), blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en niet relevant ten opzichte van het geluid vanwege motorcrossen. Deze geluidbronnen leiden dan ook niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan de geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossen.

8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid

Voor het plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de planregels wordt de toegestane geluidimmissie vastgelegd in de planregels, overeenkomend met de werkwijze die wordt gehanteerd in het kader van milieuvergunningen. De toegestane geluidimmissie is vastgesteld op basis van voorliggend akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een beperkte set beoordelingspunten ter plaatse of nabij de woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. De ligging van deze referentiepunten is gegeven in figuur 8.1. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor de woningen Bercoperweg 74 en 72 geldt dat de woongedeelten aan de zuidzijde (=wegzijde) van het perceel zijn gesitueerd. Aan de achterzijde (=zijde motorcrossterrein) zijn schuurtjes/bijgebouwen aanwezig. Omdat er gemeten/beoordeeld wordt op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m, kan deze afscherming van invloed zijn op metingen/berekeningen. Om die reden is voor deze woningen gekozen op een referentiepunt op de hoek van de percelen. Voor alle punten geldt daarmee dat er “vrij zicht” is op het motorcrossterrein.

Figuur 8.1: ligging referentiepunten geluid t.b.v. planregels



In tabel 8.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus voor de verschillende situaties in de voorkeursvariant. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaats te vinden op basis van de HMRI 1999.

Tabel 8.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ in dB(A) en maximale geluidniveaus $L_{A,max}$ in dB(A) tijdens trainingen en A-wedstrijden op de beoordelingspunten uit figuur 8.1

Referentiepunt ²	trainingen		A-wedstrijden	
	$L_{A,r,LT}$ ¹	$L_{A,max}$	$L_{A,r,LT}$ ¹	$L_{A,max}$
Prikkedam 1	50	70	62	70
Prikkedam 2	48	68	60	68
Prikkedam 3	47	67	59	67
Grindweg 4	46	65	57	65
Bercoperweg 72 (hoek perceel)	45	65	56	65
Bercoperweg 74 (hoek perceel)	46	66	57	66

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 De waarneemhoogte bedraagt $h_o = +1,5$ m boven het lokale maaiveld.

MEMO

Van : Rients Koster
Project : Motorcrossterrein De Prikkedam
Opdrachtgever : gemeente Ooststellingwerf

Datum : 2 september 2019
Aan : --
CC : --

Betreft : bijlagen Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan



Inleiding

Bij het akoestisch onderzoek “Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan” voor motorcrossterrein hoort een aantal bijlagen. Een overzicht en waar nodig een toelichting is gegeven in voorliggend memo.

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/ $L_w = 118$ dB(A)

Toelichting

In de verschillende modellen zijn geluidbronnen opgenomen voor het crossen op de hoofdbaan en op de minibaan (puntbronnen) met een bronsterkte van $L_w = 118/120/122$ dB(A) voor de hoofdbaan en $L_w = 112$ dB(A) voor de beginnersbaan. Het aantal in het model opgenomen puntbronnen voor de hoofdbaan en de beginnersbaan bedraagt respectievelijk 155 en 27. Voor trainingen en wedstrijden zijn de verschillen een uitgangspunt in bronsterkte en bedrijfsduur. In bijlage 2 zijn de puntbrongegevens gegeven voor 40 uur motorcrossen op de hoofdbaan en 8 uur op de minibaan. De totale bedrijfsduur is in de rekenmodellen verdeeld over het aantal bronlocaties. Voor het overige zijn de brongegevens hetzelfde. Om deze reden zijn alleen deze (puntbron) gegevens gepresenteerd om de lengte/hoeveelheid van de bijlagen te beperken. De variabelen in de uitgangspunten zijn aangegeven in tabel 7.1 van het hoofdrapport.

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens schermvarianten, wedstrijden en indirecte hinder

In bijlage 3 zijn de modelgegevens opgenomen van de verschillende schermen, mobiele bronnen en oppervlaktebronnen (stemgeluid). Daarnaast de ingevoerde wegen voor het berekenen van de indirecte hinder.

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Bijlage 7	Berekeningsresultaten monitoringspunten
Bijlage 8	Meetgegevens t.a.v. tonaliteit
Bijlage 9	Meetgegevens 2017

Bijlage 1: begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van $20 \cdot 10^{-5}$ Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluiddruk niveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeq,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraangemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:

- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB(A): gewogen gemiddelde van het geluidsniveau in de dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.

Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.

Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand "fast" gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m .

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

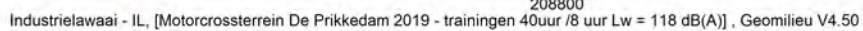
Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidsoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

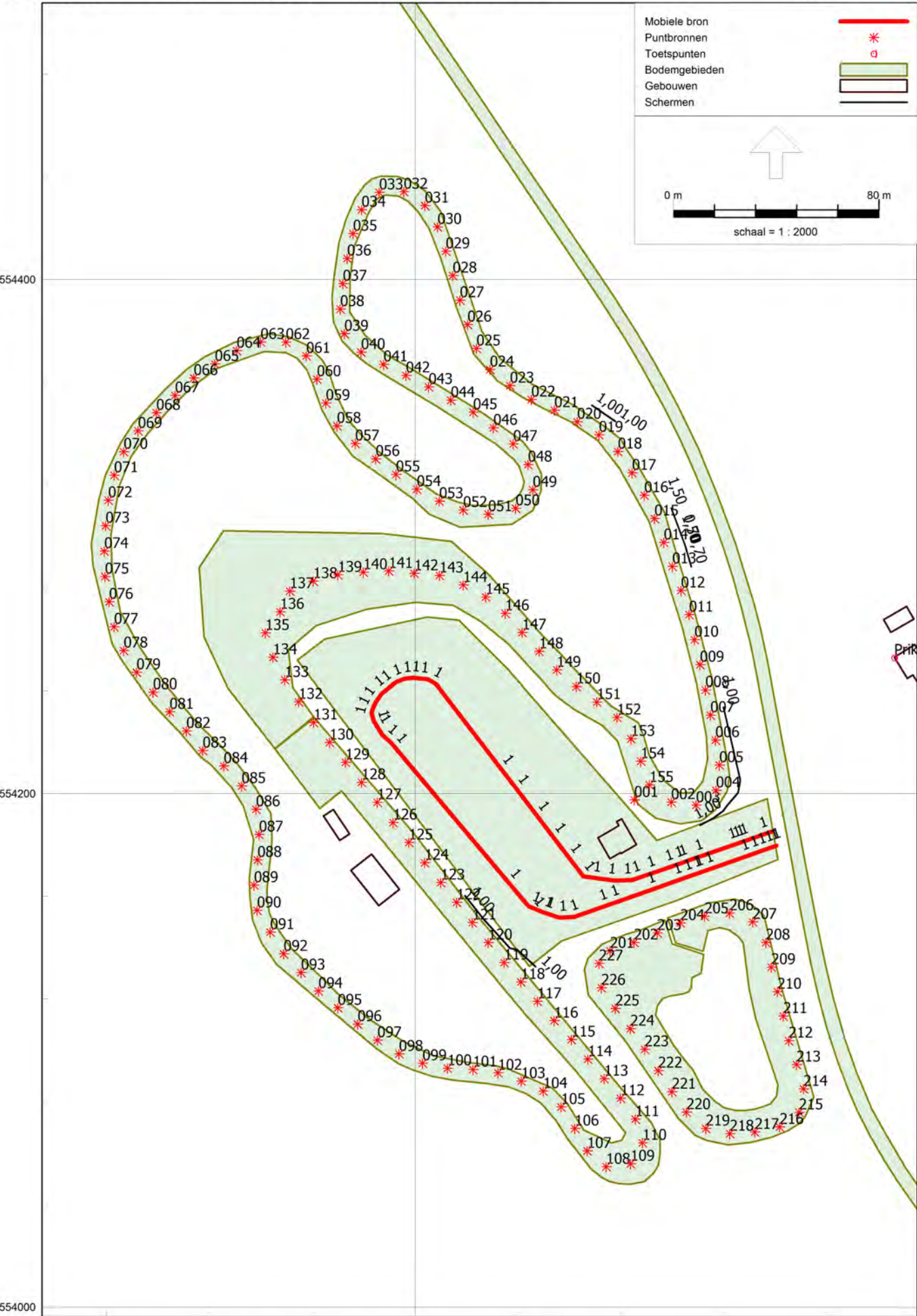
Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

**Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur
crossen/8 uur beginnersbaan/ $L_w = 118$ dB(A)**



Bijlage 2, figuur 2: overzicht van de ligging van de ingevoerde geluidbronnen

Rho - Rotterdam



Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
001	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208885,24	554197,51	0,80	3,03	Normale puntbron 0,00
002	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208899,65	554196,67	0,80	4,23	Normale puntbron 0,00
003	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208909,29	554195,48	0,80	4,66	Normale puntbron 0,00
004	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208917,07	554201,23	0,80	4,70	Normale puntbron 0,00
005	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208918,33	554211,03	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
006	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208916,82	554220,85	0,80	4,79	Normale puntbron 0,00
007	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208914,89	554230,58	0,80	5,89	Normale puntbron 0,00
008	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208912,93	554240,32	0,80	4,99	Normale puntbron 0,00
009	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208910,83	554250,05	0,80	4,33	Normale puntbron 0,00
010	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208908,69	554259,77	0,80	4,23	Normale puntbron 0,00
011	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208906,57	554269,49	0,80	4,18	Normale puntbron 0,00
012	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208903,44	554278,93	0,80	4,21	Normale puntbron 0,00
013	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208900,09	554288,30	0,80	5,34	Normale puntbron 0,00
014	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208896,74	554297,64	0,80	6,50	Normale puntbron 0,00
015	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208893,11	554306,91	0,80	5,35	Normale puntbron 0,00
016	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208889,16	554316,02	0,80	4,24	Normale puntbron 0,00
017	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208884,40	554324,76	0,80	3,65	Normale puntbron 0,00
018	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208878,86	554333,00	0,80	3,76	Normale puntbron 0,00
019	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208871,58	554339,55	0,80	4,49	Normale puntbron 0,00
020	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208863,10	554344,67	0,80	4,28	Normale puntbron 0,00
021	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208854,19	554349,08	0,80	3,30	Normale puntbron 0,00
022	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208845,17	554353,30	0,80	3,08	Normale puntbron 0,00
023	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208836,91	554358,72	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
024	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208829,14	554364,95	0,80	3,25	Normale puntbron 0,00
025	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208823,86	554373,17	0,80	3,47	Normale puntbron 0,00
026	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208820,40	554382,48	0,80	4,12	Normale puntbron 0,00
027	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208817,40	554391,98	0,80	5,42	Normale puntbron 0,00
028	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208814,61	554401,49	0,80	3,85	Normale puntbron 0,00
029	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208811,90	554411,06	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
030	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208808,73	554420,50	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
031	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208803,76	554428,83	0,80	3,62	Normale puntbron 0,00
032	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208795,57	554434,23	0,80	3,94	Normale puntbron 0,00
033	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208786,00	554434,00	0,80	3,92	Normale puntbron 0,00
034	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208779,10	554427,23	0,80	3,57	Normale puntbron 0,00
035	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208775,80	554417,88	0,80	3,34	Normale puntbron 0,00
036	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208773,55	554408,19	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
037	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208771,84	554398,37	0,80	3,41	Normale puntbron 0,00
038	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208770,88	554388,53	0,80	3,85	Normale puntbron 0,00
039	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208772,45	554378,91	0,80	4,08	Normale puntbron 0,00
040	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208778,99	554371,75	0,80	3,67	Normale puntbron 0,00
041	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208787,73	554366,98	0,80	3,21	Normale puntbron 0,00
042	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208796,46	554362,71	0,80	3,27	Normale puntbron 0,00
043	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208805,21	554358,15	0,80	4,64	Normale puntbron 0,00
044	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208813,87	554353,05	0,80	3,89	Normale puntbron 0,00
045	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208822,63	554348,39	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
046	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208830,44	554342,23	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
047	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208838,20	554336,02	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
048	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208843,91	554327,96	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
049	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208845,77	554318,10	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
050	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208839,10	554310,92	0,80	3,61	Normale puntbron 0,00
051	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208828,41	554308,62	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
052	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208818,70	554310,24	0,80	3,37	Normale puntbron 0,00
053	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208809,36	554313,73	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
054	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208800,66	554318,38	0,80	3,55	Normale puntbron 0,00
055	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208792,55	554324,14	0,80	4,37	Normale puntbron 0,00
056	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208784,64	554330,11	0,80	4,51	Normale puntbron 0,00
057	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208776,68	554336,12	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
058	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208769,56	554342,98	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
059	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208765,27	554351,92	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
060	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208761,78	554361,23	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
001	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
002	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
003	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
004	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
005	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
006	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
007	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
008	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
009	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
010	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
011	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
012	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
013	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
014	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
015	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
016	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
017	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
018	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
019	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
020	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
021	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
022	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
023	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
024	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
025	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
026	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
027	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
028	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
029	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
030	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
031	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
032	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
033	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
034	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
035	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
036	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
037	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
038	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
039	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
040	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
041	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
042	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
043	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
044	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
045	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
046	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
047	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
048	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
049	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
050	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
051	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
052	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
053	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
054	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
055	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
056	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
057	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
058	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
059	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
060	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	105,00	99,20	99,60	118,03
002	105,00	99,20	99,60	118,03
003	105,00	99,20	99,60	118,03
004	105,00	99,20	99,60	118,03
005	105,00	99,20	99,60	118,03
006	105,00	99,20	99,60	118,03
007	105,00	99,20	99,60	118,03
008	105,00	99,20	99,60	118,03
009	105,00	99,20	99,60	118,03
010	105,00	99,20	99,60	118,03
011	105,00	99,20	99,60	118,03
012	105,00	99,20	99,60	118,03
013	105,00	99,20	99,60	118,03
014	105,00	99,20	99,60	118,03
015	105,00	99,20	99,60	118,03
016	105,00	99,20	99,60	118,03
017	105,00	99,20	99,60	118,03
018	105,00	99,20	99,60	118,03
019	105,00	99,20	99,60	118,03
020	105,00	99,20	99,60	118,03
021	105,00	99,20	99,60	118,03
022	105,00	99,20	99,60	118,03
023	105,00	99,20	99,60	118,03
024	105,00	99,20	99,60	118,03
025	105,00	99,20	99,60	118,03
026	105,00	99,20	99,60	118,03
027	105,00	99,20	99,60	118,03
028	105,00	99,20	99,60	118,03
029	105,00	99,20	99,60	118,03
030	105,00	99,20	99,60	118,03
031	105,00	99,20	99,60	118,03
032	105,00	99,20	99,60	118,03
033	105,00	99,20	99,60	118,03
034	105,00	99,20	99,60	118,03
035	105,00	99,20	99,60	118,03
036	105,00	99,20	99,60	118,03
037	105,00	99,20	99,60	118,03
038	105,00	99,20	99,60	118,03
039	105,00	99,20	99,60	118,03
040	105,00	99,20	99,60	118,03
041	105,00	99,20	99,60	118,03
042	105,00	99,20	99,60	118,03
043	105,00	99,20	99,60	118,03
044	105,00	99,20	99,60	118,03
045	105,00	99,20	99,60	118,03
046	105,00	99,20	99,60	118,03
047	105,00	99,20	99,60	118,03
048	105,00	99,20	99,60	118,03
049	105,00	99,20	99,60	118,03
050	105,00	99,20	99,60	118,03
051	105,00	99,20	99,60	118,03
052	105,00	99,20	99,60	118,03
053	105,00	99,20	99,60	118,03
054	105,00	99,20	99,60	118,03
055	105,00	99,20	99,60	118,03
056	105,00	99,20	99,60	118,03
057	105,00	99,20	99,60	118,03
058	105,00	99,20	99,60	118,03
059	105,00	99,20	99,60	118,03
060	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
061	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208757,64	554370,25	0,80	4,43	Normale puntbron 0,00
062	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208749,64	554375,61	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
063	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208739,86	554375,68	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
064	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208730,54	554372,31	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
065	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208722,03	554367,18	0,80	4,39	Normale puntbron 0,00
066	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208713,82	554361,62	0,80	4,29	Normale puntbron 0,00
067	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208706,57	554354,84	0,80	4,04	Normale puntbron 0,00
068	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208699,27	554348,08	0,80	3,93	Normale puntbron 0,00
069	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208692,19	554341,08	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
070	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208686,57	554332,93	0,80	4,13	Normale puntbron 0,00
071	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208682,84	554323,76	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
072	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208680,60	554314,08	0,80	4,07	Normale puntbron 0,00
073	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,52	554304,19	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
074	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,02	554294,27	0,80	4,32	Normale puntbron 0,00
075	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,28	554284,34	0,80	4,70	Normale puntbron 0,00
076	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208680,88	554274,54	0,80	5,94	Normale puntbron 0,00
077	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208682,88	554264,81	0,80	6,38	Normale puntbron 0,00
078	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208686,57	554255,57	0,80	5,15	Normale puntbron 0,00
079	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208691,59	554247,05	0,80	4,52	Normale puntbron 0,00
080	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208697,99	554239,41	0,80	4,30	Normale puntbron 0,00
081	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208704,41	554231,85	0,80	4,87	Normale puntbron 0,00
082	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208710,99	554224,39	0,80	5,81	Normale puntbron 0,00
083	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208717,34	554216,72	0,80	4,42	Normale puntbron 0,00
084	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208725,53	554210,70	0,80	3,87	Normale puntbron 0,00
085	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208732,49	554202,98	0,80	3,73	Normale puntbron 0,00
086	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,04	554193,92	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
087	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208739,25	554184,06	0,80	3,83	Normale puntbron 0,00
088	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,65	554174,18	0,80	3,78	Normale puntbron 0,00
089	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208737,27	554164,32	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
090	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,47	554154,53	0,80	5,22	Normale puntbron 0,00
091	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208743,57	554146,01	0,80	4,97	Normale puntbron 0,00
092	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208748,85	554137,59	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
093	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208755,56	554130,24	0,80	4,06	Normale puntbron 0,00
094	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208762,37	554123,05	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
095	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208769,94	554116,57	0,80	4,33	Normale puntbron 0,00
096	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208777,58	554110,21	0,80	5,32	Normale puntbron 0,00
097	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208785,30	554103,96	0,80	5,59	Normale puntbron 0,00
098	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208793,70	554098,63	0,80	4,31	Normale puntbron 0,00
099	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208802,88	554094,95	0,80	3,60	Normale puntbron 0,00
100	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208812,60	554092,98	0,80	3,47	Normale puntbron 0,00
101	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208822,52	554092,48	0,80	4,76	Normale puntbron 0,00
102	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208832,21	554091,27	0,80	4,49	Normale puntbron 0,00
103	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208841,31	554088,05	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
104	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208849,86	554084,15	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
105	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208856,78	554077,91	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
106	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208862,15	554069,55	0,80	5,54	Normale puntbron 0,00
107	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208867,00	554060,87	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
108	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208874,29	554054,70	0,80	4,75	Normale puntbron 0,00
109	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208883,82	554055,83	0,80	4,56	Normale puntbron 0,00
110	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208888,48	554064,01	0,80	4,13	Normale puntbron 0,00
111	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208885,67	554073,22	0,80	3,81	Normale puntbron 0,00
112	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208879,96	554081,36	0,80	3,48	Normale puntbron 0,00
113	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208873,56	554088,97	0,80	3,38	Normale puntbron 0,00
114	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208867,19	554096,60	0,80	3,46	Normale puntbron 0,00
115	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208860,77	554104,20	0,80	4,56	Normale puntbron 0,00
116	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208854,11	554111,59	0,80	4,48	Normale puntbron 0,00
117	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208847,58	554119,09	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
118	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208841,12	554126,65	0,80	3,92	Normale puntbron 0,00
119	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208834,65	554134,21	0,80	4,91	Normale puntbron 0,00
120	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208828,44	554141,97	0,80	6,42	Normale puntbron 0,00

Bijlage 2: puntbronnen 40 uur/8 uur Lw 118 dB(A) crossen

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDamping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
061	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
062	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
063	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
064	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
065	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
066	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
067	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
068	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
069	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
070	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
071	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
072	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
073	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
074	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
075	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
076	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
077	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
078	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
079	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
080	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
081	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
082	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
083	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
084	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
085	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
086	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
087	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
088	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
089	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
090	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
091	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
092	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
093	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
094	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	1		

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	105,00	99,20	99,60	118,03
062	105,00	99,20	99,60	118,03
063	105,00	99,20	99,60	118,03
064	105,00	99,20	99,60	118,03
065	105,00	99,20	99,60	118,03
066	105,00	99,20	99,60	118,03
067	105,00	99,20	99,60	118,03
068	105,00	99,20	99,60	118,03
069	105,00	99,20	99,60	118,03
070	105,00	99,20	99,60	118,03
071	105,00	99,20	99,60	118,03
072	105,00	99,20	99,60	118,03
073	105,00	99,20	99,60	118,03
074	105,00	99,20	99,60	118,03
075	105,00	99,20	99,60	118,03
076	105,00	99,20	99,60	118,03
077	105,00	99,20	99,60	118,03
078	105,00	99,20	99,60	118,03
079	105,00	99,20	99,60	118,03
080	105,00	99,20	99,60	118,03
081	105,00	99,20	99,60	118,03
082	105,00	99,20	99,60	118,03
083	105,00	99,20	99,60	118,03
084	105,00	99,20	99,60	118,03
085	105,00	99,20	99,60	118,03
086	105,00	99,20	99,60	118,03
087	105,00	99,20	99,60	118,03
088	105,00	99,20	99,60	118,03
089	105,00	99,20	99,60	118,03
090	105,00	99,20	99,60	118,03
091	105,00	99,20	99,60	118,03
092	105,00	99,20	99,60	118,03
093	105,00	99,20	99,60	118,03
094	105,00	99,20	99,60	118,03
095	105,00	99,20	99,60	118,03
096	105,00	99,20	99,60	118,03
097	105,00	99,20	99,60	118,03
098	105,00	99,20	99,60	118,03
099	105,00	99,20	99,60	118,03
100	105,00	99,20	99,60	118,03
101	105,00	99,20	99,60	118,03
102	105,00	99,20	99,60	118,03
103	105,00	99,20	99,60	118,03
104	105,00	99,20	99,60	118,03
105	105,00	99,20	99,60	118,03
106	105,00	99,20	99,60	118,03
107	105,00	99,20	99,60	118,03
108	105,00	99,20	99,60	118,03
109	105,00	99,20	99,60	118,03
110	105,00	99,20	99,60	118,03
111	105,00	99,20	99,60	118,03
112	105,00	99,20	99,60	118,03
113	105,00	99,20	99,60	118,03
114	105,00	99,20	99,60	118,03
115	105,00	99,20	99,60	118,03
116	105,00	99,20	99,60	118,03
117	105,00	99,20	99,60	118,03
118	105,00	99,20	99,60	118,03
119	105,00	99,20	99,60	118,03
120	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
121	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208822,26	554149,76	0,80	6,16	Normale puntbron 0,00
122	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208816,17	554157,60	0,80	4,60	Normale puntbron 0,00
123	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208809,97	554165,37	0,80	3,71	Normale puntbron 0,00
124	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208803,66	554173,07	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
125	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208797,54	554180,88	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
126	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208791,43	554188,72	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
127	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208785,28	554196,55	0,80	4,28	Normale puntbron 0,00
128	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208779,11	554204,36	0,80	4,08	Normale puntbron 0,00
129	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208772,90	554212,14	0,80	3,26	Normale puntbron 0,00
130	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208766,70	554219,90	0,80	3,02	Normale puntbron 0,00
131	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208760,49	554227,69	0,80	3,22	Normale puntbron 0,00
132	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208754,64	554235,70	0,80	3,33	Normale puntbron 0,00
133	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208749,28	554244,08	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
134	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208744,70	554252,91	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
135	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208741,72	554262,36	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
136	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208747,48	554270,57	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
137	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208751,23	554278,68	0,80	3,34	Normale puntbron 0,00
138	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208760,32	554282,51	0,80	3,07	Normale puntbron 0,00
139	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208769,91	554284,99	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
140	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208779,79	554286,02	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
141	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208789,69	554286,51	0,80	3,15	Normale puntbron 0,00
142	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208799,60	554285,64	0,80	3,36	Normale puntbron 0,00
143	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208809,50	554284,72	0,80	3,51	Normale puntbron 0,00
144	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208818,71	554281,02	0,80	3,82	Normale puntbron 0,00
145	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208827,42	554276,41	0,80	4,41	Normale puntbron 0,00
146	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208835,02	554270,01	0,80	5,25	Normale puntbron 0,00
147	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208841,62	554262,57	0,80	5,22	Normale puntbron 0,00
148	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208848,27	554255,18	0,80	4,21	Normale puntbron 0,00
149	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208855,14	554248,01	0,80	3,75	Normale puntbron 0,00
150	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208862,72	554241,60	0,80	3,41	Normale puntbron 0,00
151	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208870,67	554235,60	0,80	3,55	Normale puntbron 0,00
152	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208878,58	554229,58	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
153	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208883,95	554221,34	0,80	3,68	Normale puntbron 0,00
154	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208887,82	554212,60	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
155	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208891,19	554203,33	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
201	motorcrossen	minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron 0,00
202	motorcrossen	minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron 0,00
203	motorcrossen	minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron 0,00
204	motorcrossen	minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron 0,00
205	motorcrossen	minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00
206	motorcrossen	minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron 0,00
207	motorcrossen	minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron 0,00
208	motorcrossen	minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron 0,00
209	motorcrossen	minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron 0,00
210	motorcrossen	minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron 0,00
211	motorcrossen	minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron 0,00
212	motorcrossen	minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron 0,00
213	motorcrossen	minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron 0,00
214	motorcrossen	minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron 0,00
215	motorcrossen	minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron 0,00
216	motorcrossen	minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron 0,00
217	motorcrossen	minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron 0,00
218	motorcrossen	minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00
219	motorcrossen	minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron 0,00
220	motorcrossen	minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron 0,00
221	motorcrossen	minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron 0,00
222	motorcrossen	minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron 0,00
223	motorcrossen	minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron 0,00
224	motorcrossen	minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron 0,00
225	motorcrossen	minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
121	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
122	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
123	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
124	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
125	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
126	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
127	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
128	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
129	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
130	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
131	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
132	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
133	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
134	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
135	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
136	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
137	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
138	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
139	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
140	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
141	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
142	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
143	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
144	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
145	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
146	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
147	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
148	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
149	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
150	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
151	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
152	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
153	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
154	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
155	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
201	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
202	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
203	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
204	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
205	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
206	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
207	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
208	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
209	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
210	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
211	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
212	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
213	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
214	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
215	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
216	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
217	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
218	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
219	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
220	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
221	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
222	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
223	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
224	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
225	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	105,00	99,20	99,60	118,03
122	105,00	99,20	99,60	118,03
123	105,00	99,20	99,60	118,03
124	105,00	99,20	99,60	118,03
125	105,00	99,20	99,60	118,03
126	105,00	99,20	99,60	118,03
127	105,00	99,20	99,60	118,03
128	105,00	99,20	99,60	118,03
129	105,00	99,20	99,60	118,03
130	105,00	99,20	99,60	118,03
131	105,00	99,20	99,60	118,03
132	105,00	99,20	99,60	118,03
133	105,00	99,20	99,60	118,03
134	105,00	99,20	99,60	118,03
135	105,00	99,20	99,60	118,03
136	105,00	99,20	99,60	118,03
137	105,00	99,20	99,60	118,03
138	105,00	99,20	99,60	118,03
139	105,00	99,20	99,60	118,03
140	105,00	99,20	99,60	118,03
141	105,00	99,20	99,60	118,03
142	105,00	99,20	99,60	118,03
143	105,00	99,20	99,60	118,03
144	105,00	99,20	99,60	118,03
145	105,00	99,20	99,60	118,03
146	105,00	99,20	99,60	118,03
147	105,00	99,20	99,60	118,03
148	105,00	99,20	99,60	118,03
149	105,00	99,20	99,60	118,03
150	105,00	99,20	99,60	118,03
151	105,00	99,20	99,60	118,03
152	105,00	99,20	99,60	118,03
153	105,00	99,20	99,60	118,03
154	105,00	99,20	99,60	118,03
155	105,00	99,20	99,60	118,03
201	99,00	93,20	93,60	112,03
202	99,00	93,20	93,60	112,03
203	99,00	93,20	93,60	112,03
204	99,00	93,20	93,60	112,03
205	99,00	93,20	93,60	112,03
206	99,00	93,20	93,60	112,03
207	99,00	93,20	93,60	112,03
208	99,00	93,20	93,60	112,03
209	99,00	93,20	93,60	112,03
210	99,00	93,20	93,60	112,03
211	99,00	93,20	93,60	112,03
212	99,00	93,20	93,60	112,03
213	99,00	93,20	93,60	112,03
214	99,00	93,20	93,60	112,03
215	99,00	93,20	93,60	112,03
216	99,00	93,20	93,60	112,03
217	99,00	93,20	93,60	112,03
218	99,00	93,20	93,60	112,03
219	99,00	93,20	93,60	112,03
220	99,00	93,20	93,60	112,03
221	99,00	93,20	93,60	112,03
222	99,00	93,20	93,60	112,03
223	99,00	93,20	93,60	112,03
224	99,00	93,20	93,60	112,03
225	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron	0,00
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
226	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
227	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
226	99,00	93,20	93,60	112,03
227	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten	Lengte
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55	402,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
208938,59	402,17	100	--	--	41	53,00	72,00	79,00	81,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.		Vorm		X	Y	Hoogte	Maaiveld		Type
001	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208885,24	554197,51	1,50	3,03	Normale	puntbron
002	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208899,65	554196,67	1,50	4,23	Normale	puntbron
003	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208909,29	554195,48	1,50	4,66	Normale	puntbron
004	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208917,07	554201,23	1,50	4,70	Normale	puntbron
005	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208918,33	554211,03	1,50	4,50	Normale	puntbron
006	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208916,82	554220,85	1,50	4,79	Normale	puntbron
007	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208914,89	554230,58	1,50	5,89	Normale	puntbron
008	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208912,93	554240,32	1,50	4,99	Normale	puntbron
009	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208910,83	554250,05	1,50	4,33	Normale	puntbron
010	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208908,69	554259,77	1,50	4,23	Normale	puntbron
011	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208906,57	554269,49	1,50	4,18	Normale	puntbron
012	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208903,44	554278,93	1,50	4,21	Normale	puntbron
013	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208900,09	554288,30	1,50	5,34	Normale	puntbron
014	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208896,74	554297,64	1,50	6,50	Normale	puntbron
015	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208893,11	554306,91	1,50	5,35	Normale	puntbron
016	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208889,16	554316,02	1,50	4,24	Normale	puntbron
017	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208884,40	554324,76	1,50	3,65	Normale	puntbron
018	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208878,86	554333,00	1,50	3,76	Normale	puntbron
019	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208871,58	554339,55	1,50	4,49	Normale	puntbron
020	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208863,10	554344,67	1,50	4,28	Normale	puntbron
021	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208854,19	554349,08	1,50	3,30	Normale	puntbron
022	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208845,17	554353,30	1,50	3,08	Normale	puntbron
023	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208836,91	554358,72	1,50	3,28	Normale	puntbron
024	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208829,14	554364,95	1,50	3,25	Normale	puntbron
025	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208823,86	554373,17	1,50	3,47	Normale	puntbron
026	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208820,40	554382,48	1,50	4,12	Normale	puntbron
027	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208817,40	554391,98	1,50	5,42	Normale	puntbron
028	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208814,61	554401,49	1,50	3,85	Normale	puntbron
029	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208811,90	554411,06	1,50	3,00	Normale	puntbron
030	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208808,73	554420,50	1,50	3,16	Normale	puntbron
031	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208803,76	554428,83	1,50	3,62	Normale	puntbron
032	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208795,57	554434,23	1,50	3,94	Normale	puntbron
033	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208786,00	554434,00	1,50	3,92	Normale	puntbron
034	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208779,10	554427,23	1,50	3,57	Normale	puntbron
035	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208775,80	554417,88	1,50	3,34	Normale	puntbron
036	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208773,55	554408,19	1,50	3,28	Normale	puntbron
037	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208771,84	554398,37	1,50	3,41	Normale	puntbron
038	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208770,88	554388,53	1,50	3,85	Normale	puntbron
039	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208772,45	554378,91	1,50	4,08	Normale	puntbron
040	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208778,99	554371,75	1,50	3,67	Normale	puntbron
041	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208787,73	554366,98	1,50	3,21	Normale	puntbron
042	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208796,46	554362,71	1,50	3,27	Normale	puntbron
043	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208805,21	554358,15	1,50	4,64	Normale	puntbron
044	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208813,87	554353,05	1,50	3,89	Normale	puntbron
045	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208822,63	554348,39	1,50	3,00	Normale	puntbron
046	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208830,44	554342,23	1,50	3,00	Normale	puntbron
047	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208838,20	554336,02	1,50	3,50	Normale	puntbron
048	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208843,91	554327,96	1,50	4,00	Normale	puntbron
049	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208845,77	554318,10	1,50	4,05	Normale	puntbron
050	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208839,10	554310,92	1,50	3,61	Normale	puntbron
051	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208828,41	554308,62	1,50	3,28	Normale	puntbron
052	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208818,70	554310,24	1,50	3,37	Normale	puntbron
053	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208809,36	554313,73	1,50	3,28	Normale	puntbron
054	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208800,66	554318,38	1,50	3,55	Normale	puntbron
055	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208792,55	554324,14	1,50	4,37	Normale	puntbron
056	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208784,64	554330,11	1,50	4,51	Normale	puntbron
057	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208776,68	554336,12	1,50	3,50	Normale	puntbron
058	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208769,56	554342,98	1,50	3,50	Normale	puntbron
059	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208765,27	554351,92	1,50	3,50	Normale	puntbron
060	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208761,78	554361,23	1,50	4,00	Normale	puntbron

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefL	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
001	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
002	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
003	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
004	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
005	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
006	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
007	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
008	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
009	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
010	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
011	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
012	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
013	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
014	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
015	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
016	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
017	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
018	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
019	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
020	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
021	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
022	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
023	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
024	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
025	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
026	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
027	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
028	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
029	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
030	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
031	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
032	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
033	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
034	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
035	0,00	360,00	0,00									

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
002	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
003	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
004	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
005	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
006	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
007	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
008	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
009	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
010	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
011	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
012	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
013	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
014	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
015	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
016	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
017	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
018	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
019	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
020	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
021	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
022	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
023	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
024	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
025	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
026	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
027	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
028	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
029	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
030	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
031	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
032	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
033	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
034	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
035	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
036	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
037	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
038	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
039	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
040	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
041	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
042	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
043	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
044	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
045	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
046	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
047	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
048	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
049	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
050	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
051	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
052	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
053	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
054	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
055	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
056	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
057	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
058	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
059	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
060	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.		Vorm		X	Y	Hoogte	Maaiveld		Type
061	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208757,64	554370,25	1,50	4,43	Normale	puntbron
062	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208749,64	554375,61	1,50	5,00	Normale	puntbron
063	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208739,86	554375,68	1,50	5,00	Normale	puntbron
064	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208730,54	554372,31	1,50	4,50	Normale	puntbron
065	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208722,03	554367,18	1,50	4,39	Normale	puntbron
066	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208713,82	554361,62	1,50	4,29	Normale	puntbron
067	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208706,57	554354,84	1,50	4,04	Normale	puntbron
068	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208699,27	554348,08	1,50	3,93	Normale	puntbron
069	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208692,19	554341,08	1,50	4,02	Normale	puntbron
070	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208686,57	554332,93	1,50	4,13	Normale	puntbron
071	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208682,84	554323,76	1,50	4,05	Normale	puntbron
072	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208680,60	554314,08	1,50	4,07	Normale	puntbron
073	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,52	554304,19	1,50	4,05	Normale	puntbron
074	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,02	554294,27	1,50	4,32	Normale	puntbron
075	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,28	554284,34	1,50	4,70	Normale	puntbron
076	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208680,88	554274,54	1,50	5,94	Normale	puntbron
077	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208682,88	554264,81	1,50	6,38	Normale	puntbron
078	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208686,57	554255,57	1,50	5,15	Normale	puntbron
079	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208691,59	554247,05	1,50	4,52	Normale	puntbron
080	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208697,99	554239,41	1,50	4,30	Normale	puntbron
081	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208704,41	554231,85	1,50	4,87	Normale	puntbron
082	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208710,99	554224,39	1,50	5,81	Normale	puntbron
083	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208717,34	554216,72	1,50	4,42	Normale	puntbron
084	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208725,53	554210,70	1,50	3,87	Normale	puntbron
085	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208732,49	554202,98	1,50	3,73	Normale	puntbron
086	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,04	554193,92	1,50	4,05	Normale	puntbron
087	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208739,25	554184,06	1,50	3,83	Normale	puntbron
088	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,65	554174,18	1,50	3,78	Normale	puntbron
089	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208737,27	554164,32	1,50	4,50	Normale	puntbron
090	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,47	554154,53	1,50	5,22	Normale	puntbron
091	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208743,57	554146,01	1,50	4,97	Normale	puntbron
092	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208748,85	554137,59	1,50	4,50	Normale	puntbron
093	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208755,56	554130,24	1,50	4,06	Normale	puntbron
094	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208762,37	554123,05	1,50	4,02	Normale	puntbron
095	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208769,94	554116,57	1,50	4,33	Normale	puntbron
096	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208777,58	554110,21	1,50	5,32	Normale	puntbron
097	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208785,30	554103,96	1,50	5,59	Normale	puntbron
098	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208793,70	554098,63	1,50	4,31	Normale	puntbron
099	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208802,88	554094,95	1,50	3,60	Normale	puntbron
100	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208812,60	554092,98	1,50	3,47	Normale	puntbron
101	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208822,52	554092,48	1,50	4,76	Normale	puntbron
102	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208832,21	554091,27	1,50	4,49	Normale	puntbron
103	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,31	554088,05	1,50	4,00	Normale	puntbron
104	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208849,86	554084,15	1,50	4,00	Normale	puntbron
105	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208856,78	554077,91	1,50	4,50	Normale	puntbron
106	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208862,15	554069,55	1,50	5,54	Normale	puntbron
107	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208867,00	554060,87	1,50	5,00	Normale	puntbron
108	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208874,29	554054,70	1,50	4,75	Normale	puntbron
109	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208883,82	554055,83	1,50	4,56	Normale	puntbron
110	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208888,48	554064,01	1,50	4,13	Normale	puntbron
111	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208885,67	554073,22	1,50	3,81	Normale	puntbron
112	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208879,96	554081,36	1,50	3,48	Normale	puntbron
113	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208873,56	554088,97	1,50	3,38	Normale	puntbron
114	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208867,19	554096,60	1,50	3,46	Normale	puntbron
115	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208860,77	554104,20	1,50	4,56	Normale	puntbron
116	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208854,11	554111,59	1,50	4,48	Normale	puntbron
117	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208847,58	554119,09	1,50	4,02	Normale	puntbron
118	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,12	554126,65	1,50	3,92	Normale	puntbron
119	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208834,65	554134,21	1,50	4,91	Normale	puntbron
120	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208828,44	554141,97	1,50	6,42	Normale	puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefL	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
061	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
062	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
063	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
064	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
065	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
066	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
067	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
068	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
069	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
070	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
071	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
072	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
073	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
074	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
075	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
076	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
077	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
078	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
079	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
080	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
081	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
082	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
083	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
084	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
085	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
086	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
087	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
088	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
089	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
090	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
091	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
092	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
093	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
094	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
095	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
096	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
097	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
098	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
099	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
100	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
101	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
102	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
103	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
104	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
105	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
106	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
107	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
108	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
109	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
110	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
111	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
112	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
113	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
114	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
115	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
116	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
117	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
118	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
119	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
120	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
062	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
063	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
064	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
065	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
066	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
067	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
068	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
069	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
070	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
071	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
072	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
073	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
074	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
075	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
076	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
077	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
078	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
079	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
080	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
081	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
082	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
083	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
084	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
085	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
086	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
087	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
088	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
089	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
090	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
091	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
092	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
093	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
094	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
095	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
096	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
097	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
098	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
099	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
100	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
101	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
102	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
103	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
104	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
105	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
106	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
107	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
108	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
109	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
110	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
111	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
112	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
113	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
114	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
115	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
116	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
117	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
118	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
119	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
120	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.		Vorm		X	Y	Hoogte	Maaiveld		Type
121	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208822,26	554149,76	1,50	6,16	Normale	puntbron
122	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208816,17	554157,60	1,50	4,60	Normale	puntbron
123	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208809,97	554165,37	1,50	3,71	Normale	puntbron
124	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208803,66	554173,07	1,50	3,50	Normale	puntbron
125	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208797,54	554180,88	1,50	3,00	Normale	puntbron
126	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208791,43	554188,72	1,50	3,16	Normale	puntbron
127	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208785,28	554196,55	1,50	4,28	Normale	puntbron
128	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208779,11	554204,36	1,50	4,08	Normale	puntbron
129	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208772,90	554212,14	1,50	3,26	Normale	puntbron
130	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208766,70	554219,90	1,50	3,02	Normale	puntbron
131	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208760,49	554227,69	1,50	3,22	Normale	puntbron
132	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208754,64	554235,70	1,50	3,33	Normale	puntbron
133	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208749,28	554244,08	1,50	3,50	Normale	puntbron
134	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208744,70	554252,91	1,50	3,50	Normale	puntbron
135	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208741,72	554262,36	1,50	3,50	Normale	puntbron
136	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208747,48	554270,57	1,50	3,50	Normale	puntbron
137	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208751,23	554278,68	1,50	3,34	Normale	puntbron
138	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208760,32	554282,51	1,50	3,07	Normale	puntbron
139	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208769,91	554284,99	1,50	3,00	Normale	puntbron
140	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208779,79	554286,02	1,50	3,00	Normale	puntbron
141	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208789,69	554286,51	1,50	3,15	Normale	puntbron
142	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208799,60	554285,64	1,50	3,36	Normale	puntbron
143	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208809,50	554284,72	1,50	3,51	Normale	puntbron
144	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208818,71	554281,02	1,50	3,82	Normale	puntbron
145	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208827,42	554276,41	1,50	4,41	Normale	puntbron
146	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208835,02	554270,01	1,50	5,25	Normale	puntbron
147	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,62	554262,57	1,50	5,22	Normale	puntbron
148	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208848,27	554255,18	1,50	4,21	Normale	puntbron
149	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208855,14	554248,01	1,50	3,75	Normale	puntbron
150	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208862,72	554241,60	1,50	3,41	Normale	puntbron
151	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208870,67	554235,60	1,50	3,55	Normale	puntbron
152	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208878,58	554229,58	1,50	4,50	Normale	puntbron
153	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208883,95	554221,34	1,50	3,68	Normale	puntbron
154	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208887,82	554212,60	1,50	3,16	Normale	puntbron
155	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax rijden	Punt	208891,19	554203,33	1,50	3,50	Normale	puntbron
201	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax start	Punt	208728,98	554288,16	0,80	3,48	Normale	puntbron
202	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax start	Punt	208730,51	554275,44	0,80	3,34	Normale	puntbron
203	motorcrossen	hoofdrijbaan	Lmax start	Punt	208730,51	554263,60	0,80	3,35	Normale	puntbron
201	motorcrossen	minibaan		Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale	puntbron
202	motorcrossen	minibaan		Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale	puntbron
203	motorcrossen	minibaan		Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale	puntbron
204	motorcrossen	minibaan		Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale	puntbron
205	motorcrossen	minibaan		Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale	puntbron
206	motorcrossen	minibaan		Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale	puntbron
207	motorcrossen	minibaan		Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale	puntbron
208	motorcrossen	minibaan		Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale	puntbron
209	motorcrossen	minibaan		Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale	puntbron
210	motorcrossen	minibaan		Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale	puntbron
211	motorcrossen	minibaan		Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale	puntbron
212	motorcrossen	minibaan		Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale	puntbron
213	motorcrossen	minibaan		Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale	puntbron
214	motorcrossen	minibaan		Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale	puntbron
215	motorcrossen	minibaan		Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale	puntbron
216	motorcrossen	minibaan		Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale	puntbron
217	motorcrossen	minibaan		Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale	puntbron
218	motorcrossen	minibaan		Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale	puntbron
219	motorcrossen	minibaan		Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale	puntbron
220	motorcrossen	minibaan		Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale	puntbron
221	motorcrossen	minibaan		Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale	puntbron
222	motorcrossen	minibaan		Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale	puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefL.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
121	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
122	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
123	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
124	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
125	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
126	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
127	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
128	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
129	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
130	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
131	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
132	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
133	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
134	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
135	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
136	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
137	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
138	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
139	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
140	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
141	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
142	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
143	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
144	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
145	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
146	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
147	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
148	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
149	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
150	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
151	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
152	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
153	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
154	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
155	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
204	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
205	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
206	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
207	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
208	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
209	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
210	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
211	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
212	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
213	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
214	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
215	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
216	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
217	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
218	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
219	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
220	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
221	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
222	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
122	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
123	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
124	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
125	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
126	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
127	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
128	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
129	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
130	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
131	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
132	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
133	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
134	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
135	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
136	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
137	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
138	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
139	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
140	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
141	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
142	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
143	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
144	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
145	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
146	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
147	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
148	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
149	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
150	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
151	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
152	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
153	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
154	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
155	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
201	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
202	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
203	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
201	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
202	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
203	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
204	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
205	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
206	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
207	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
208	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
209	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
210	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
211	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
212	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
213	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
214	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
215	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
216	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
217	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
218	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
219	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
220	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
221	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
222	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
223	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
224	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
225	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
226	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
227	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
223	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
224	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
225	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
226	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
227	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
0002	ScherM	1,00	--	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	ScherM	0,70	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	ScherM	1,50	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0001	scherm	1,00	7,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	scherm	1,00	--	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
0002	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
0002	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80

**Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens scherm-
varianten, wedstrijden en indirecte hinder**

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders A-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208940,45	554177,36	1	bezoekers/rijders beginnersbaan	Relatief	0,75	142
208791,28	554510,85	1	bezoekers/rijders noordelijk deel	Relatief	0,75	88
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders B-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers medegebruik	Relatief	0,75	55

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208940,45	430,55	430,55	250	--	--	44	53,00	72,00
208791,28	470,68	470,68	250	--	--	48	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	100	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	50	50	--	41	53,00	72,00

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

	X-1	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208940,45		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208791,28		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59		79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k
1	SCHERM 1	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	SCHERM 2	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 3	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 4	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,20	0,20
2	0,20	0,20
1	0,20	0,20
1	0,20	0,20

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten
2	stemgeluid	Polygoon	208937,01	554198,03	1,70	4,50	Relatief	11
1	stemgeluid	Polygoon	208898,33	554151,61	1,70	3,96	Relatief	59
3	stemgeluid	Polygoon	208700,76	554401,95	1,70	3,50	Relatief	33

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omtrek	Oppervlak	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Negeer	obj.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
2	507,19	10505,09	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50
1	518,22	3662,18	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50
3	557,61	5974,61	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
2	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
1	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
3	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	H-n	M-1	M-n	Hbron
1	Grindweg/Bercoperweg	208831,03	553755,34	0,00	0,00	4,42	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	208566,59	554866,86	0,00	0,00	0,00	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209087,90	553966,63	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209043,96	553930,64	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209048,64	553974,94	0,00	0,00	4,50	4,64	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209086,84	553926,57	0,00	0,00	4,64	0,00	0,75

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
1	Elementenverharding in keperverband	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
2	Elementenverharding in keperverband	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	Wegdek
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0

Bijlage 4

Berekeningsresultaten trainingen

Rapport: Resultatentabel
 Model: referentiesituatie vergunde activiteiten 900 Lw = 122 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,2	--	--	45,2	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,6	--	--	47,6	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,8	--	--	37,8	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,2	--	--	43,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,3	--	--	44,3	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,6	--	--	48,6	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,9	--	--	45,9	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,9	--	--	47,9	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,8	--	--	51,8	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,1	--	--	56,1	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,5	--	--	47,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,5	--	--	50,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,8	--	--	46,8	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,4	--	--	49,4	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,0	--	--	46,0	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,3	--	--	40,3	65,9
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	39,1	--	--	39,1	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,4	--	--	42,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,0	--	--	47,0	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie trainingen vergunde geluidniveaus
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	Grindweg 4	1,50	45,1	--	--	45,1	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,5	--	--	47,5	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,7	--	--	37,7	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,1	--	--	43,1	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,2	--	--	44,2	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,5	--	--	48,5	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,8	--	--	45,8	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,8	--	--	47,8	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,7	--	--	51,7	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,0	--	--	56,0	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,4	--	--	47,4	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,4	--	--	50,4	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,7	--	--	46,7	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,3	--	--	49,3	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,3	--	--	41,3	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	45,9	--	--	45,9	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,2	--	--	40,2	66,0
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,1
9_A	Grindweg 9	1,50	39,0	--	--	39,0	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,3	--	--	42,3	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,1	--	--	50,1	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,9	--	--	46,9	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 900/100 Lw = 118 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep: Nee
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	43,8	--	--	43,8	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	34,1	--	--	34,1	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	39,3	--	--	39,3	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	40,7	--	--	40,7	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	44,9	--	--	44,9	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	42,3	--	--	42,3	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	44,2	--	--	44,2	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	48,0	--	--	48,0	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	52,2	--	--	52,2	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	43,5	--	--	43,5	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	46,5	--	--	46,5	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	42,8	--	--	42,8	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	45,5	--	--	45,5	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	37,7	--	--	37,7	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	42,2	--	--	42,2	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	36,5	--	--	36,5	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	42,0	--	--	42,0	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	35,2	--	--	35,2	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	38,6	--	--	38,6	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	46,6	--	--	46,6	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	43,1	--	--	43,1	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,8	--	--	45,8	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	48,2	--	--	48,2	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	38,5	--	--	38,5	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,2	--	--	45,2	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	49,3	--	--	49,3	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,8	--	--	46,8	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,7	--	--	48,7	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	52,3	--	--	52,3	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,5	--	--	56,5	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,1	--	--	42,1	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	46,6	--	--	46,6	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	40,9	--	--	40,9	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	39,6	--	--	39,6	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	51,0	--	--	51,0	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,7	--	--	46,7	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,5	--	--	48,5	69,2
4_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,4	--	--	55,4	75,2
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,7	--	--	40,7	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,3
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,6	--	--	46,6	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,4	--	--	48,4	69,1
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,6
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Rapport:Resultatentabel

Model:trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus

Groep:LAeq totaalresultaten voor toetspunten

Groepsreductie:(hoofdgroep)

Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
10_A	Grindweg 11	1,50	38,3	--	--	38,3	59,7
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,0	--	--	45,0	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	48,9	--	--	48,9	69,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,5	--	--	46,5	67,8
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,2	--	--	48,2	68,9
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,9	--	--	41,9	63,2
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,8	--	--	42,8	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,8	--	--	49,8	70,8
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus/begin
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	47,9	--	--	47,9	68,7
10_A	Grindweg 11	1,50	38,1	--	--	38,1	59,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	44,9	--	--	44,9	66,1
2_B	Grindweg 2	5,00	48,8	--	--	48,8	69,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,2	--	--	46,2	67,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,6	--	--	49,6	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,8	--	--	41,8	63,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,2	--	--	46,2	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,4	--	--	39,4	60,9
9_B	Grindweg 9	5,00	42,7	--	--	42,7	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,2	--	--	49,2	70,2
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Bijlage 5

Berekeningsresultaten wedstrijden

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie wedstrijden
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	Grindweg 4	1,50	59,3	--	--	59,3	72,9
1_B	Grindweg 4	5,00	61,6	--	--	61,6	74,7
10_A	Grindweg 11	1,50	51,9	--	--	51,9	65,6
10_B	Grindweg 11	5,00	57,3	--	--	57,3	70,6
2_A	Grindweg 2	1,50	58,4	--	--	58,4	71,9
2_B	Grindweg 2	5,00	62,6	--	--	62,6	75,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	60,0	--	--	60,0	73,6
3_B	Bercoperweg 74	5,00	62,0	--	--	62,0	75,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	65,8	--	--	65,8	78,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,1	--	--	70,1	81,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	61,5	--	--	61,5	75,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	64,5	--	--	64,5	77,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	60,8	--	--	60,8	74,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	63,4	--	--	63,4	76,3
7_A	Grindweg 5	1,50	55,5	--	--	55,5	69,1
7_B	Grindweg 5	5,00	60,1	--	--	60,1	73,2
8_A	Grindweg 7	1,50	54,4	--	--	54,4	68,0
8_B	Grindweg 7	5,00	59,9	--	--	59,9	73,1
9_A	Grindweg 9	1,50	53,1	--	--	53,1	66,8
9_B	Grindweg 9	5,00	56,5	--	--	56,5	69,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	64,3	--	--	64,3	77,6
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	61,1	--	--	61,1	74,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: B-wedstrijden 120 uur /8 uur Lw = 120 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	52,2	--	--	52,2	68,9
1_B	Grindweg 4	5,00	54,6	--	--	54,6	70,8
10_A	Grindweg 11	1,50	44,8	--	--	44,8	61,7
10_B	Grindweg 11	5,00	50,3	--	--	50,3	66,6
2_A	Grindweg 2	1,50	51,3	--	--	51,3	68,1
2_B	Grindweg 2	5,00	55,6	--	--	55,6	71,7
3_A	Bercoperweg 74	1,50	52,9	--	--	52,9	69,7
3_B	Bercoperweg 74	5,00	54,8	--	--	54,8	71,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	56,7	--	--	56,7	72,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	62,0	--	--	62,0	77,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	54,5	--	--	54,5	71,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	57,5	--	--	57,5	73,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	53,8	--	--	53,8	70,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	56,4	--	--	56,4	72,4
7_A	Grindweg 5	1,50	48,4	--	--	48,4	65,2
7_B	Grindweg 5	5,00	53,0	--	--	53,0	69,3
8_A	Grindweg 7	1,50	47,2	--	--	47,2	63,9
8_B	Grindweg 7	5,00	52,9	--	--	52,9	69,2
9_A	Grindweg 9	1,50	46,1	--	--	46,1	62,9
9_B	Grindweg 9	5,00	49,4	--	--	49,4	65,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	56,2	--	--	56,2	72,7
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	54,1	--	--	54,1	70,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: A-wedstrijden 240uur /8 uur Lw = 122 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
Toetspunt	Omschrijving						
1_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
1_B	Grindweg 4	5,00	59,5	--	--	59,5	72,6
10_A	Grindweg 11	1,50	49,7	--	--	49,7	63,4
10_B	Grindweg 11	5,00	55,2	--	--	55,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	56,1	--	--	56,1	69,7
2_B	Grindweg 2	5,00	60,5	--	--	60,5	73,4
3_A	Bercoperweg 74	1,50	57,8	--	--	57,8	71,3
3_B	Bercoperweg 74	5,00	59,6	--	--	59,6	72,7
4_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
4_B	Prikkedam 1	5,00	67,0	--	--	67,0	79,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	62,5	--	--	62,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	61,5	--	--	61,5	74,4
7_A	Grindweg 5	1,50	53,3	--	--	53,3	67,0
7_B	Grindweg 5	5,00	57,9	--	--	57,9	71,1
8_A	Grindweg 7	1,50	52,1	--	--	52,1	65,7
8_B	Grindweg 7	5,00	57,8	--	--	57,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	51,0	--	--	51,0	64,7
9_B	Grindweg 9	5,00	54,4	--	--	54,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	61,0	--	--	61,0	74,3
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	59,1	--	--	59,1	72,6
N2000_A	Drents-Friese Wold	1,50	25,9	--	--	25,9	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6

Maximale geluidniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: Lmax totaalresultaten voor toetspunten
Lmax start

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	62,4	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	64,7	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	58,6	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	61,7	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	59,4	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	65,2	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	63,0	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	65,3	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	64,0	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	67,1	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	68,9	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	61,4	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	63,5	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	53,4	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	63,1	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	57,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	60,3	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	62,6	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

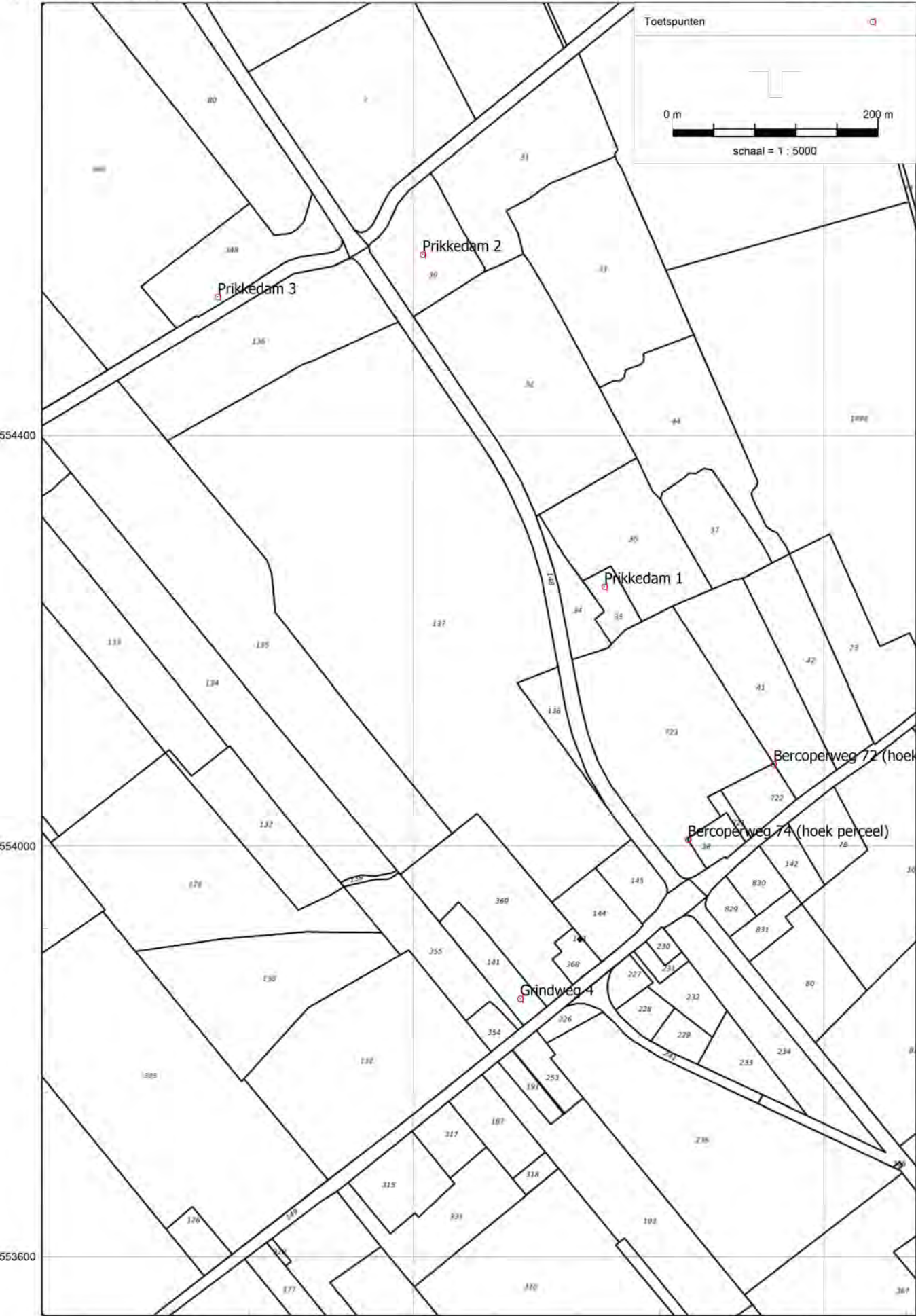
Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: LAmix totaalresultaten voor toetspunten (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	67,6	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	59,1	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	62,4	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	64,8	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	70,6	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	66,2	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	68,1	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	76,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	71,3	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	62,1	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	65,2	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	61,5	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	65,3	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	58,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	62,0	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	69,8	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7

Berekeningsresultaten beoordelingspunten bestemmingsplan



Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten trainingen
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
2_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
4_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	44,9	--	--	44,9	66,2
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten A-wedstrijden
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
2_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
4_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	56,2	--	--	56,2	69,8
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	57,4	--	--	57,4	71,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten maximale geluidniveaus
Groep: LAmax totaalresultaten voor toetspunten (hoofdgroep)

Naam		Hoogte	Dag	Avond	Nacht
Toetspunt	Omschrijving				
1_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
2_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
3_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
4_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	64,8	--	--
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	65,6	--	--

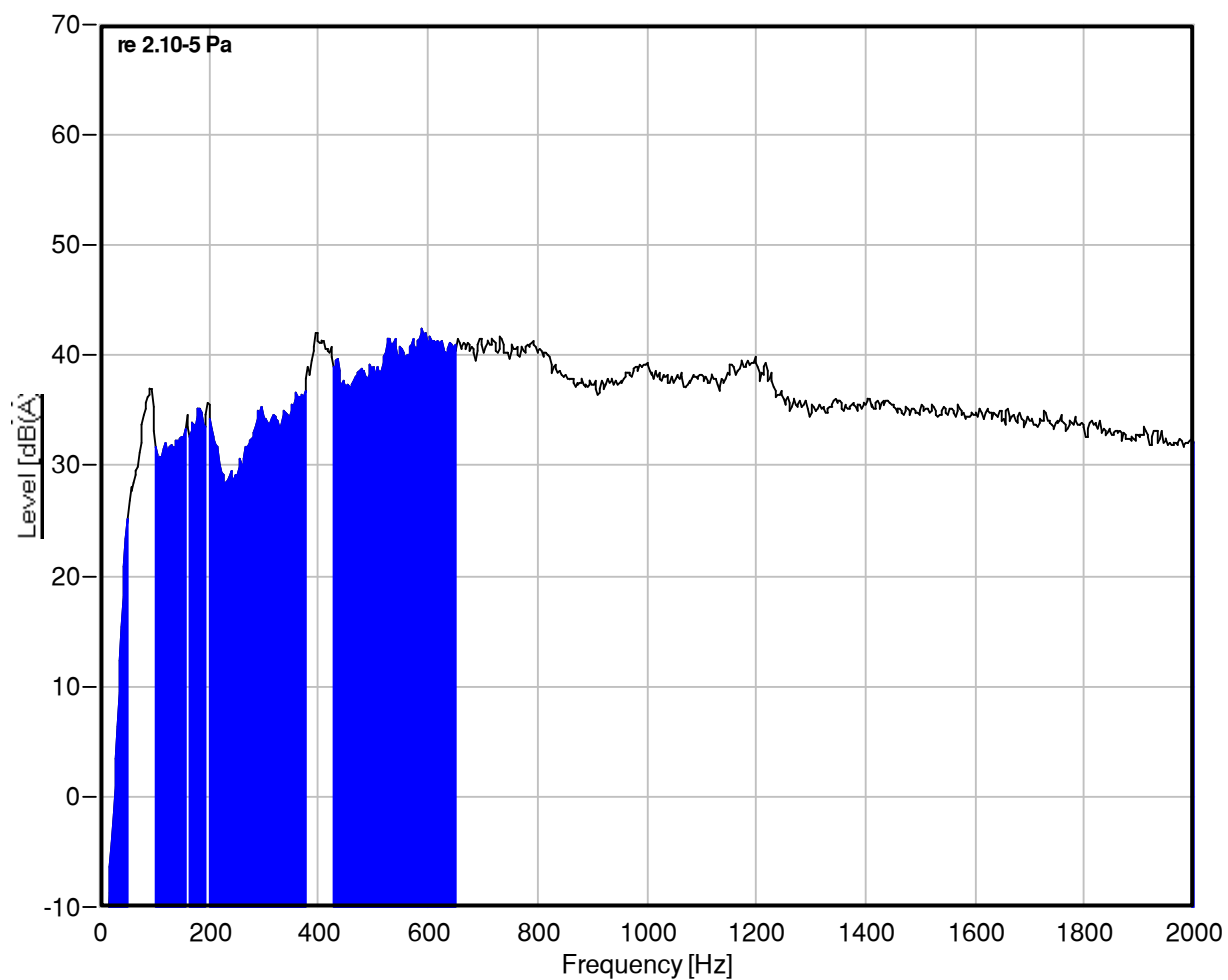
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 8 Meetgegevens t.a.v. tonaliteit

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 1 minuut

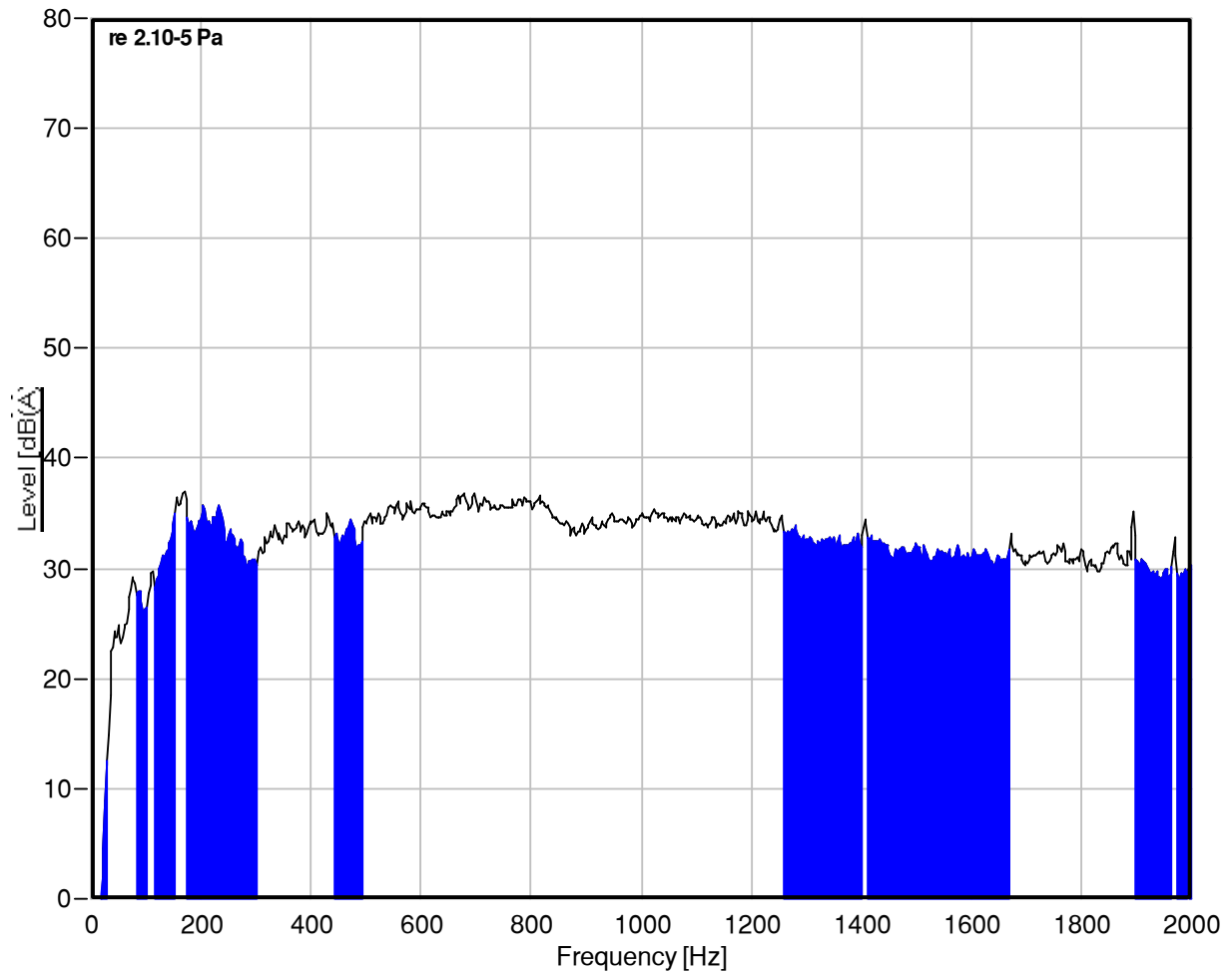
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 1 minuut

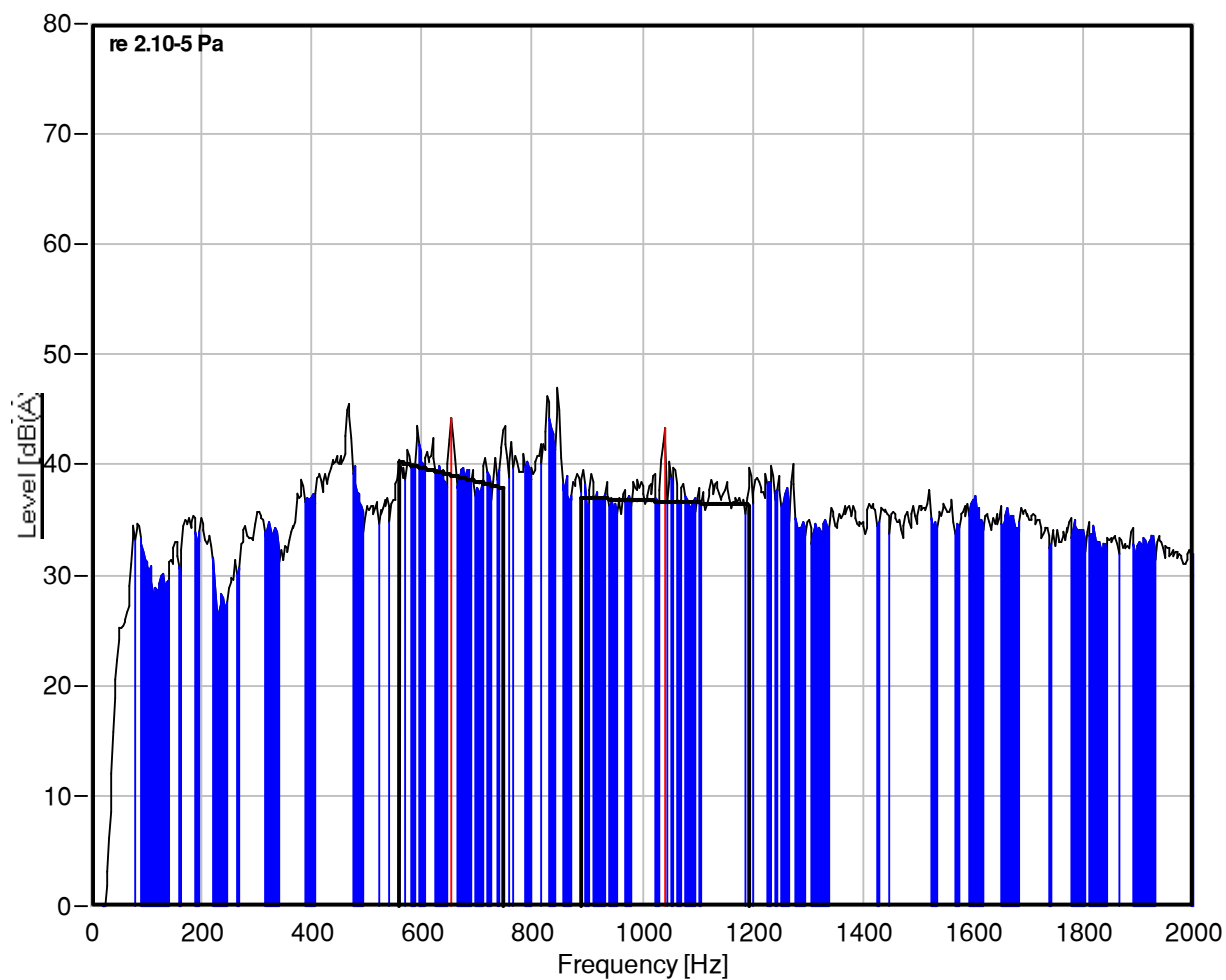
Kt (dB): 0



Datum meting: 06-09-2017

Sample: 15 seconden

Kt (dB): 0

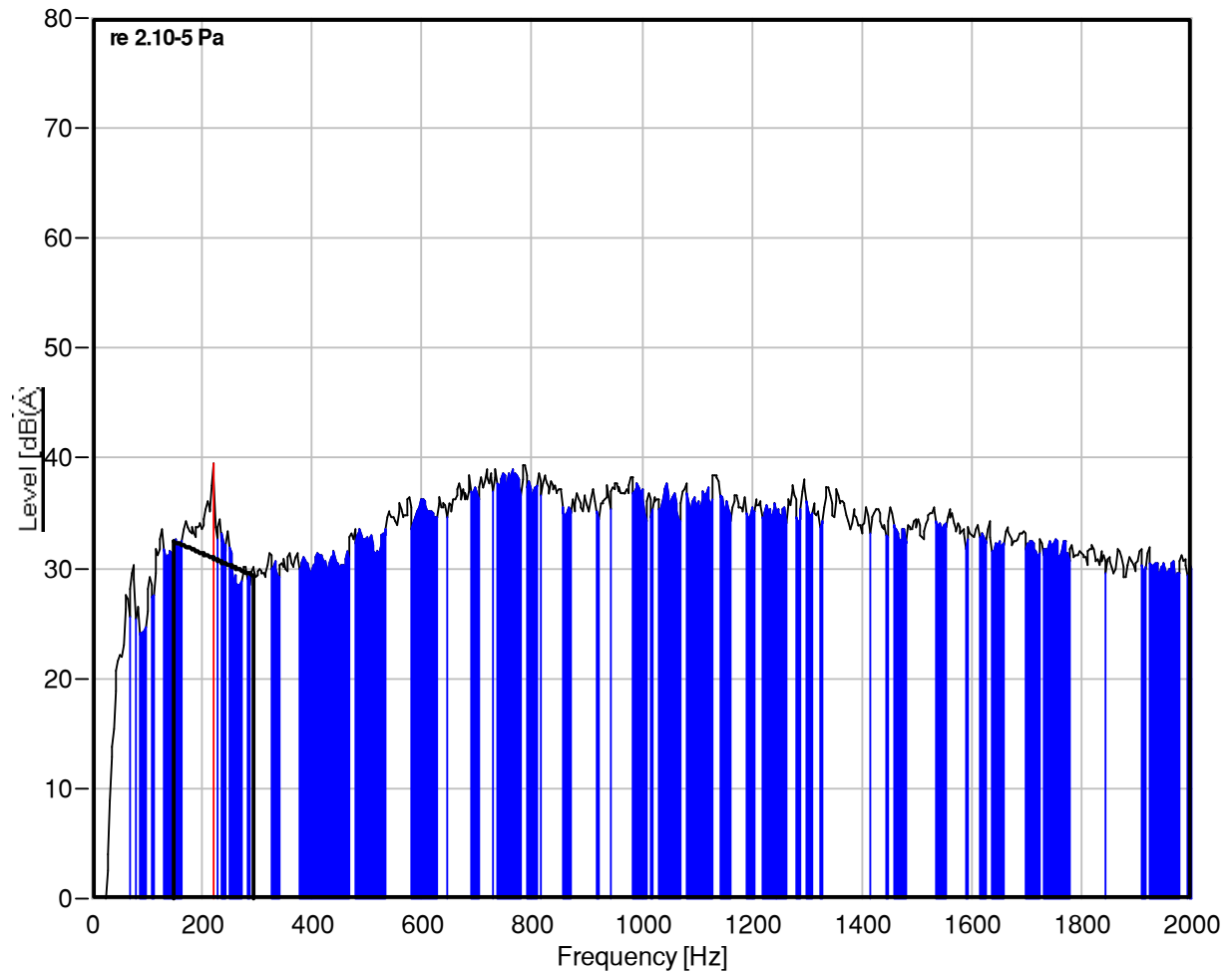


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	652,5	47,3	56,4	-6,6	0
2	1040	43,3	55,9	-9,7	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 15 seconden

Kt (dB): 0

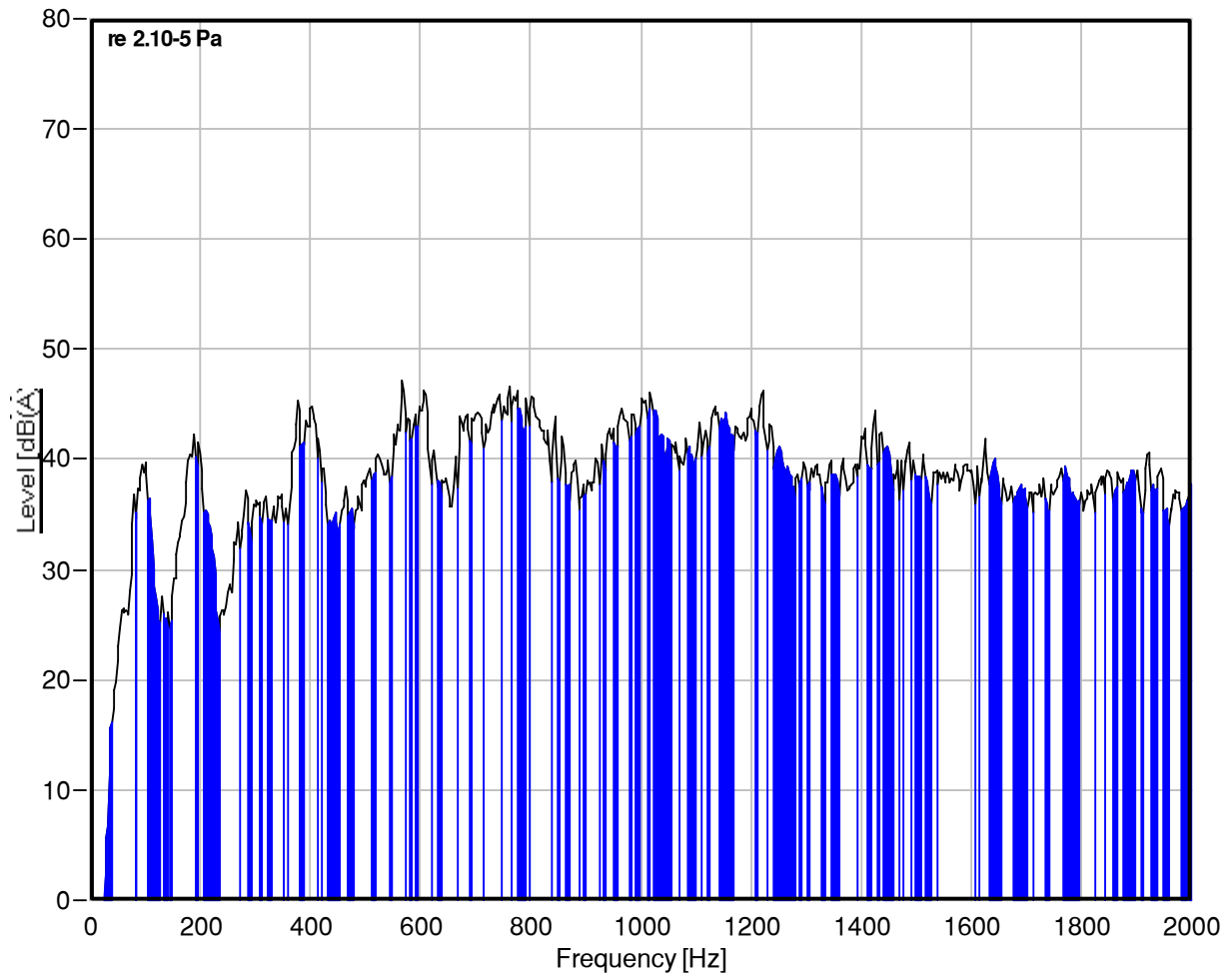


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	220	39,5	47,1	-5,6	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

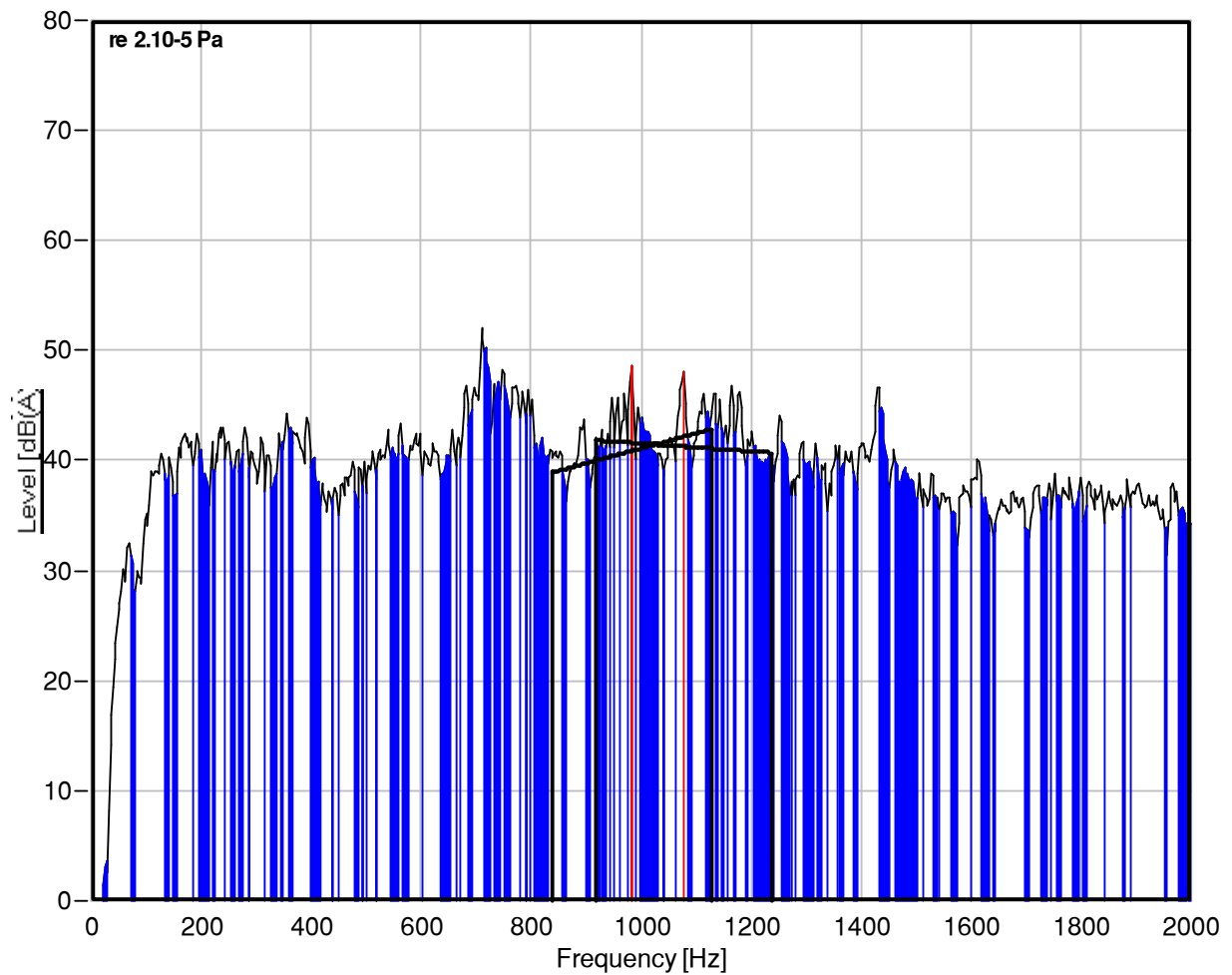
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

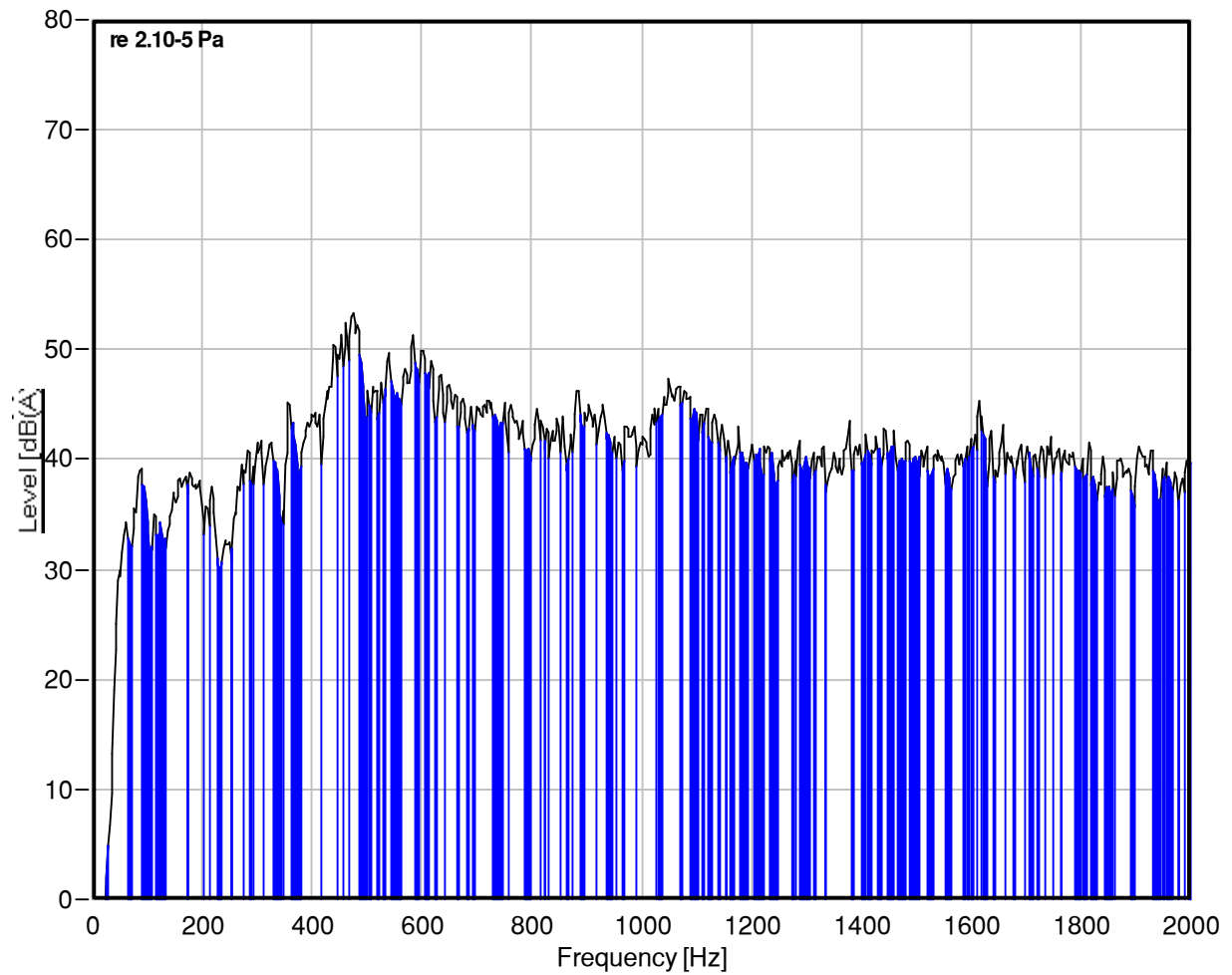


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	982,5	52,9	60	-4,3	0
2	1077,5	52,9	60,7	-4,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

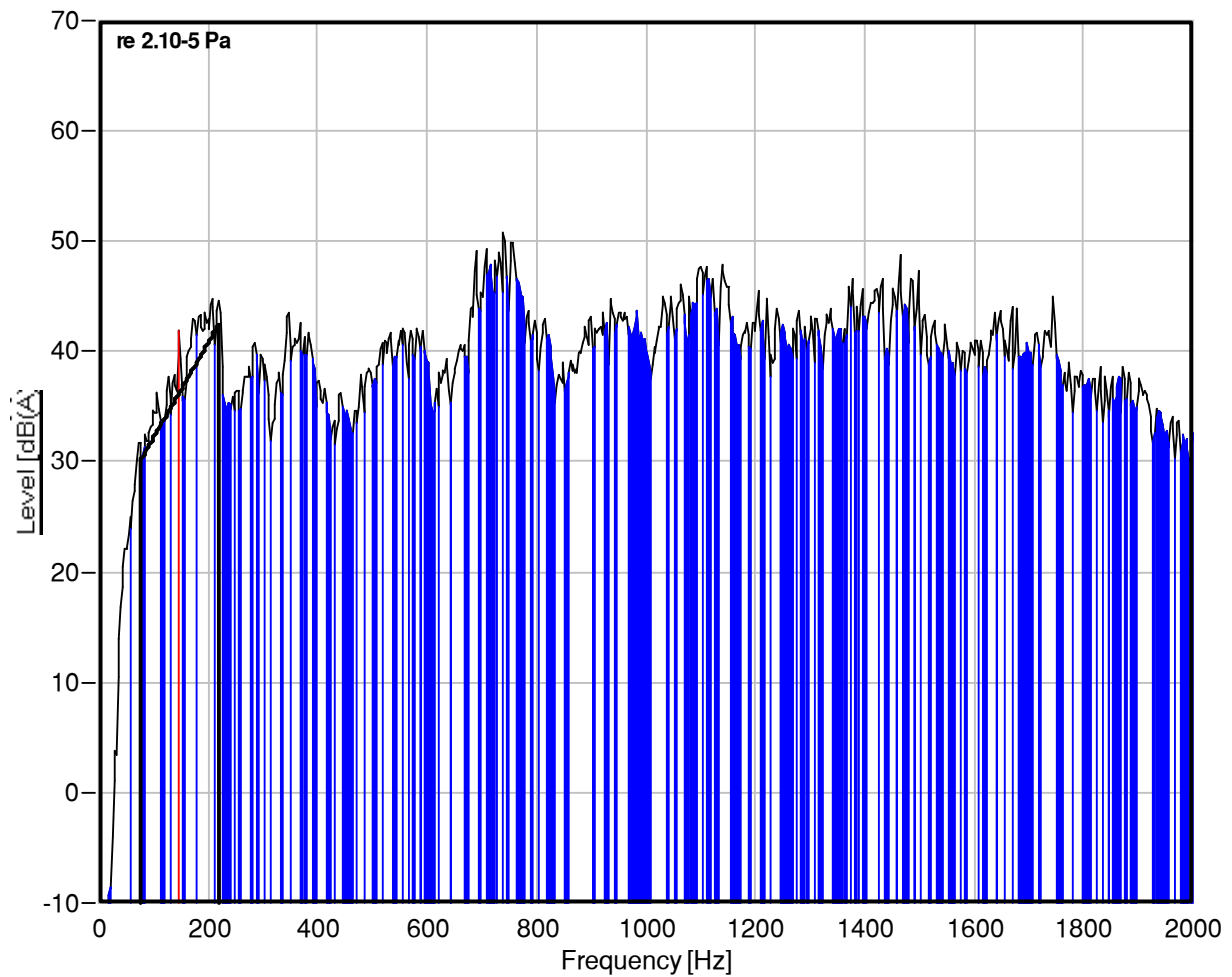
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

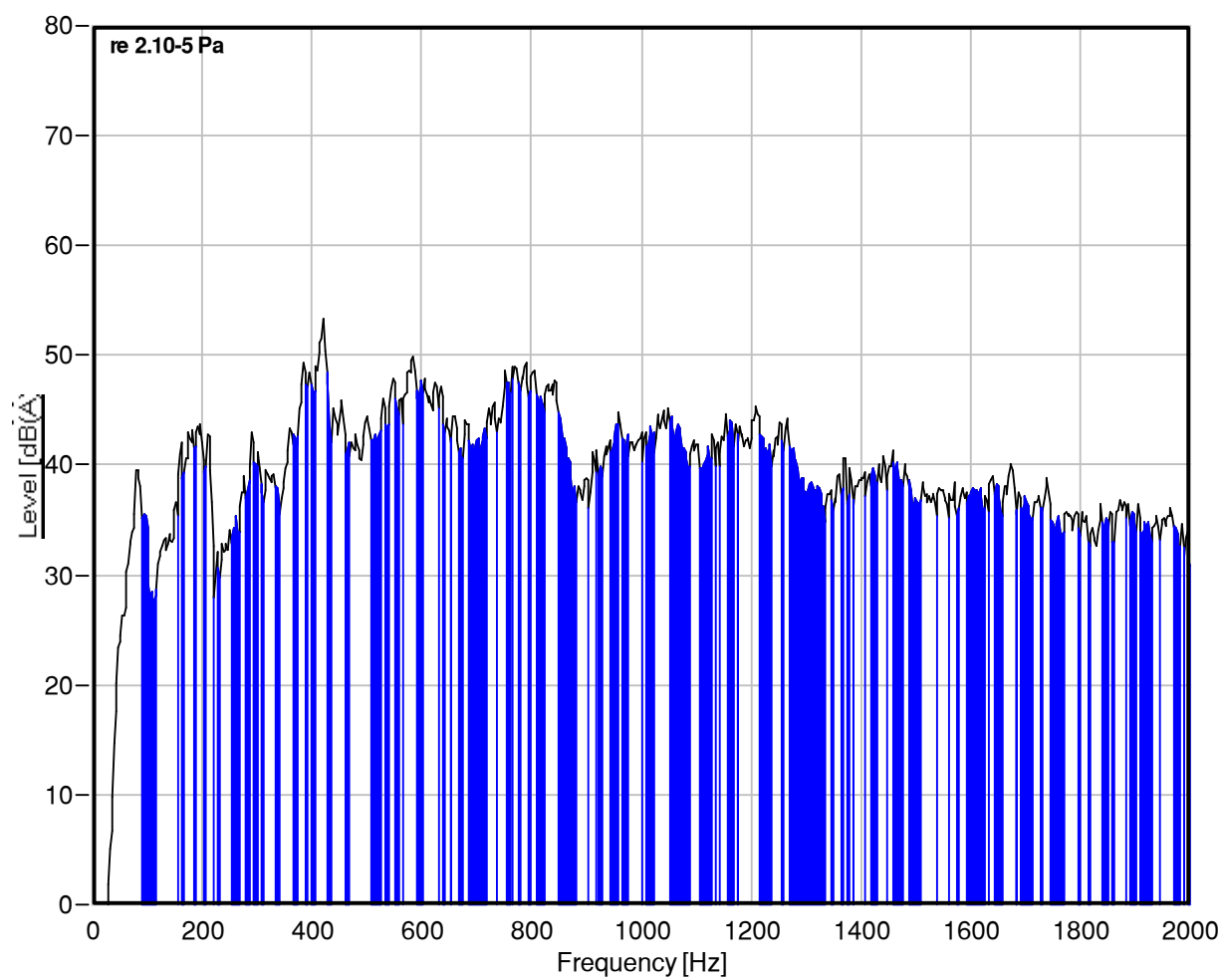


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	147,5	41,9	53,9	-9,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

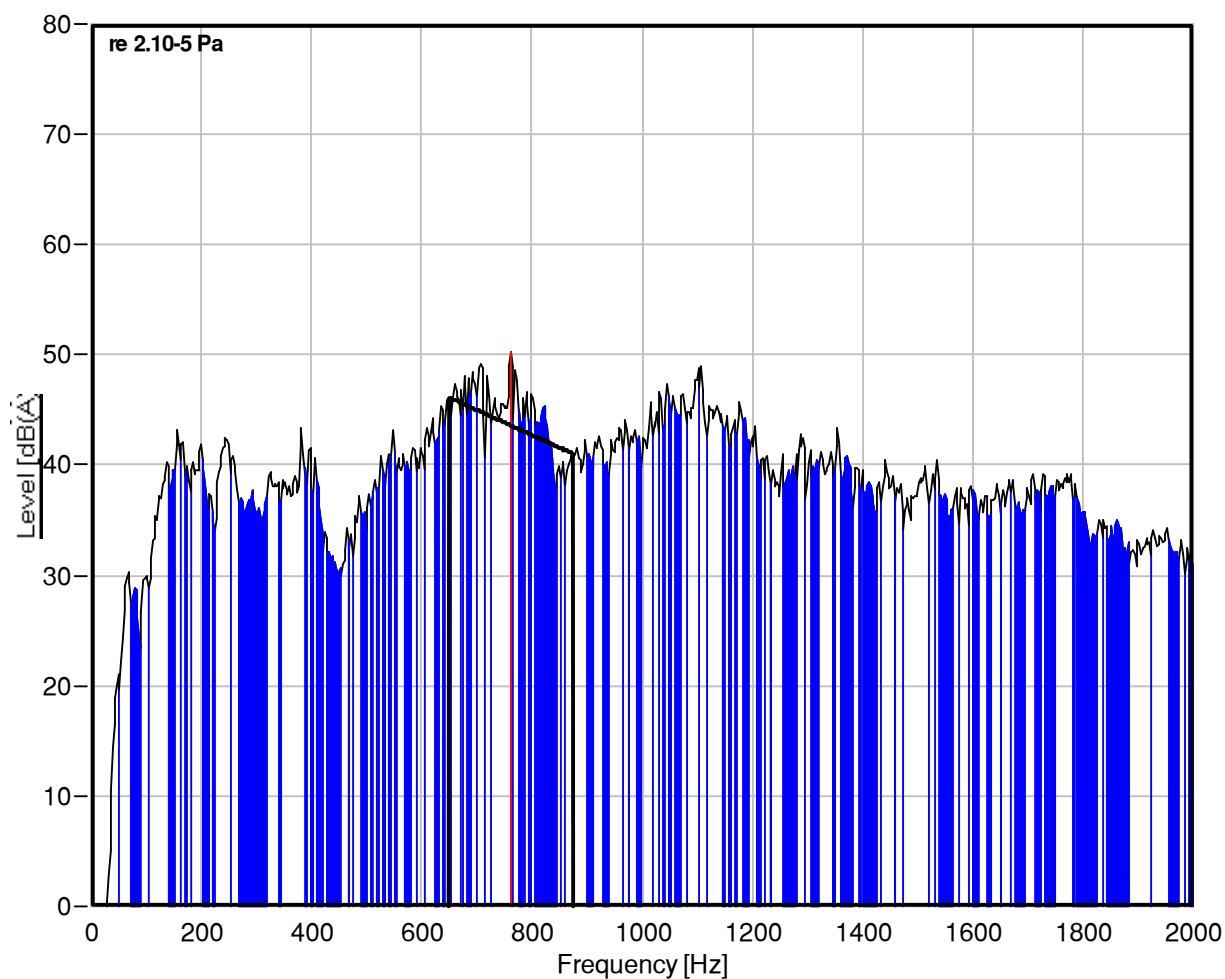
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

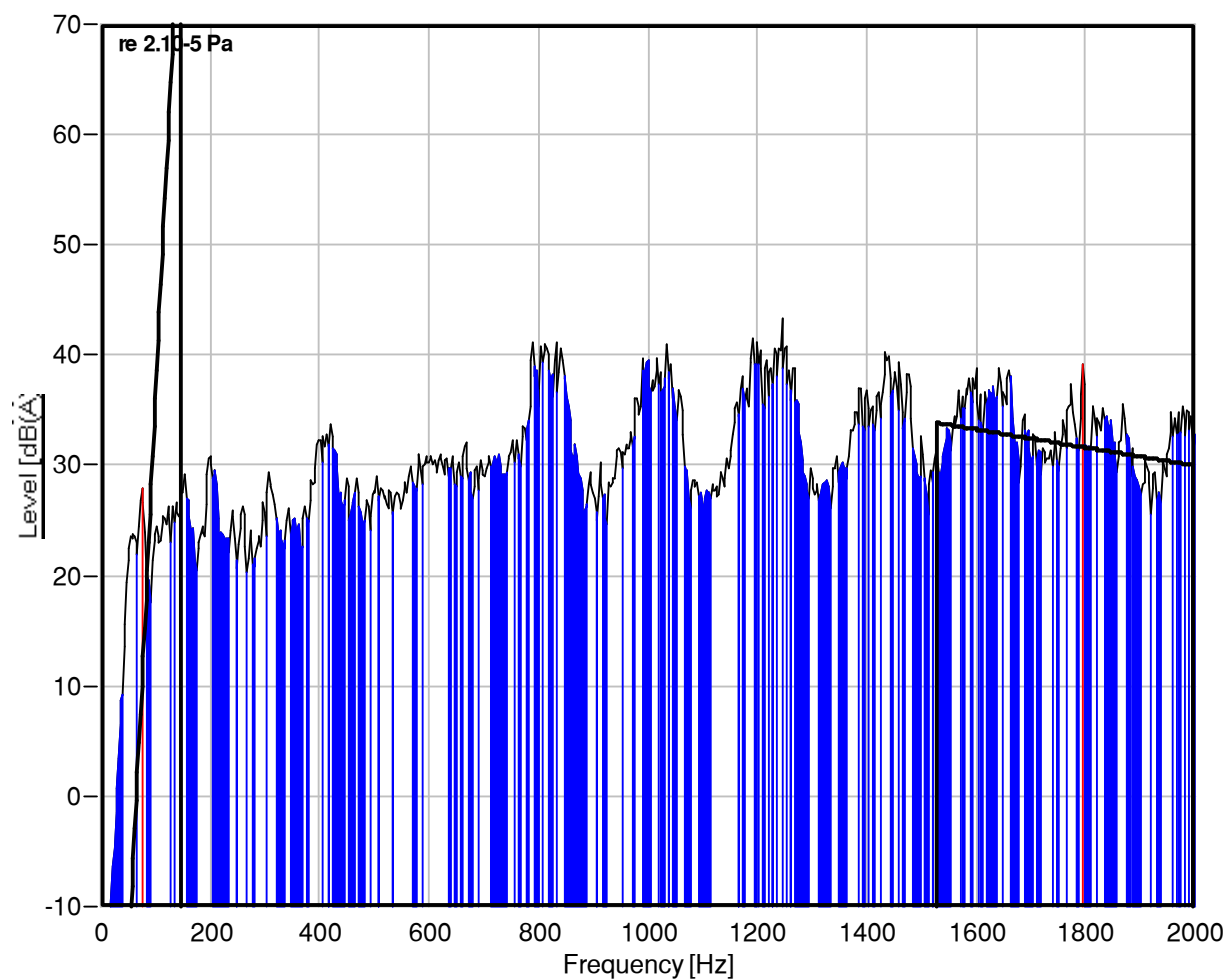


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	762,5	50,3	61,8	-8,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

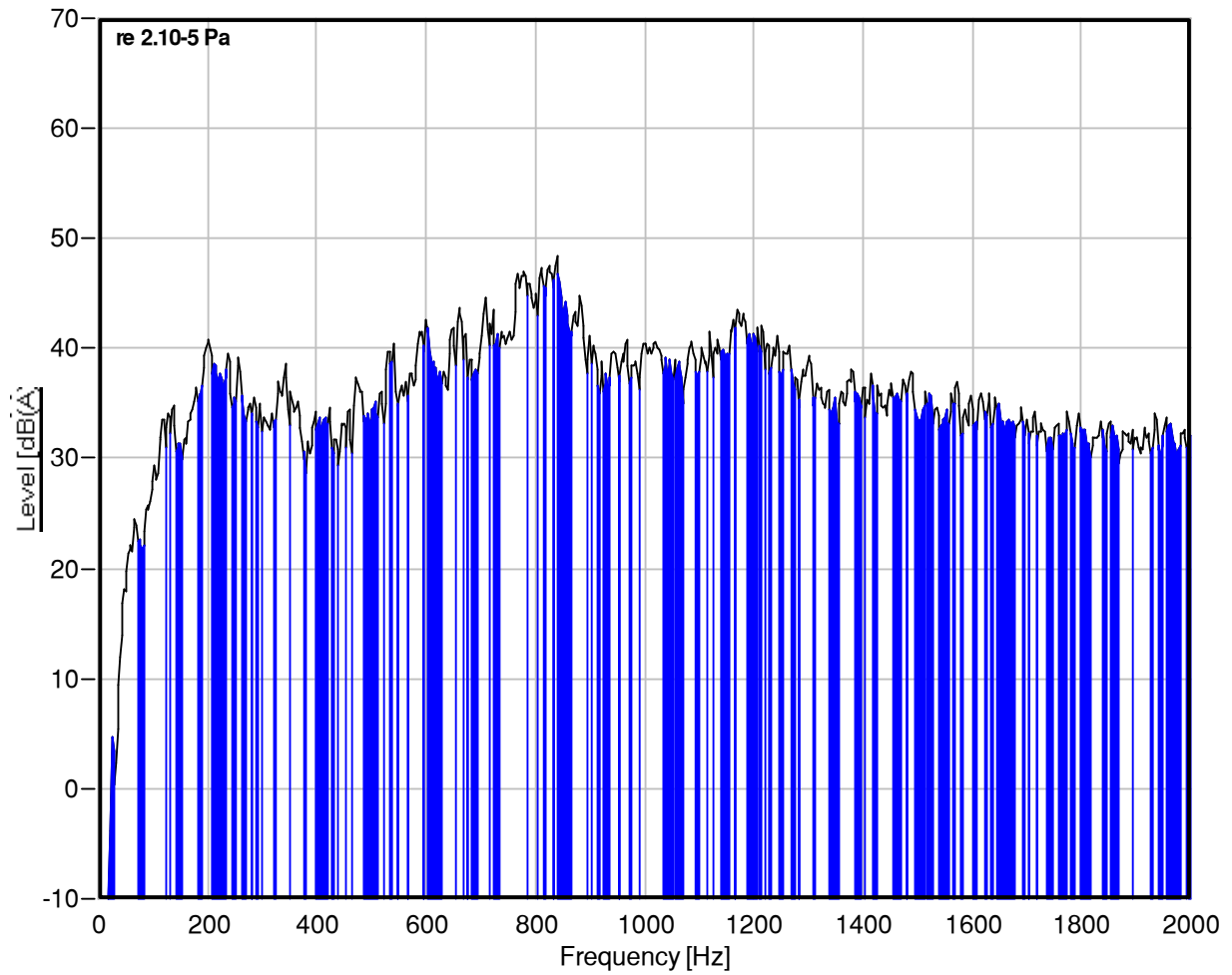


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	75	28	89,8	-59,8	0
2	1795	39,2	53,1	-10,5	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

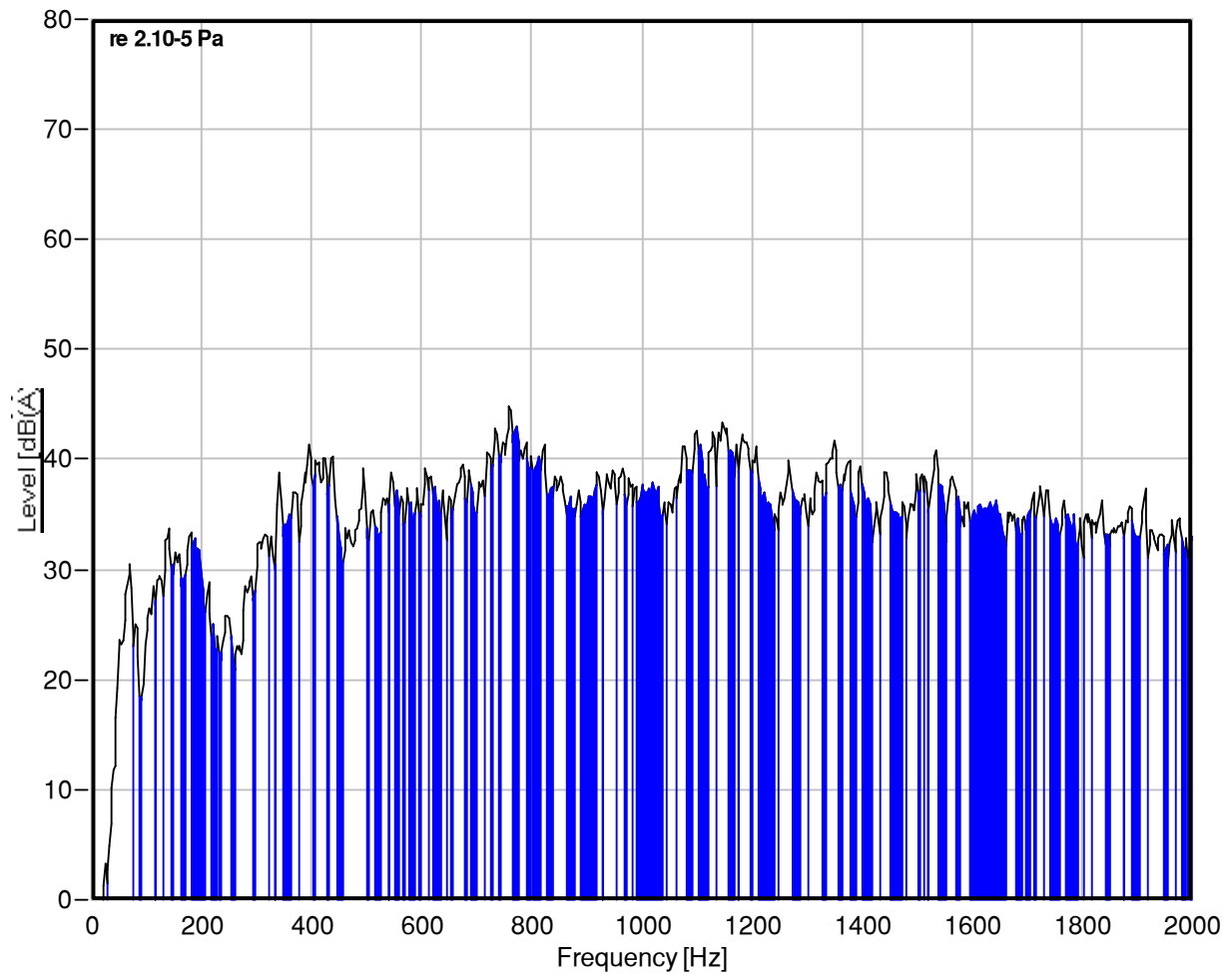
Kt (dB): 0



Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

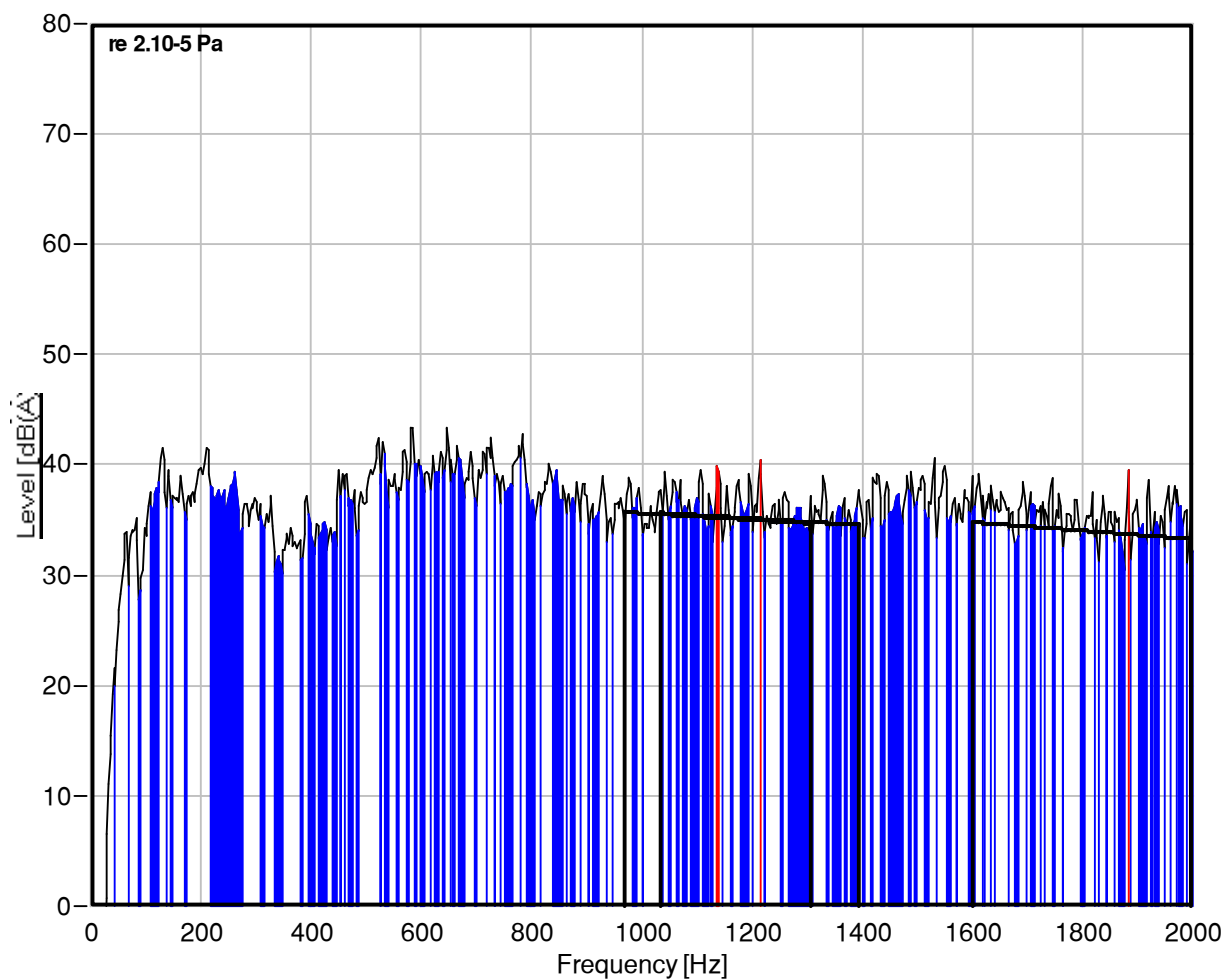
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

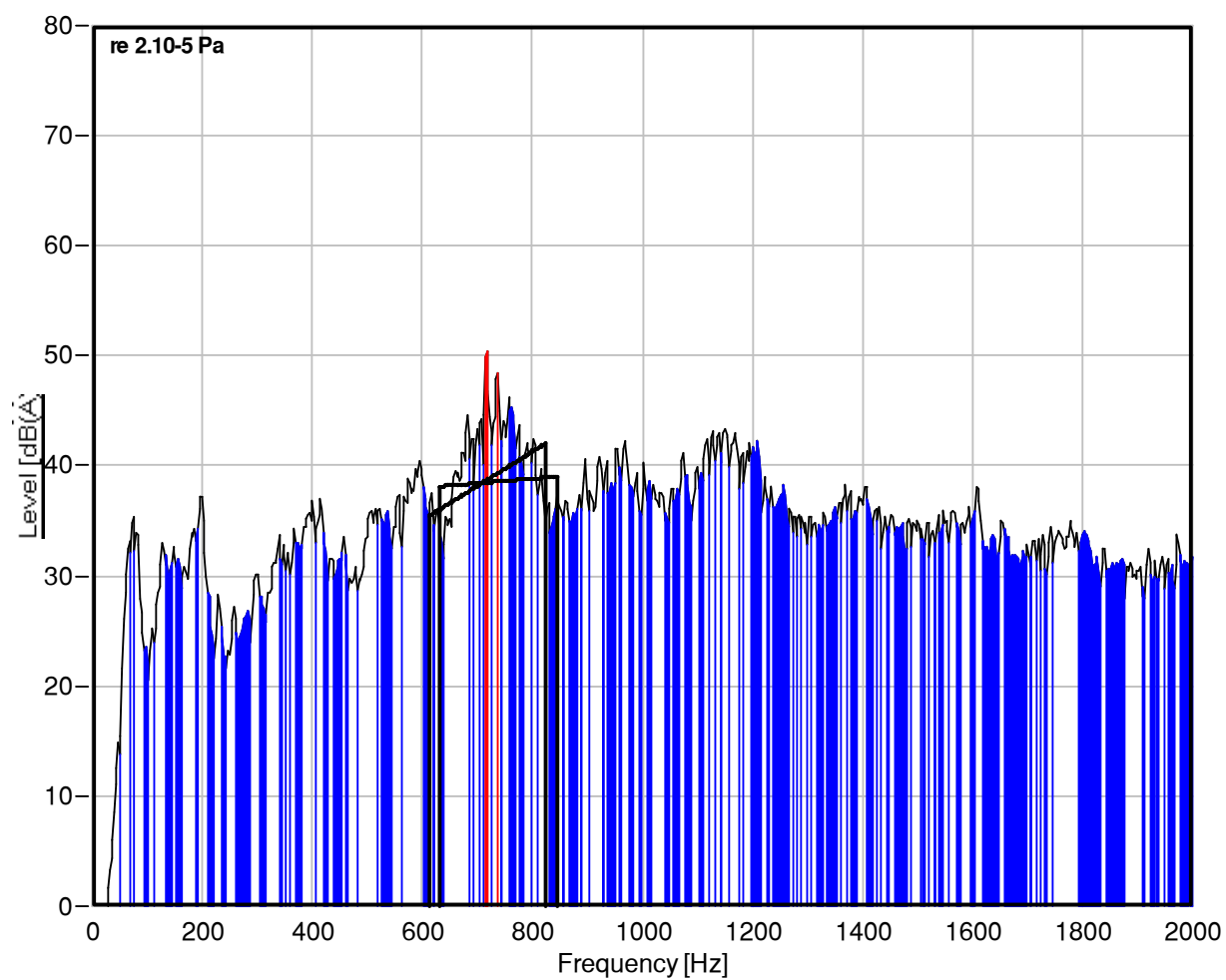


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	1137,5	44,7	54,8	-7,2	0
2	1215	44,7	55	7,3	0
3	1882,5	39,5	54,4	-11,4	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

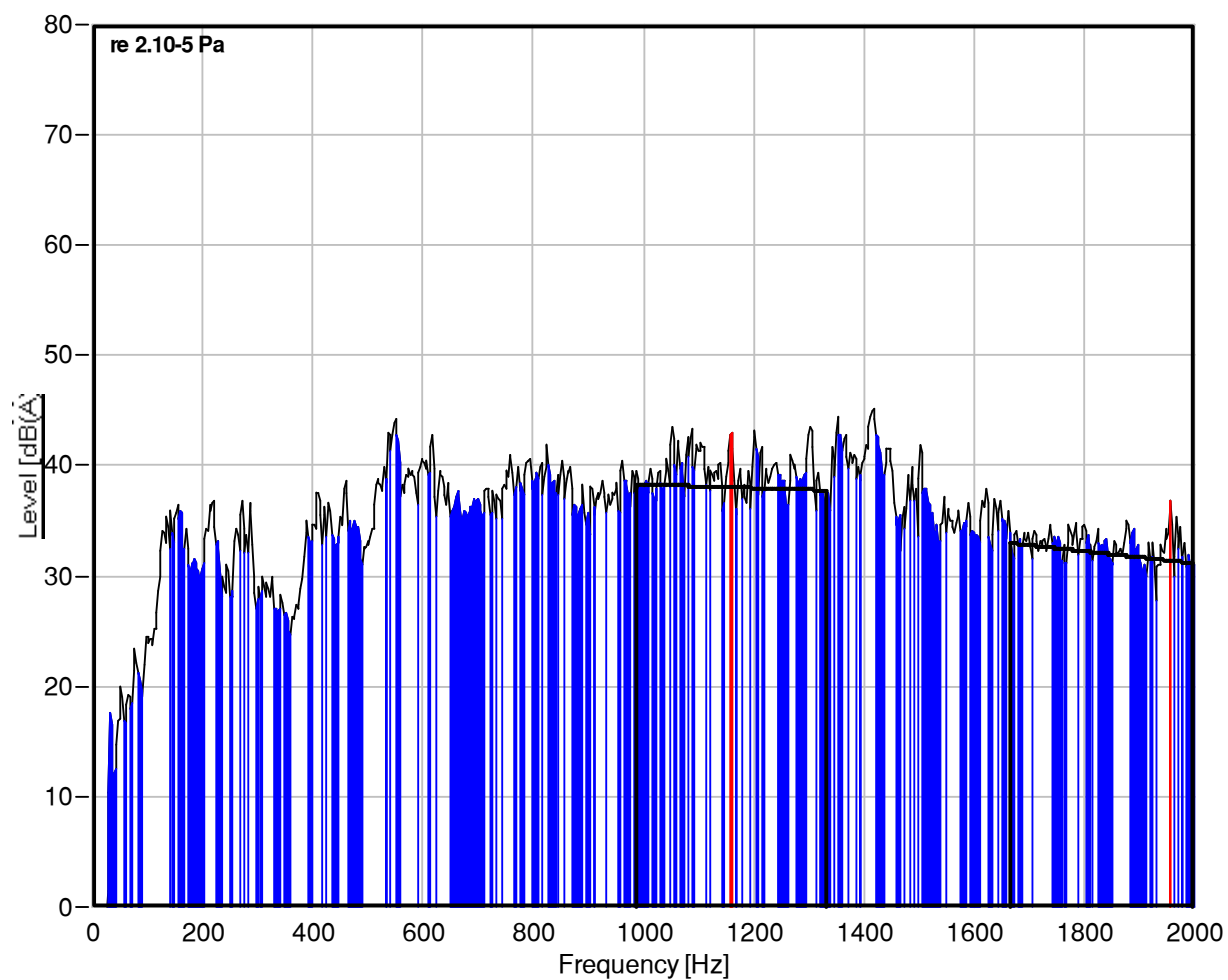


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	717,5	54,4	56,8	0,2	0
2	737,5	54,4	56,3	0,7	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

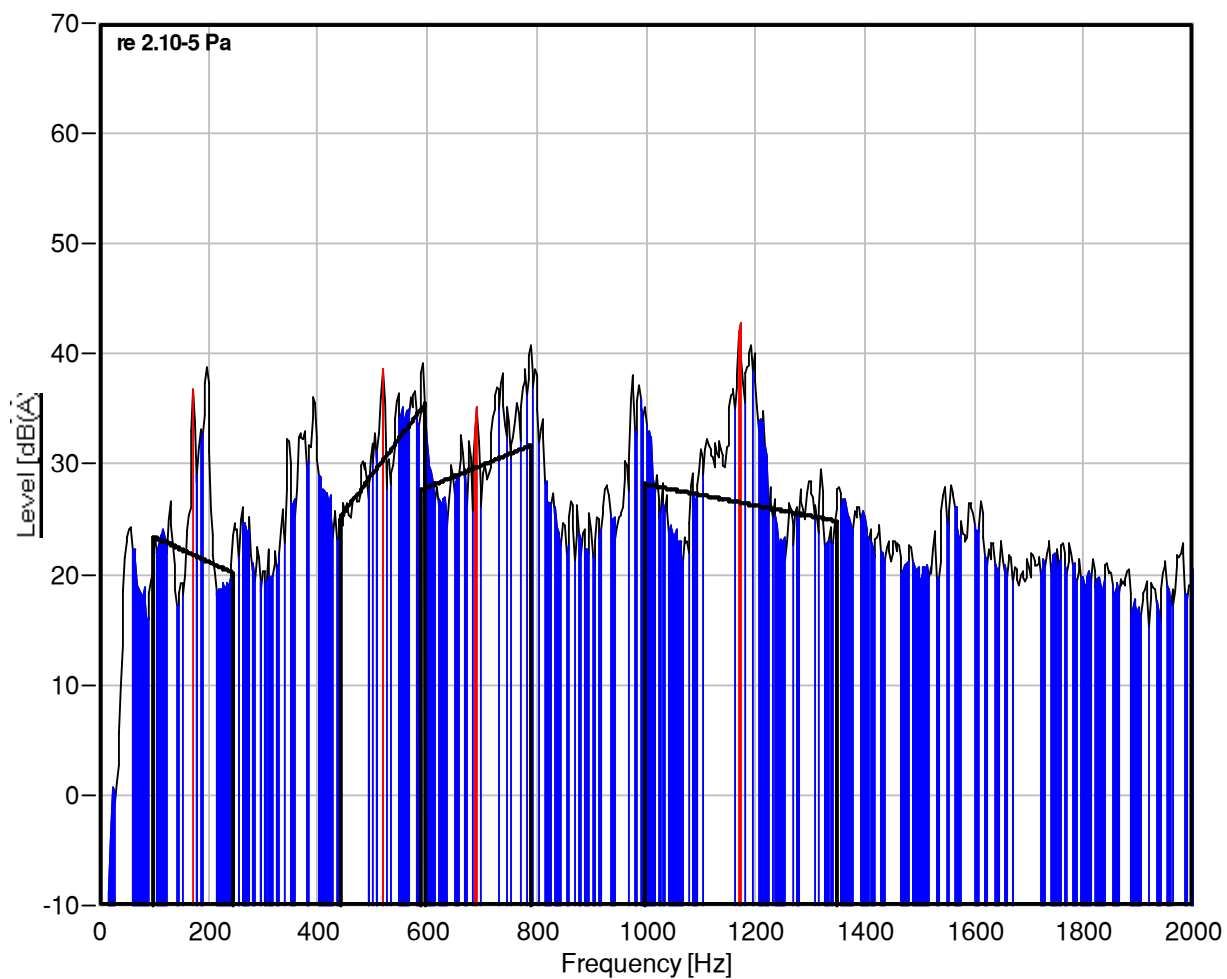


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	1160	45,9	57,8	-9	0
2	1957,5	39,6	51,7	-8,6	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

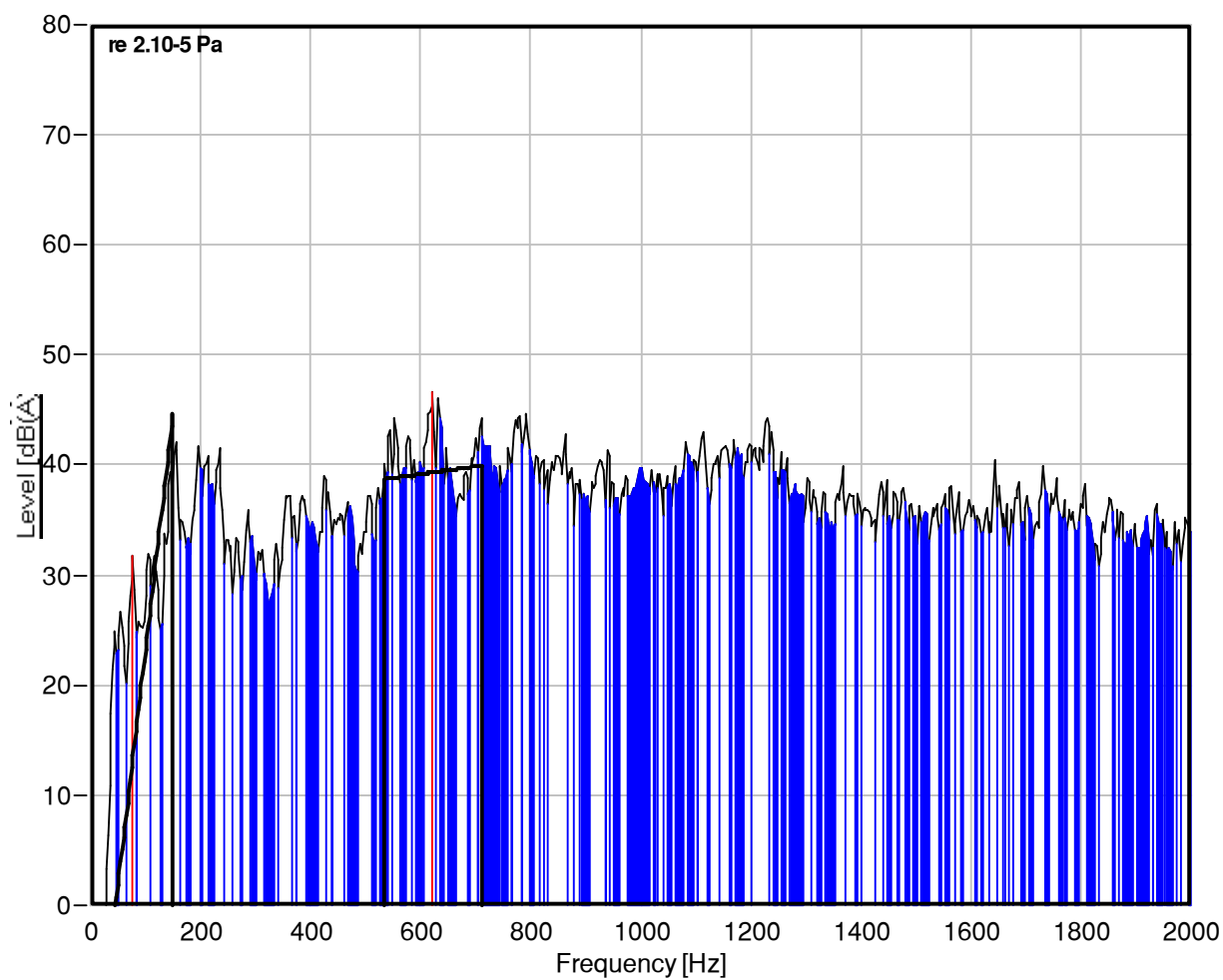


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	172,5	36,8	38	0,8	0
2	520	41,5	47,8	-4	0
3	690	39,1	47,3	-5,7	0
4	1172	45,3	46,4	1,9	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

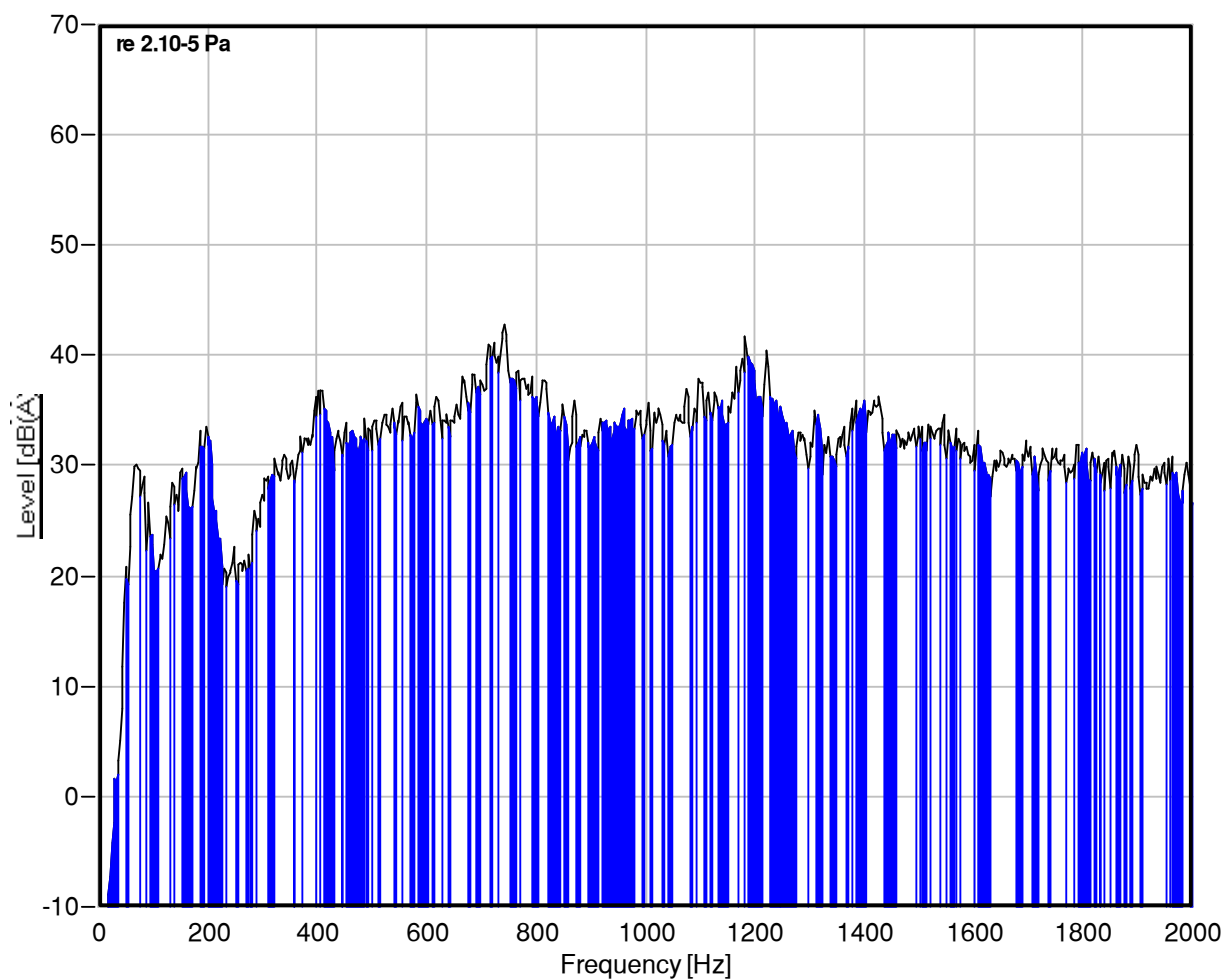


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	77,5	31,7	50,5	-16,8	0
2	622,5	46,7	56,3	-7,2	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

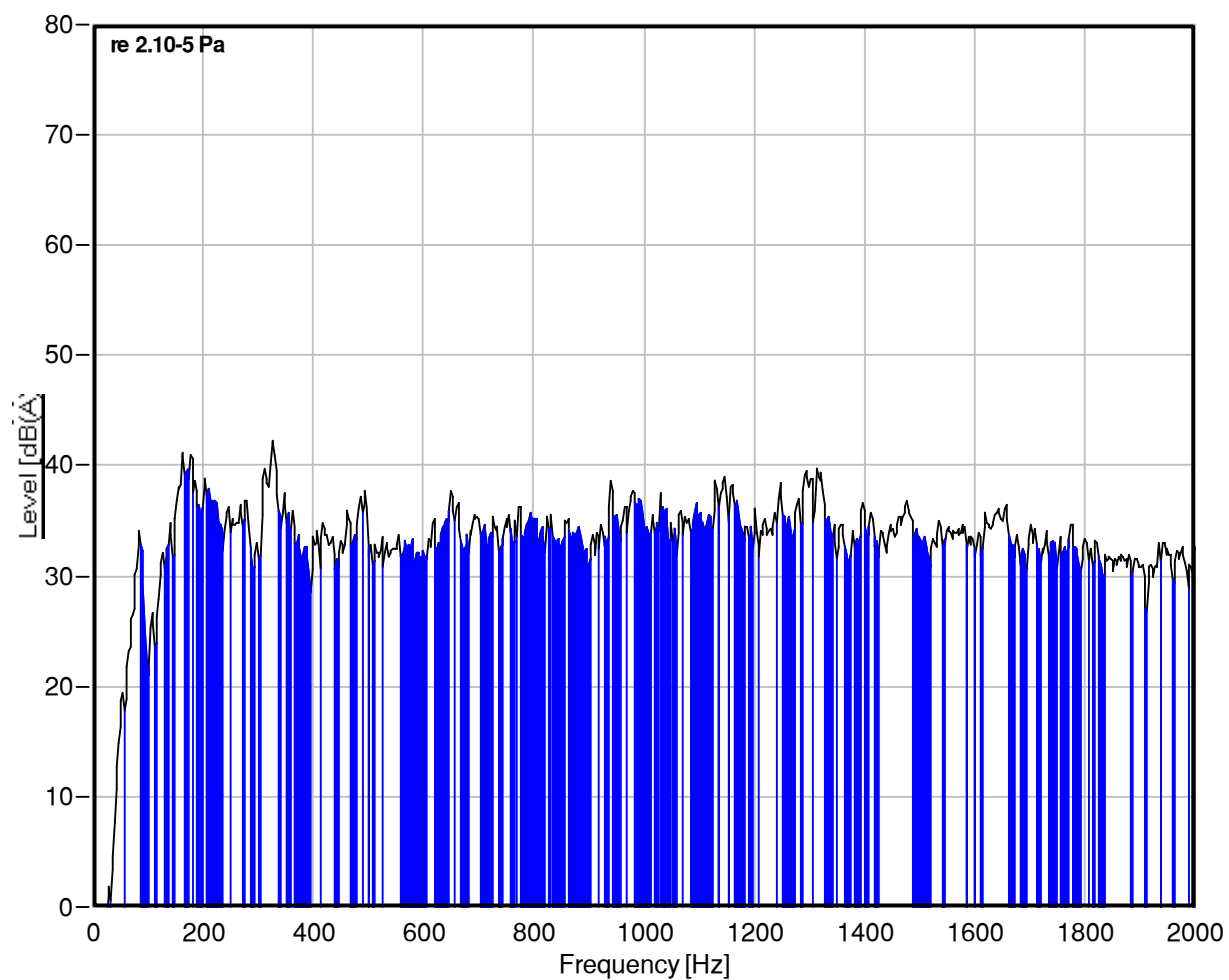
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0



Bijlage 9 Meetgegevens 2017

Notitie

Concept

betreft: MCO Prikkedam: geluidvermogen per crossmotor in de trainingssituatie

datum: 11 januari 2018

referentie: FS/EE/JMa/EA 1021-1-NO

1 Inleiding en samenvatting

In opdracht van Sweco Nederland B.V. is het gemiddelde bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor onderzocht, dat optreedt tijdens een representatieve trainingsdag (woensdag en zondag) bij motocrossclub MCO Prikkedam.

Ten behoeve van het onderzoek zijn bij trainingen op woensdag 6 september (16:00 – 19:00 uur) en zondag 1 oktober 2017 (09:30 – 12:30 uur) geluidmetingen verricht op posities in de directe omgeving van het circuit. Een overzicht van het circuit, de beoordelingsposities (bij woningen) en de gehanteerde meetposities zijn weergegeven in figuur 1. Verder heeft op de meetdagen (voor het nadien verrichten van de berekeningen) een registratie plaatsgevonden van het gebruik van het circuit. Op basis van deze registratie is het effectief aantal verreden crossuren bepaald.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf zijn simultaan dezelfde werkzaamheden (zowel metingen als berekeningen) verricht door Noorman Bouw- en milieu-advies; in paragraaf 3.5 wordt kort op de resultaten van bureau Noorman ingegaan.

Uit de resultaten van metingen en berekeningen volgt dat het thans bepaalde gemiddelde (totale) bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor bij MCO tijdens trainingen 118,0 dB(A) bedraagt.

2 Metingen

2.1 Algemeen

Uit de registratie van het circuitgebruik blijkt dat het effectieve aantal verreden crossuren tijdens de onderzochte woensdag- en zondagtraining circa 37 bedraagt. De metingen zijn verricht onder meteoraamcondities bij 2 verschillende windrichtingen. Voor een overzicht van de weersomstandigheden op beide meetdagen wordt verwezen naar bijlage 1.

2.2 Meetmethode en meetinstrumenten

De geluidmetingen voldoen aan de voorschriften zoals aangegeven in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999 opgesteld in opdracht van het voormalige Ministerie van VROM (hierna Handleiding genoemd). Uitgegaan is van methode II van de Handleiding.

De metingen werden uitgevoerd met behulp van de volgende instrumenten:

- Precision Sound Level Meter met interne Secure Digital (SD) recorder, fabricaat Brüel & Kjær, type 2250 met microfoon, fabricaat Brüel & Kjær, type 4189, met windbol;
- Akoestische ijkbron, fabricaat Brüel & Kjær, type 4231.

De metingen zijn geanalyseerd met behulp van analyse-software Spectralyzer, fabricaat Peutz, versie 3.6.3.

De nauwkeurigheid van de geluidniveaumeter bedraagt volgens IEC 60651 klasse 1 voor de octaafband met middenfrequentie van 63 Hz $\pm$ 1,5 dB, voor de octaafbanden met middenfrequenties van 125 t/m 4000 Hz $\pm$ 1 dB en kan voor de octaafband met middenfrequentie van 8000 Hz +1,5 tot -3 dB bedragen.

De akoestische ijkbron geeft een geluidniveau van 93,8 ($\pm$ 0,25) dB bij 25 °C en van 93,8 ($\pm$ 0,35) dB bij 10 °C of 40 °C bij een frequentie van 1000 ($\pm$ 15) Hz.

De trilling ijkbron geeft een acceleratieniveau van 10 ($\pm$ 3%) ms⁻² bij +10 °C tot +40 °C bij een frequentie van 159,2 ($\pm$ 1%) Hz.

2.3 Meetresultaten

In tabel 2.1 is een spectraal overzicht weergegeven van de door bureau Noorman en Peutz gemeten immissieniveaus (L_i) op de gehanteerde posities A en B rondom het circuit (zie figuur 1) tijdens de trainingen. In bijlage 1 zijn overzichtsfiguren van de meetresultaten opgenomen.

t2.1 Meetresultaten per octaafband en gesommeerd (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Immissieniveau (L _i in dB(A)) per octaafband met middenfrequentie (Hz)								Totaal gesommeerd
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	immissieniveau (L _i in dB(A))
<u>6 september 2017:</u>									
Positie A Noorman, oostzijde circuit	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9
Positie A Peutz, oostzijde circuit	42,0	47,3	50,8	58,6	60,0	57,2	49,7	36,8	63,9
<u>1 oktober 2017:</u>									
Positie B Noorman, noordzijde circuit	39,8	49,0	51,7	55,3	58,8	56,0	44,5	31,0	62,5
Positie B Peutz, noordzijde circuit	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	62,0

Het circa 0,5 dB hogere geluidniveau zoals gemeten door bureau Noorman over de trainingsperiode op 1 oktober wordt mogelijk verklaard doordat de metingen van bureau Noorman circa 15 minuten na aanvang van de training (9.30 uur) zijn gestart. Hierdoor is het eerste deel van de training (waaraan minder geoefende rijders deelnamen, met een lagere geluidproductie) niet in het door bureau Noorman gemeten geluidniveau meegenomen. Dit is bij het meetresultaat van Peutz wel het geval, derhalve zal voor de berekeningen voor de trainingsdag op 1 oktober het meetresultaat van Peutz worden gebruikt. Voor de trainingsdag op 6 september wordt voor de berekeningen uitgegaan van het meetresultaat van bureau Noorman.

3 Berekeningen

3.1 Algemeen

Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding).

In het onderhavige geval is voor de berekeningen gebruik gemaakt van de volgende in de Handleiding vermelde methoden:

- methode II.2: Geconcentreerde bronnen;
- methode II.8: Berekening van de overdracht;
- methode II.10: Hybride methoden.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor octaafbanden met middenfrequentie van 63 t/m 8000 Hz. Gezien de relatief grote A-weging voor de 31 Hz-octaafband en de geluidproductie van de geluidbronnen van de inrichting in deze octaafband zijn de geluidbijdragen in de omgeving in deze octaafband niet relevant. De 31 Hz-octaafband is daarom bij de berekeningen buiten beschouwing gelaten.

3.2 Modelvorming

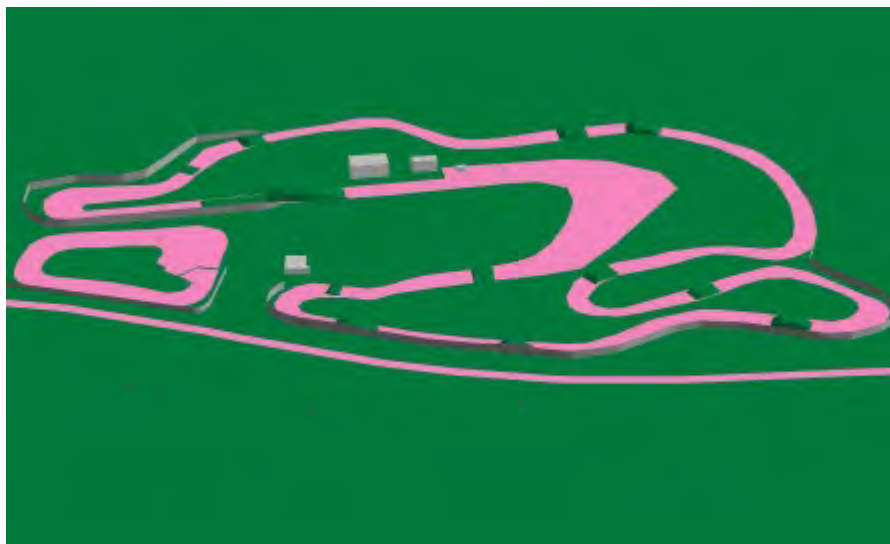
Teneinde de geluidniveaus in de omgeving van een circuit nauwkeurig te kunnen berekenen wordt over het algemeen gebruik gemaakt van een rekenmodel. In voorliggende situatie wordt het rekenmodel tevens gebruikt om het bronvermogen (L_{WR}) van de motoren te bepalen.

In dit rekenmodel worden de geluidbronnen geschematiseerd met behulp van puntbronnen (het effectieve aantal puntbronnen bedraagt 78). De bronhoogte voor de motoren van de senioren bedraagt 0,8 meter ten opzichte van de baan¹. Verder worden alle voor het geluid naar de omgeving relevante afschermingen, bodemgebieden etc. in het rekenmodel verwerkt. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest actuele gegevens met betrekking tot het baanverloop en de afschermingen (zoals van toepassing was tijdens de meetdagen). De rekenposities zijn gesitueerd op 1,5 m boven het plaatselijk maaiveld (dagperiode). De meest relevante bodemfactor (van het buitengebied) bedraagt 0,8 in het rekenmodel. Voor een volledig overzicht van alle invoergegevens wordt verwezen naar bijlage 2.

In figuur 3.1 is een 3D-overzicht (impressie) van het rekenmodel weergegeven.

¹ Bij zowel de metingen als de berekeningen is tevens de geluidemissie van de jeugdklassen (bronhoogte 0,5 meter) meegenomen. Deze geluidemissie geldt als minder relevant en hier wordt in voorliggende notitie verder niet op ingegaan. In het nog op te stellen akoestisch onderzoek zal dit onderwerp uitgebreider worden behandeld.

f3.1 3D-overzicht (impressie) van het rekenmodel



3.3 Rekenresultaten

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) in de dagperiode (07:00 – 19:00 uur) op de gehanteerde meetposities A en B kan met de volgende formule worden bepaald.

$L_{Ar,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g + K_2$, met daarin:

- $L_{Ar,LT}$ = langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (= dagperiode);
- L_i = immissiegeluidniveau (gemeten of berekend);
- C_b = bedrijfsduurcorrectie;
- C_m = meteorocorrectieterm;
- C_g = gevelreflectieterm (in voorliggend geval 0);
- K_2 = toeslagfactor vanwege tonaal of impulsachtig (in voorliggend geval 0).

Wanneer deze formule op de gemeten spectrale immissieniveaus (L_i) uit tabel 2.1 wordt toegepast dan kan daaruit het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau worden berekend zoals weergegeven in de navolgende tabel 3.1.

t3.1 Berekening langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) per meetpositie (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Geluidniveau (in dB(A))								Totaal gesommeerd langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$ in dB(A))
	per octaafband met middenfrequentie (Hz)								
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
<u>6 september 2017 positie A</u>									
-Gemeten imissieniveau Noorman (L_i)	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37	
-Bedrijfsduurcorrectie (C_b)	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	
-Gemiddelde meteocorrectie (C_m)*	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	
Resultaat:	31,6	36,6	39,9	48,4	49,3	46,6	38,8	26,6	53,5
<u>1 oktober 2017 positie B</u>									
-Gemeten imissieniveau Peutz (L_i)	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	
-Bedrijfsduurcorrectie (C_b)	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	
-Gemiddelde meteocorrectie (C_m)*	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	
Resultaat:	29,2	38,1	40,9	44,3	48,0	45,1	34,0	22,2	51,6

^{*}Bepaald met behulp van het rekenmodel.

3.4 Bepaling bronvermogen

In het rekenmodel is een bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor ingevoerd dat resulteert in de berekende (spectrale) langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op positie A en B uit tabel 3.1. Het ingevoerde bronvermogen wordt hierbij aldus (spectraal) 'passend' gemaakt overeenkomstig de meetresultaten. De op deze wijze bepaalde waarden kunnen in bijlage 2 uit het rekenmodel worden afgelezen en zijn tevens weergegeven in onderstaande tabel 3.2. Aanvullend wordt in de tabel het (rekenkundig) gemiddelde van het totale bronvermogen (van beide meetdagen) gepresenteerd.

t3.2 Met behulp van het rekenmodel bepaalde bronvermogens (L_{WR}) (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Geluidniveau (in dB(A))								Totaal gesommeerd
	per octaafband met middenfrequentie (Hz)								bronvermogen
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	(L _{WR} in dB(A))
– Bronvermogen 6 september 2017	82,2	96,7	108,0	115,4	111,2	107,7	103,2	101,6	118,1
– Bronvermogen 1 oktober 2017	82,2	101,2	111,1	114,0	111,6	107,7	100,7	102,1	118,0
Gemiddeld bronvermogen (L_{WR})									118,0

De berekende geluidniveaus ter hoogte van alle beoordelingsposities op beide meetdagen zijn opgenomen in bijlage 3.

3.5 Berekeningen bureau Noorman

De door bureau Noorman simultaan verrichte metingen en berekeningen worden uiteengezet in rapport 21710087.R01 d.d. 28 november 2017. Het rekenmodel van bureau Noorman kijkt op detailniveau af van het Peutz-rekenmodel (o.a. voor wat betreft het aantal en de verdeling van de (punt)bronnen over het circuit en de reflectiefactor van de afschermingen). Het rekenmodel van Noorman resulteert aldus in een overdrachtsterm die enkele tienden van dB's hoger is dan de overdrachtsterm uit het Peutz-model.

Dit leidt tot een gemiddeld bronvermogen per crossmotor van circa 118,5 dB(A), dus circa 0,5 dB(A) hoger dan berekend met het Peutz-model (118 dB(A), zie tabel 3.2).

Noot: indien voor beide meetdagen (6 september en 1 oktober 2017) wordt uitgegaan van het meetresultaat van Peutz in plaats van bureau Noorman, dan resulteert een gemiddeld bronvermogen per motor van circa 117,8 dB(A), dus circa 0,7 dB(A) lager dan het resultaat zoals gepresenteerd in tabel 3.2.

Het circa 0,5 dB(A) hogere bronvermogen (118,5 dB(A) vs. 118,0 dB(A)) leidt echter niet tot hogere rekenwaarden voor de geluidniveaus in de woonomgeving, indien bij de berekeningen het rekenmodel van bureau Noorman wordt gebruikt.

Voor een compleet overzicht van de in voorliggende notitie bij de berekeningen gehanteerde parameters wordt nogmaals verwezen naar bijlage 2.

4 Beoordeling en conclusie

Het in tabel 3.2 weergegeven gemiddelde bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor tijdens een representatieve trainingsdag (gemiddelde over twee trainingsdagen) van circa 118,0 dB(A) bevindt zich bovenin de bandbreedte van bronvermogens die door Peutz als uitgangspunt wordt gehanteerd bij vergunningprocedures voor motocrossclubs in Nederland.

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.

Volgens het KNMV Motocross Geluid Reglement 2017 mag het geluidniveau van aan trainingen deelnemende motoren (te meten op 7,5 m afstand in de meterstand 'slow') niet meer bedragen dan 94 dB(A), waarbij nog een 2 dB(A) marge wordt gehanteerd vanwege de meetnauwkeurigheid.

Uit de registratie bij MCO van het geluidniveau op 7,5 m uit de rijlijn, volgt dat op beide trainingsdagen een relatief groot aantal deelnemers niet voldeed aan de KNMV-norm van 94 dB(A), (96 dB(A) inclusief 2 dB(A) marge). Een significant aantal deelnemers liet zelfs geluidniveaus zien tussen 98 en 102 dB(A). Met name deze "uitschieters" kunnen verantwoordelijk worden geacht voor het relatief hoge gemiddelde bronvermogen van 118 dB(A).

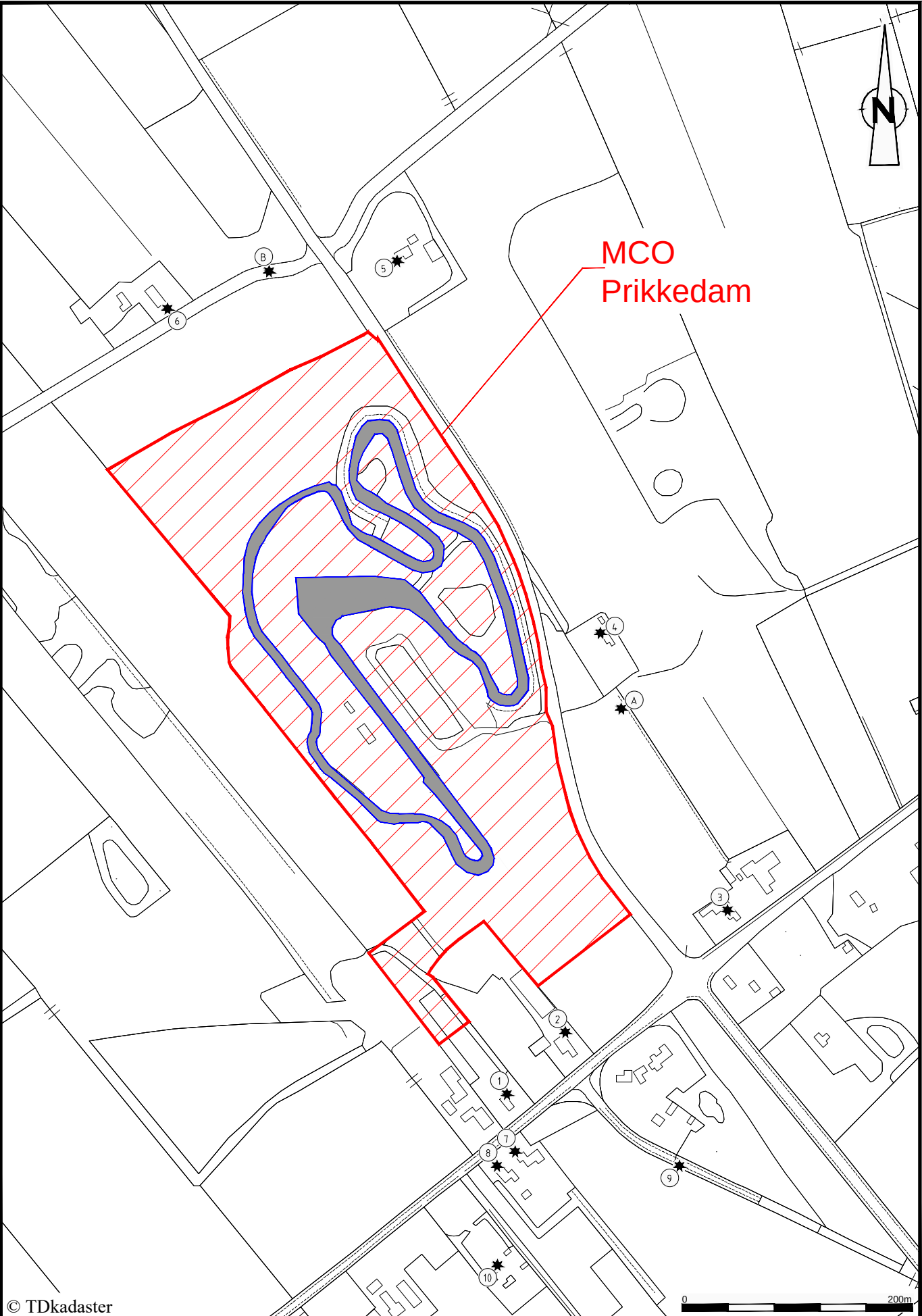


Ter illustratie is in bijlage 4 een tweetal (steekproefgewijze) overzichten opgenomen van het gemeten passeergeluid gedurende circa 30 minuten, tijdens de trainingen op respectievelijk 6 september en 1 oktober 2017. Voor beide overzichten geldt dat er zich het grootste deel van de tijd (circa 25 minuten) gevorderde rijders in de baan bevonden. Uit deze overzichten volgt dat er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) (in blauw aangegeven) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 7 pagina's, 1 figuur en 4 bijlagen.

\\pzd03\zoetermeer\peutz\local\vo46\Projecten\EIA 1021 MCO Ooststellingverf Akoestisch Onderzoek Tbv MER En Bestemmingsplan\tekeningen\DEC17\EIA1021-1-NO-Fig1-EE.dwg







Tabel: Maand Dag Uur Kaart: Max. temp Min. temp Neerslag Sneeuw Gem. wind Max. windstoot

Navigatie

[6 ▼](#) [September ▼](#) [2017 ▼](#) [Meest recente dag](#) [← Dag terug](#) [Dag vooruit →](#)

Uuroverzicht woensdag 6 september 2017 - Oosterwolde (Friesland) (8431)

Uur	Temperatuur °C		Vochtigheid		Wind			Zicht m	Straling J/cm ²	Druk hPa	Neerslag	
	Lucht	Gevoel	Dauwpunt °C	Rel. vocht. %	Gem. richting °	Snelheid m/s	Stoten m/s				Som	Duur
0:00	17,2	17,2	16,4	95	190	2	4	6500	0	1013,2	< 0,1	0m
1:00	16,3	16,3	15,6	95	210	2	4	6300	0	1012,9	< 0,1	0m
2:00	16,8	16,8	16,3	96	190	2	3	6100	0	1012,7	0,0	0m
3:00	17,1	17,0	16,5	96	190	3	4	6100	0	1012,2	0,0	0m
4:00	16,9	16,8	16,1	94	190	3	5	6100	0	1011,6	0,0	0m
5:00	16,7	16,6	15,7	94	190	3	5	6100	0	1011,1	0,0	0m
6:00	16,6	16,1	15,6	94	190	4	5	6000	0	1010,4	< 0,1	0m
7:00	16,6	16,1	15,8	95	200	4	6	5900	0	1009,8	0,2	30m
8:00	16,7	16,0	15,9	95	210	5	7	6500	5	1009,6	0,0	0m
9:00	17,1	16,5	16,5	96	230	5	8	5600	34	1009,6	0,3	6m
10:00	16,7	15,5	15,3	91	280	7	11	6500	33	1010,2	0,5	24m
11:00	14,1	11,8	12,9	92	300	9	16	4100	59	1011,6	0,4	24m
12:00	15,2	14,4	12,4	83	290	4	15	7000	62	1012,3	0,2	12m
13:00	17,3	16,7	13,3	77	280	5	8	7500	148	1012,5	0,0	0m
14:00	14,3	12,7	12,8	91	260	6	13	5700	92	1013,3	0,2	6m
15:00	14,8	13,3	11,3	79	280	6	10	7500	85	1013,7	< 0,1	0m
16:00	13,7	13,5	11,3	85	280	2	11	7000	46	1013,8	0,3	18m
17:00	14,4	13,8	11,7	84	290	3	6	6900	57	1014,0	< 0,1	0m
18:00	15,9	15,0	12,0	77	270	5	8	7500	93	1013,9	0,4	12m
19:00	14,8	13,3	10,7	76	280	6	14	6900	41	1014,1	< 0,1	0m
20:00	13,8	13,6	11,2	84	280	2	9	7000	12	1014,3	< 0,1	0m
21:00	13,5	12,7	10,6	83	270	3	5	7000	0	1014,8	0,0	0m
22:00	12,6	12,2	10,9	89	240	2	4	7000	0	1014,6	< 0,1	0m
23:00	13,2	12,3	11,0	86	250	3	5	6400	0	1014,5	< 0,1	0m

Uw locatie

Voer postcode of gemeente naam in:

Uitleg

De waarnemingen in het historie overzicht zijn KNMI geverifieerde waarnemingen. Deze waarnemingen lopen minimaal 24 uur achter ten opzichte van het huidige tijdstip en zijn dus niet realtime. De waarnemingen in het [actueel](#) overzicht zijn realtime maar nog niet geverifieerd.

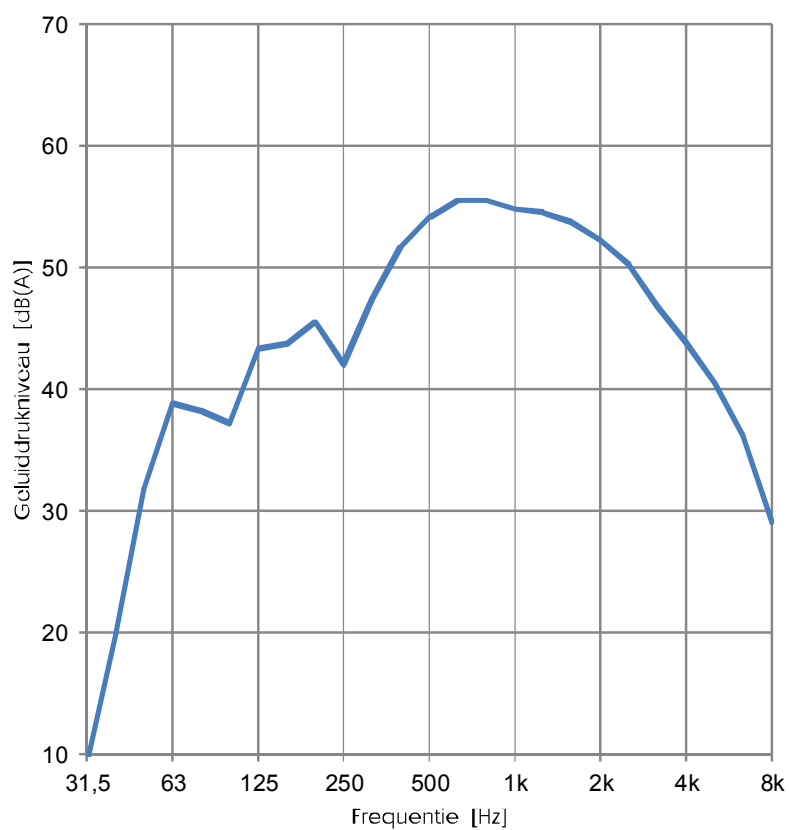
Het kan voorkomen dat er tijdstippen of elementen ontbreken doordat het waarneem station geen waarnemingen heeft doorgegeven. Ook nemen niet alle waarneemstations alle weerelementen waar. Sommige stations meten bijvoorbeeld alleen wind.

ZAKELIJKE DIENSTEN

[Login zakelijke klanten](#)[Zakelijke dienstverlening](#)[Consumentendiensten](#)[Adverteren](#)[Over Infoplaza](#)[Over Infoplaza](#)[Werken bij Infoplaza](#)[Cookies](#)[Disclaimer & Privacy](#)

INFOPLAZA MEDIA NETWORK

[Infoplaza](#)[Weerplaza](#)[Verkeerplaza](#)[OVplaza](#)[Zomerplaza](#)[Winterplaza](#)[Weersverwachting.nl](#)[Weersvoorspelling.nl](#)



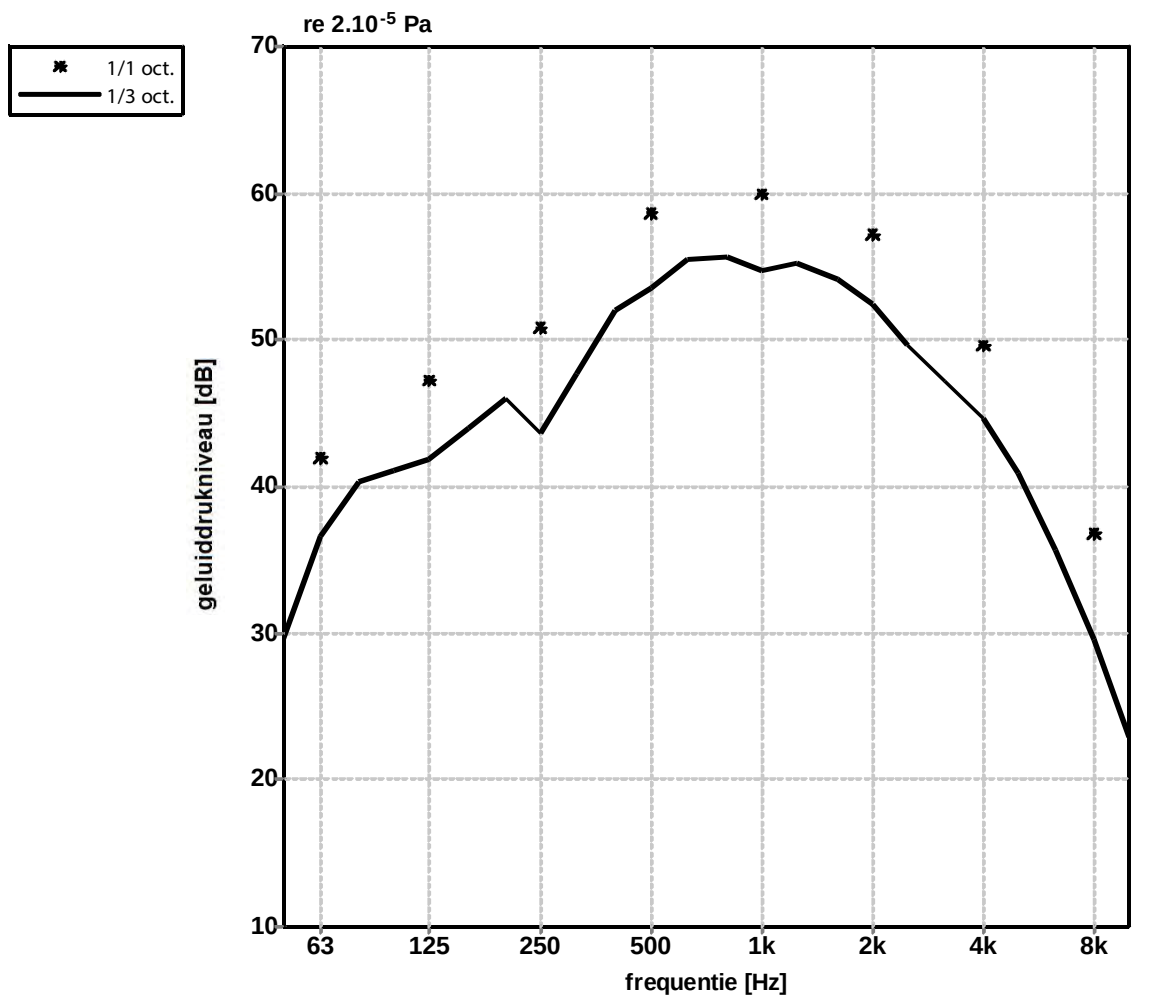
Meetresultaten 6 september 2017 (nabij woning Prikkedam 1)

31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	dB(A)
4,5	31,8	37,2	45,5	51,7	55,5	53,7	46,8	36,1	
9,1	38,8	43,3	42,0	54,1	54,8	52,2	43,8	29,1	
19,7	38,2	43,7	47,4	55,5	54,5	50,2	40,5	22,2	
20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9

meetdatum 06092017

meettijd 10767,3 sec.

63,9 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	29,6	41,1	46,0	52,0	55,6	54,2	47,1	35,6	
	36,5	41,8	43,6	53,5	54,7	52,4	44,6	29,6	dB
	40,2	44,0	47,7	55,4	55,2	49,7	40,9	22,9	
1/1 oct.	42,0	47,3	50,8	58,6	60,0	57,2	49,7	36,8	dB

[start](#)[weer ▼](#)[locatieverwachting](#)[verlet](#)[onwerkbaar weer](#)[betonfase](#)[Hulp](#)[Mijn account](#)

Tabel: Maand Dag Uur Kaart: Max. temp Min. temp Neerslag Sneeuw Gem. wind Max. windstoot

Navigatie

1 ▼ Oktober ▼ 2017 ▼ [Meest recente dag](#)[← Dag terug](#) | [Dag vooruit →](#)

Uuroverzicht zondag 1 oktober 2017 - Oosterwolde (Friesland) (8431)

Uur	Temperatuur °C		Vochtigheid		Wind			Zicht m	Straling J/cm ²	Druk hPa	Neerslag	
	Lucht	Gevoel	Dauwpunt °C	Rel. vocht. %	Gem. richting °	Snelheid m/s	Stoten m/s				Som	Duur
0:00	7,5	6,3	7,2	98	190	2	3	5900	0	1017,5	0,0	0m
1:00	7,8	5,9	7,5	98	200	3	3	5800	0	1017,6	0,0	0m
2:00	7,9	6,7	7,6	98	190	2	3	3500	0	1017,8	0,0	0m
3:00	7,8	6,6	7,5	98	200	2	3	5600	0	1018,3	0,0	0m
4:00	8,0	6,8	7,7	98	190	2	3	5700	0	1018,3	0,0	0m
5:00	8,0	6,1	7,8	98	180	3	3	5700	0	1018,3	0,0	0m
6:00	7,1	5,8	6,8	98	190	2	3	4400	0	1018,6	0,0	0m
7:00	8,0	6,1	7,8	98	180	3	4	5700	0	1018,5	0,0	0m
8:00	8,4	7,3	8,1	97	160	2	4	5000	2	1018,6	0,0	0m
9:00	9,9	8,4	9,2	95	160	3	5	5700	30	1018,8	0,0	0m
10:00	11,9	10,3	10,2	89	170	4	6	6200	76	1018,7	0,0	0m
11:00	13,8	12,3	11,0	82	170	5	7	6900	118	1018,7	0,0	0m
12:00	14,9	14,0	11,6	80	170	4	7	7000	143	1018,6	0,0	0m
13:00	16,1	15,0	11,7	75	180	6	8	7100	166	1018,3	0,0	0m
14:00	17,2	16,4	11,9	70	170	6	9	7500	152	1017,8	0,0	0m
15:00	17,8	17,1	11,7	67	180	6	10	8000	132	1017,3	0,0	0m
16:00	16,8	16,1	11,2	69	170	5	11	8000	86	1016,9	0,0	0m
17:00	17,0	16,1	11,4	69	170	6	9	8000	66	1016,4	0,0	0m
18:00	16,5	15,5	11,0	70	180	6	10	7500	28	1015,8	0,0	0m
19:00	16,1	15,5	11,0	71	170	4	8	7500	6	1015,7	0,0	0m
20:00	15,8	14,8	11,0	73	170	5	8	7500	0	1015,6	0,0	0m
21:00	15,6	14,6	10,3	70	170	5	10	7500	0	1015,2	0,0	0m
22:00	15,1	14,0	10,5	73	170	5	9	7500	0	1014,3	0,0	0m
23:00	15,1	13,7	10,2	72	180	6	12	7500	0	1013,5	0,0	0m

Uw locatie

Voer postcode of gemeente naam in:

Uitleg

De waarnemingen in het historie overzicht zijn KNMI geverifieerde waarnemingen. Deze waarnemingen lopen minimaal 24 uur achter ten opzichte van het huidige tijdstip en zijn dus niet realtime. De waarnemingen in het [actueel](#) overzicht zijn realtime maar nog niet geverifieerd.

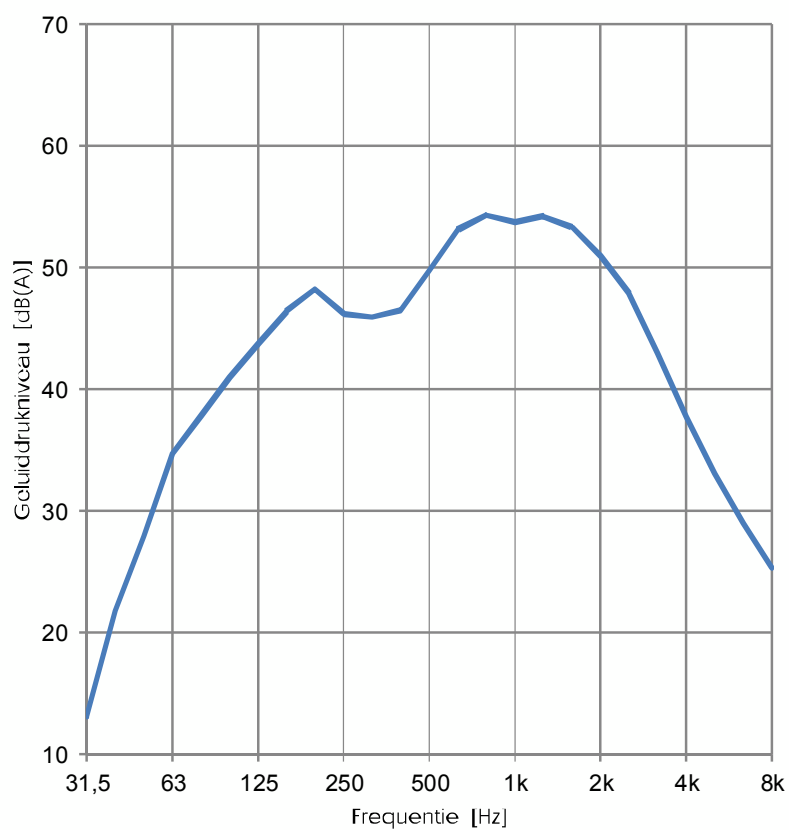
Het kan voorkomen dat er tijdstippen of elementen ontbreken doordat het waarneem station geen waarnemingen heeft doorgegeven. Ook nemen niet alle waarneemstations alle weerelementen waar. Sommige stations meten bijvoorbeeld alleen wind.

ZAKELIJKE DIENSTEN

[Login zakelijke klanten](#)[Zakelijke dienstverlening](#)[Consumentendiensten](#)[Adverteren](#)[Over Infoplaza](#)[Over Infoplaza](#)[Werken bij Infoplaza](#)[Cookies](#)[Disclaimer & Privacy](#)

INFOPLAZA MEDIA NETWORK

[Infoplaza](#)[Weerplaza](#)[Verkeerplaza](#)[OVplaza](#)[Zomerplaza](#)[Winterplaza](#)[Weersverwachting.nl](#)[Weersvoorspelling.nl](#)



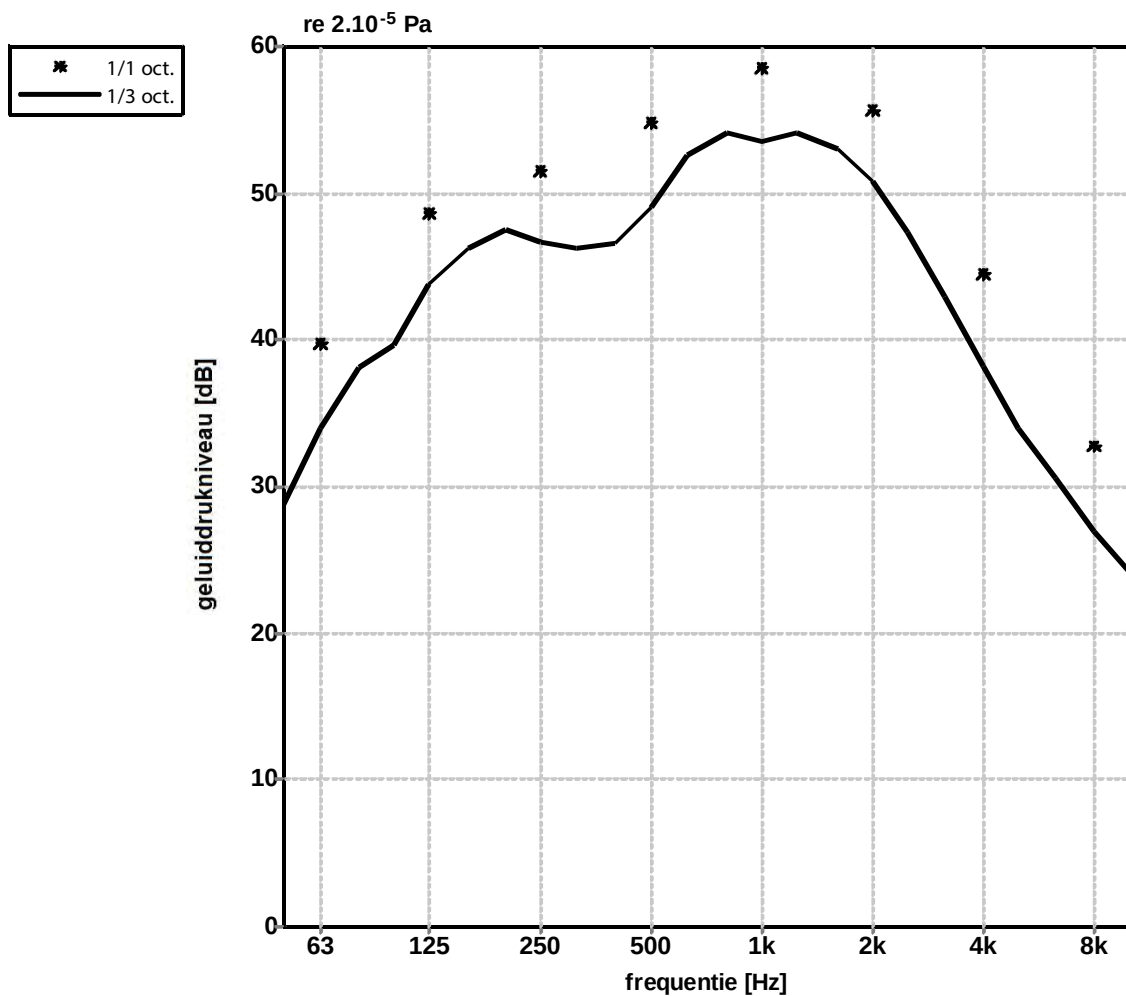
Meetresultaten 1 oktober 2017 (tussen de woningen Prikkedam 2 en Prikkedam 3)

31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	dB(A)
5,8	27,9	41,0	48,2	46,5	54,3	53,3	43,0	29,0	
13,1	34,7	43,7	46,2	49,7	53,7	50,9	37,8	25,3	
21,8	37,8	46,4	45,9	53,1	54,2	47,9	33,1	20,5	
22,4	39,8	49,0	51,7	55,3	58,8	56,0	44,5	31,0	62,5

meetdatum 01102017

meettijd 10803,4 sec.

62,0 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	28,7	39,7	47,4	46,5	54,1	53,0	43,0	30,5	
	33,9	43,7	46,6	49,0	53,5	50,8	38,2	27,0	dB
	38,0	46,2	46,2	52,6	54,0	47,3	33,9	24,2	
1/1 oct.	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	dB



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

MEMO

Van : Rients Koster
Project : De Prikkedam
Opdrachtgever : gemeente Ooststellingwerf

Datum : 27 mei 2019

Aan : --

CC : --

Betreft : onderzoek luchtkwaliteit



Inleiding

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf is een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het motorcrossterrein De Prikkedam te Makkinga. In voorliggende memo worden de luchtkwaliteitsaspecten beschreven in het kader van het MER en bestemmingsplan voor motorcrossterrein De Prikkedam.

Toetsingskader luchtkwaliteit (Wet milieubeheer)

Algemeen

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is opgenomen onder titel 5.2 ("Luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm luidt:

Artikel 5.16

- 1 Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:
 - a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;
 - b. dat, met inachtneming van het vijfde lid en de krachtens dat lid gestelde regels:
 - 1°. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
 - 2°. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
 - c. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in

betekende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

- d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, eenontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

In bijlage 2 bij de Wm zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Grenswaarden zijn opgenomen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof: PM₁₀, PM_{2,5}), lood, koolmonoxide en benzeen. Er is een richtwaarde opgenomen voor ozon en er zijn richtwaarden gedefinieerd voor het totale gehalte van de stoffen benzo(a)pyreen, arseen, cadmium en nikkel in de PM₁₀ fractie.

In de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007” zijn regels en voorschriften opgenomen voor het meten en berekenen van concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethodes opgenomen. De gestandaardiseerde rekenmethodes geven resultaten die rechtsgeldig zijn.

Beschouwde stoffen en grenswaarden

In de Nederlandse situatie zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ kritisch ten opzichte van de grenswaarden. In het kader van het MER en bestemmingsplan De Prikkedam zijn de concentraties van die stoffen in detail berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden opgenomen.

Tabel 1: grenswaarden NO₂ en PM₁₀

stof	grenswaarde	toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uurgemiddelde, mag maximaal 18 keer per kalenderjaar overschreden worden
PM ₁₀	40 µg/m ³	jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 keer per kalenderjaar overschreden worden

Wat betreft de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, arseen, cadmium, nikkel en ozon treden de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen van grens- of richtwaarden op. De concentraties van deze stoffen vertonen een dalende trend en zijn dermate laag, dat overschrijding van de daarvoor geldende grens- of richtwaarden in de omgeving van het plangebied redelijkerwijs uitgesloten is. De voornoemde stoffen zijn daarom niet nader in detail in beeld gebracht.

Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 een grenswaarde van 25 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie. In het NSL zijn maatregelen opgenomen om te voldoen aan de grenswaarde voor PM₂₅. Deze maatregelen zijn er tevens op gericht om te voldoen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. In algemene zin kan er vanuit worden gegaan dat wanneer aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan, tevens aan de grenswaarde voor PM₂₅ wordt voldaan.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen beoordeeld dient te worden. Eén van de belangrijkste onderdelen van de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO₂ en PM₁₀. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof maximaal 10 meter van de wegrand bepaald. Als de rooilijn van bebouwing dicht bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden. In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 is het "toepasbaarheidsbeginsel" opgenomen. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden.

De belangrijkste consequenties van het toepasbaarheidsbeginsel zijn:

- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft waar geen bewoning is;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de ARBO-regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiek toegankelijke plaatsen; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingscriterium een rol). Toetsing vindt plaats vanaf de grens van de inrichting of bedrijfsterrein, op een punt dat representatief is voor de luchtkwaliteit in een gebied van (minimaal) 250 bij 250 meter, gelegen langs de grens van het terrein van de inrichting of het bedrijfsterrein;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm. Voor het bepalen van de rekenpunten speelt het "blootstellingscriterium" een rol. Het blootstellingscriterium houdt in dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingsperiode die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is.

Voor inrichtingen dient het bepalen van het aantal overschrijdingen te gebeuren door directe telling van het gemiddelde aantal overschrijdingsdagen per jaar in een verspreidingsberekening, waarbij gebruik wordt gemaakt van een tienjarige meteorologische database. Indien er sprake is van een verkeersaantrekkende werking, dient het aantal verspreidingsdagen dat hier het gevolg van is ook berekend te worden.

NIBM (niet in betekende mate)

Onderdeel van de Wet milieubeheer is het begrip "niet in betekende mate". Indien een nieuw initiatief in niet-betekende mate bijdraagt aan de heersende achtergrondconcentratie kan toetsing aan de wettelijke grenswaarden achterwege blijven. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 is, conform de algemene maatregel van bestuur (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM), het begrip NIBM als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ gedefinieerd. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Het gaat dan bijvoorbeeld om het realiseren van kantoor- en woningbouwlocaties. Het project is dan NIBM als ze onder de vastgestelde omvang blijft.
- Op een andere manier aannemelijk maken dat het project de 3% grens niet overschrijdt. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Dit mag ook als een project de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM overschrijdt. Het is dan mogelijk om alsnog via berekeningen aannemelijk te maken dat de 3% grens niet wordt overschreden. Soms kan een kwalitatieve beschrijving voldoende zijn.

Bij de NIBM toets wordt de toename van de luchtverontreiniging afgezet tegen de autonome ontwikkeling.

Het is niet toegestaan om 'in betekenende mate' (IBM) projecten in meerdere NIBM-projecten op te knippen. In het Besluit NIBM is hiervoor een anticumulatieartikel opgenomen.

Berekeningen en uitgangspunten

Rekenmethode

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V4.50, module Stacks+. Het op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ rekent conform de standaard rekenmethoden SRM1, SRM2 en SRM3. De gemiddelde ruwheidslengte van het studiegebied wordt automatisch door het programma bepaald (via de PreSRM tool). Voor de gemiddelde meteorologie is uitgegaan van het 10 jarig bestand 1995 - 2004 (referentie-meteo).

Uitgangspunten

Algemeen

In het kader van de MER wordt een afweging gemaakt van een aantal alternatieven en varianten (zie hoofddocument), waarbij in de plusvariant mogelijk meer wedstrijddagen worden toegestaan. De verschillende alternatieven/varianten moeten uiteindelijk worden getoetst aan de Wet milieubeheer, waarbij in de basis aannemelijk moet worden gemaakt dat aan de grenswaarden uit de Wm wordt voldaan.

Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening. Als blijkt dat deze invloed gering is op basis van worst-case uitgangspunten, kan worden gesteld dat luchtkwaliteit geen relevant aspect is voor de afweging.

Bezoekersverkeer

Voor de bepaling van de emissie van fijn stof en NO_x vanwege bezoekersverkeer is gebruik gemaakt van de optie "weg" in het rekenmodel, waarbij de invoergegevens zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek voor langelijke/regionale wedstrijden. De emissie van fijn stof en NO_x wordt door het rekenprogramma bepaald. Met invoer als "weg" betekent dit dat er wordt gerekend met iedere dag van het jaar deze hoeveelheid verkeer.

Motorcrossen en baanonderhoud

De emissie van fijn stof tijdens het rijden van crossmotoren wordt veroorzaakt door de uitstoot van verbrandingsgassen en banden-/remslijtage. Daarnaast kan er sprake zijn van stofopwerveling, met name tijdens droge baancondities. In 2005 zijn door het Bureau Milieumetingen van de provincie Noord-Brabant metingen verricht bij een motorcrosscircuit te Berghem. Daarbij is de fijn stof-emissie per crossmotor per uur bepaald als gevolg van verbranding en stofopwerveling:

- droge baan 0,122 kg/motor/uur;
- natte baan 0,014 kg/motor/uur;

Hoewel er in droge omstandigheden wordt gesproken, wordt worst-case uitgegaan van een emissie op basis van "droge baan" condities. Voor de berekening van de emissie van NO_x is uitgegaan van gegevens zoals gepubliceerd op de site van Aerius (www.aerius.nl), waarbij het hoogste kentel is gebruikt voor lichte motorvoertuigen (waaronder motoren). De emissie bedraagt 0,642 g/motor/km. Op basis van een gemiddelde rijnsnelheid van 50 km/uur bedraagt de emissie van NO_x dan 0,0321 kg/motor/uur.

Voor wat betreft baanonderhoud is uitgegaan van een standaard kental van 9,2 g/kWh voor dieselaangedreven werktuigen (tractor/mobiele kraan), wat neerkomt op 1,38 kg/uur (gemiddeld vermogen 150 kW). Voor fijn stof geldt een standaard kental van 0,54 g/kWh en daarmee 0,0181 kg/uur.

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten voor de berekeningen samengevat, waarbij voor een worst-case inschatting is uitgegaan van 52 weken per jaar trainingen en 12 wedstrijddagen.

Tabel 1: uitgangspunten luchtkwaliteitsberekeningen

bron	weken/jaar	dagen/week	uren/dag	emissie/motor/uur		totale emissie/jaar	
				NO _x [kg/uur]	PM ₁₀ [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]	PM ₁₀ [kg/jaar]
trainingen	52	2	40	0,0321	0,122	133,536	507,520
baanonderhoud	52	1	2	1,38	0,0181	143,520	8,424
wedstrijden	12	1	240	0,0321	0,122	92,448	351,360
minibaan	52	2	8	0,0321	0,122	26,707	101,504
totaal per jaar						396,211	968,808

Op basis van bovenstaande bronbijdragen zijn de concentraties berekend met het verspreidingsmodel Geomilieu, versier V4.50, module Stacks+ en conform de voorschriften in de Rbl 2017. De berekende concentraties zijn gebaseerd op de meest actuele achtergrondconcentraties die jaarlijks worden gepubliceerd.

In tabel 2 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten (zie tevens de bijlagen).

Tabel 2: resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO _x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM ₁₀			
	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

2 Achtergrondconcentratie.

In de bijlagen zijn tevens de resultaten gegeven voor PM_{2,5} op basis van (worst-case) dezelfde emissie als voor PM₁₀. De waarden blijven ruimschoots onder de grenswaarden.

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	9,1	8,9
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	9,0	8,9
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	9,0	8,9
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	9,1	8,9
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	9,0	8,9
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,9	8,9
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	9,1	8,9
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	9,1	8,9
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	9,1	9,0
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	9,0	8,9
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	9,0	8,9
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,9	8,9
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	9,1	8,9
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,2	8,9

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschrijdingen uur limiet [-]
4	0,2	0
1	0,1	0
2	0,1	0
3	0,1	0
5	0,1	0
6	0,1	0
7	0,1	0
8	0,1	0
9	0,0	0
10	0,0	0
11	0,1	0
12	0,1	0
13	0,3	0
14	0,4	0

Rapport:		Resultatentabel				
Model:		model luchtkwaliteit				
Resultaten voor model:		model luchtkwaliteit				
Stof:		PM10 - Fijnstof				
Zeezoutcorrectie:		Ja				
Referentiejaar:		2019				
Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	13,4	13,0	
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	13,2	13,2	
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	13,3	13,1	
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	13,3	13,2	
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	13,2	13,0	
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	13,2	13,0	
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	13,2	13,2	
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	13,2	13,2	
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	13,9	13,8	
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	13,2	13,2	
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	13,2	13,0	
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	13,2	13,0	
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	13,3	13,0	
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	13,6	13,0	

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2019

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschrijdingen 24 uur limiet [-]
4	0,4	3
1	0,1	3
2	0,1	3
3	0,2	3
5	0,2	3
6	0,1	3
7	0,1	3
8	0,1	3
9	0,1	3
10	0,1	3
11	0,2	3
12	0,1	3
13	0,3	3
14	0,6	3

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	8,8	8,4
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	8,5	8,4
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	8,5	8,4
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	8,6	8,4
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	8,6	8,4
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,5	8,4
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	8,5	8,4
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	8,5	8,4
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	8,6	8,5
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	8,5	8,4
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	8,5	8,4
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,5	8,4
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	8,7	8,4
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,0	8,4

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2019

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
4	0,4
1	0,1
2	0,1
3	0,1
5	0,2
6	0,1
7	0,1
8	0,1
9	0,1
10	0,1
11	0,2
12	0,1
13	0,3
14	0,6

2019

Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE



COLOFON



BUREAU FAUNAX

Badweg 40 B
8401 BL Gorredijk

0513-435024

info@faunax.nl

www.faunax.nl

Lid van Netwerk Groene Bureaus



Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga

Gorredijk, april 2019

In opdracht van:
Rho Adviseurs

Contactpersonen:
Mevr. J. Poelstra

Uitvoering:
Bureau FaunaX

Veldwerk en rapportage:
Jelmer Groen

Autorisatie:
Dhr. E.P. de Boer

Foto's voorpagina:
Impressie van het plangebied en een verlaten dassenpijp

© Bureau FaunaX. Gebruik en overname van gegevens alleen toegestaan met volledige bronvermelding:
Bureau FaunaX (2019). Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga. Rapport 19056. Bureau FaunaX, Gorredijk.

Disclaimer: In deze rapportage worden de resultaten van een onafhankelijk onderzoek behandeld. Bureau FaunaX heeft een adviserende rol en spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het plan waarop dit onderzoek betrekking heeft. Dit onderzoek is zo zorgvuldig en nauwkeurig mogelijk uitgevoerd. Het voorkomen van beschermde soorten is echter onvoorspelbaar. Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend. Op dit onderzoek zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Leeuwarden.

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	2
1.3	Onderzoeksopzet	2
1.4	Karakteristiek plangebied en planvoornemen.....	3
2	RESULTATEN QUICKSCAN	5
2.1	Flora.....	5
2.2	Vogels	5
2.2.1	Jaarrond beschermde vogelnesten	5
	Overige (broed)vogelsoorten	6
2.3	Vissen	6
2.4	Amfibieën	6
2.5	Reptielen.....	7
2.6	Ongewervelden	7
2.7	Zoogdieren	7
2.7.1	Vleermuizen	7
2.7.2	Overige zoogdieren	10
2.8	Natura 2000.....	10
2.9	Houtopstanden	11
2.10	Overige gebiedsbescherming (niet Wnb)	11
3	Conclusie & alternatieven.....	12
3.1	Overzicht beschermde soorten	12
3.2	Natura 2000.....	12
3.3	De alternatieven.....	12
4	LITERATUUR EN BRONNEN.....	15
	BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING	- 1 -
4.1	Wnb Soortbescherming.....	- 1 -
	Vogels en verstoring	- 1 -
	Vrijgestelde soorten provincie Fryslân.....	- 1 -
	Voorwaarden vrijstellingen	- 2 -
4.2	Wnb Gebiedsbescherming	- 3 -
	Natura 2000-gebieden	- 3 -
4.3	Wnb Houtopstanden	- 3 -
4.4	NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur.....	- 3 -

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Men is voornemens een wijziging door te voeren voor wat betreft het gebruik van het terrein van Motorcross Prikkedam te Makkinga. In opdracht van Rho adviseurs is door Bureau FaunaX een eerste toetsing uitgevoerd, waarin alle facetten op het gebied van de Nederlandse Wet Natuurbescherming worden behandeld.

Ruimtelijke plannen dienen altijd te worden beoordeeld op uitvoerbaarheid, onder meer in relatie tot de vigerende natuurwetgeving (Wnb). Voor meer informatie over de Wet natuurbescherming (Wnb) en de conformerende handelwijzen wordt verwezen naar Bijlage I. Zo dient vooreerst te worden onderzocht of als gevolg van de uitvoering van het plan sprake is van effecten op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden (Natura2000). Daarnaast kunnen er ook consequenties uit voortvloeien betreffende (provinciaal) aangewezen weidevogelgebieden, ganzengedooggebieden, EHS/NNN, en het kappen van houtopstanden. Om hierin inzicht te krijgen is door Bureau FaunaX onderhavige ecologische quickscan uitgevoerd. Tijdens de onderhavige quickscan is een inschatting gemaakt van de (mogelijk) binnen de invloedssfeer van het project aanwezige beschermde natuurwaarden en de effecten van de voorgenomen plannen op deze waarden. Onderhavige rapportage geeft de resultaten van deze quickscan of natuurtoetsing weer.



Figuur 1.1. De locatie van het plangebied (rode belijning). Bron: www.bing.com

1.2 Doel

Deze ecologische beoordeling geeft, voor zover mogelijk, antwoord op de volgende vragen:

1. Komen binnen het plangebied (biotopen van) onder de Wet natuurbescherming beschermde soorten voor?
2. Komen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden beschermde natuurgebieden voor?
3. Wat zijn de mogelijke effecten van de werkzaamheden op deze beschermde natuurwaarden en -gebieden, zowel tijdens de realisatie als na afloop hiervan?
4. Voor welke soorten en hun leefgebied wordt de wet mogelijk overtreden en in hoeverre kunnen overtredingen vermeden, dan wel verzacht worden?
5. Wat zijn de te ondernemen vervolgstappen met betrekking tot het voorkomen van schade aan beschermde soorten binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden?

Voor het beantwoorden van deze vragen zijn, naast de verzamelde gegevens tijdens het veldonderzoek, ook andere bronnen geraadpleegd. Zie hiervoor de bronnenlijst in hoofdstuk 4.

1.3 Onderzoeksopzet

Soorten

In opdracht van Rho Adviseurs heeft Bureau FaunaX het planvoornemen door middel van een ecologische quickscan getoetst aan de natuurwetgeving. Deze quickscan heeft bestaan uit een bureaustudie en een veldbezoek gebaseerd op ecologisch inzicht (*expert judgement*). Een ecologische quickscan of beoordeling is meestal de eerste stap van ecologisch onderzoek en is bedoeld om een inschatting te maken van de mogelijke effecten op eventueel aanwezige beschermde flora en fauna en/of natuurgebieden binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Het veldonderzoek voor deze quickscan is uitgevoerd op donderdag 10 april 2019 en vond plaats onder zonnige maar relatief frisse weersomstandigheden (14°C, windkracht 3). Dit onderzoek bestond uit een visuele inspectie van het plangebied, waarbij is gelet op de aanwezigheid van (sporen van) beschermde soorten en op de eventuele aanwezigheid van geschikt leefgebied van deze soorten.

Gebieden - Natura 2000

In het kader van het Europese Netwerk Natuurgebieden (N2000) is tijdens deze toetsing ook beoordeeld of er sprake kan zijn van negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Dit is in eerste instantie een grove analyse op basis van de geplande werkzaamheden en de relevante afstand tot de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Indien eventuele negatieve effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten en de geplande werkzaamheden geen onderdeel zijn van het vigerende Beheerplan van het desbetreffende N2000-gebied, dient dit door middel van een vervolgonderzoek (Voortoets) te worden beoordeeld.

Houtopstanden

Onder de Wet natuurbescherming worden ook houtopstanden beschermd. Er is tevens onderzocht in welke mate er sprake is van kap en of hier een meld- en/of herplantplicht aan de orde kan zijn.

Overige gebiedsbescherming

Naast de Wet natuurbescherming zijn er nog meer regelgevingen die ingaan op het beschermen van de natuur in Nederland. Dit zijn veelal provinciale verordeningen, al dan niet als uitvoeringsorgaan vanuit rijksbeleid.

Het gaat hierbij om regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur, ganzengedooogebieden en weidevogelgebieden. Onderhavige toetsing stipt tevens kort aan of er sprake kan zijn van een conflict tussen de provinciale regelgevingen en het geplande initiatief.

1.4 Karakteristiek plangebied en planvoornemen

Het onderzochte plangebied betreft een motorcross-terrein te Makkinga. Dit terrein is aangelegd op heidegrond. In het plangebied zijn nog kleine stukjes heide en enkele vennetjes bewaard gebleven of zelfs ontstaan. De crossbaan wordt bijna volledig omringd door bos dat wordt gedomineerd door grove dennen en zomereiken. Ook zijn er veldjes aanwezig die als parkeerplaats worden gebruikt. Op het cross-terrein zelf zijn naast de crossbaan enkele gebouwtjes aanwezig. Ook zijn er enkele tunneltjes aanwezig welke zijn opgetrokken uit betonelementen. De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door agrarisch gebied waarin houtwallen en bospercelen aanwezig zijn.

Het exacte planvoornemen is op het moment van schrijven nog onduidelijk en deels afhankelijk van de resultaten van deze toetsing. Er worden vijf opties genoemd, te weten:

- 1: Het bestaande planologisch gebruik wordt positief bestemd (zonder lus en zonder beginnersbaan)
- 2: Het bestaande planologische gebruik wordt positief bestemd (met lus en beginnersbaan)
- 3: Optie 2 met extra wedstrijden
- 4: Optie 2 met extra andere sporten
- 5: De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

In hoofdstuk 3 worden deze alternatieven behandeld en aangegeven wat vanuit de ecologie en de natuurwetgeving de beste opties zijn. Een effectbespreking, zoals we die normaal behandelen, is derhalve achterwege gelaten.



Figuur 1.2. Impressie van het plangebied.

2 RESULTATEN QUICKSCAN

2.1 Flora

De flora in het plangebied beslaat vooral het bos waardoor het plangebied omringd wordt. Hier staan vooral bomen zoals grove den, zomereik en ruwe berk. Op het cross-terrein zelf is heidevegetatie aanwezig dat wordt gedomineerd door struikheide. Langs de randen van de crossbaan staan soorten als heermoes en rankende helmblom. Tijdens het veldwerk zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Het voorkomen van beschermde soorten kan op voorhand worden uitgesloten op basis van de in het plangebied aanwezige habitateigenschappen.

- De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten.

2.2 Vogels

2.2.1 Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd maar geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.



Figuur 2.1.: (Potentieel) beschermde natuurwaarden in het plangebied. Geel is geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

- Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel kunnen in het plangebied diverse andere broedvogels tot broeden komen waarvan de nesten slechts tijdens hun broedperiode beschermd zijn.

2.3 Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

- Het voorkomen van de grote modderkruiper in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.4 Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht (zie Bijlage I).

- Het voorkomen van de beschermde heikikker kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Tevens kunnen binnen het plangebied amfibieënsoorten voorkomen die door de provincie zijn vrijgesteld.

2.5 Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

- Het voorkomen van de levendbarende hagedis in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.

2.6 Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

- De aanwezigheid van beschermde ongewervelden in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.7 Zoogdieren

2.7.1 Vleermuizen

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is namelijk een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuur welke toegankelijk zijn via stootvoegen. Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen.

Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie. Het betreffende gebouw en de tunneltjes worden weergegeven in figuur 2.1.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

- Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Het voorkomen van essentiële foerageergebieden en/of vliegroutes van vleermuizen kan wel op voorhand worden uitgesloten.



Figuur 2.3.: In het plangebied is een gebouw aanwezig waarin verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig kunnen zijn.



Figuur 2.4.: Ook de tunneltjes in het plangebied kunnen vleermuizen herbergen.

2.7.2 Overige zoogdieren

Het voorkomen van vast rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Waarschijnlijk wordt het plangebied door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen (figuur 2.1). Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen een burcht bevindt.

In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht (zie bijlage I).

- Het voorkomen van beschermde vaste rust en verblijfplaatsen van landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel komen in het plangebied waarschijnlijk (in Fryslân) vrijgestelde landzoogdieren als de bosmuis voor.

2.8 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

Wespendief

De enige soort die in deze het vermelden waard is, is de wespendif. De aanwezigheid van nesten van deze soort is echter uitgesloten. Hoogstens kan het plangebied dienen als foerageergebied voor deze soort, maar het is niet aannemelijk dat het plangebied in functie achteruit gaat als gevolg van het nog vast te stellen planvoornemen. Tevens mag worden aangenomen dat in het Drents-Friese Wold en directe omgeving genoeg geschikt foerageergebied aanwezig is voor deze soort

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring(frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.

2.9 Houtopstanden

Afhankelijk van het te kiezen planvoornemen kan er sprake zijn van bomenkap. In het geval er bomen worden gekapt adviseren we om na te gaan of er sprake is van een meld- of herplantingsplicht. Hierover is meer informatie te vinden in bijlage 1. In het geval van twijfel adviseren we om hierover contact op te nemen met de provincie.

- Er is wellicht sprake van een meld- of herplantingsplicht. Voor uitsluitel hierover: neem contact met uw Gemeente (bevoegd gezag in dezen)

2.10 Overige gebiedsbescherming (niet Wnb)

EHS/NNN

Het plangebied is geen onderdeel van de EHS. Een toetsing aan de EHS is naar onzes inziens derhalve niet nodig.

Ganzenfoerageergebied

Het plangebied is niet aangewezen als ganzenfoerageergebied(www.fryslan.nl/beleidsthemas/ganzen_3538/). Negatieve effecten kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Weidevogelgebied

Het plangebied is niet aangewezen als (<https://flamingo.bij12.nl/pnl-viewer/app/PNLNatuurbeheerplan>) weidevogelgebied. Negatieve effecten op dergelijke gebieden kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

- Er is geen sprake van overige vormen van gebiedsbescherming. Hier hoeft dan ook geen rekening mee gehouden te worden.

3 Conclusie & alternatieven

3.1 Overzicht beschermde soorten

In onderstaand overzicht worden de aangetroffen en potentieel aanwezige beschermde soorten en hun beschermingsstatus binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden samengevat. In de Wet natuurbescherming zijn vooral vaste verblijfplaatsen (voortplantingslocaties zoals nesten, hollen, kraamkolonies etc.) van belang, maar ook de functionele leefomgeving die vaste verblijfplaatsen in stand houdt.

In dit overzicht zijn alleen die soorten opgenomen, waarvoor het plangebied onderdeel vormt van hun leefgebied en/of levenscyclus, en waarop eventueel in de toekomst geplande werkzaamheden van negatieve invloed kunnen zijn.

Tabel 3.1 Overzicht van aangetroffen en potentieel voorkomende beschermde flora en fauna in het plangebied.

Soortgroep	Soort	Aanwezigheid	Art. 3.1	Art. 3.5	Art. 3.10	Vrijgesteld	Advies
Vogels	Algemene broedvogels	Waarschijnlijk	X				Afhankelijk van planvoornemen
Amfibieën	Heikikker	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Reptielen	Levendbarende hagedis	Mogelijk			X		Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Vleermuizen	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Das	Niet op het moment van schrijven			X		Afhankelijk van planvoornemen
Alle	Alle	Waarschijnlijk			X	X	Zorgplicht

3.2 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring (frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.
- Afhankelijk van welk alternatief wordt gekozen, kan het noodzakelijk zijn om een **voorttoets N2000** uit te voeren.

3.3 De alternatieven

Zoals vermeld in paragraaf 1.4. is er in het geval van dit project sprake van een alternatievenafweging en is het exacte planvoornemen derhalve nog niet bekend. In deze paragraaf worden de alternatieven op een rijtje gezet en per alternatief besproken wat voor gevolgen dit heeft voor de voortgang van het project.

1) Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik (zonder lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief zal de lus en de beginnersbaan niet worden gebruikt en treedt er derhalve minder verstoring van fauna op in vergelijking met de huidige situatie. Vanuit de ecologie gezien is dit dan ook de beste optie. Er vanuit gaande dat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep wordt uitgevoerd, hoeft er in deze voor wat betreft de voortgang van het project geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Indien er in het geval van dit alternatief voor wordt gekozen om de lus en de beginnersbaan op te ruimen, zullen er grondwerkzaamheden worden uitgevoerd. In dat geval adviseren we om nader onderzoek uit te laten voeren naar de aanwezigheid van de heikikker en de levendbarende hagedis in het plangebied, omdat negatieve effecten op deze soorten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Zodoende kan worden bepaald of voor deze soorten een ontheffing op de Wet natuurbescherming dient te worden aangevraagd. Tevens adviseren we om dergelijke werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen loopt grofweg van 15 maart-15 juli. Sommige soorten kunnen echter later in het jaar nog broeden. Tijdens het broedproces zijn nestlocaties van alle soorten te allen tijden beschermd.

2) Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik. (met lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein niks ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Tevens is er geen sprake van een ruimtelijke ingreep. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

3) Alternatief 2, maar met extra wedstrijden.

Voor dit alternatief geldt in grote lijnen hetzelfde als voor alternatief 2. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

4) Alternatief 2, met extra andere sporten.

Voor dit alternatief geldt hetzelfde als voor alternatief 3. Het zal eventueel gepaard gaan met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

5) De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

Vanuit de ecologie en de natuurwetgeving gezien zitten er aan dit alternatief de meeste haken en ogen. Het zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Ook hier geldt dat indien er grond wordt verzet het de aanbeveling verdient om nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker uit te voeren. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de lus en beginnersbaan naartoe worden verplaatst.

Dit vanwege het feit dat zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen.

4 LITERATUUR EN BRONNEN

Literatuur

Broekhuizen, S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Canters & J.C. Buys (redactie), 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum Insecten en andere ongewervelden, Leiden.

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (red), 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Natuur van Nederland 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.

Bronnen internet

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF)

<https://ndff-ecogrid.nl/uitvoerportaal>

Planologische Ecologische Hoofdstructuur kaart provincie Fryslân:

<http://fryslan.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=eb4e12aa6eea4591af7cof48ef6def54&extent=120990,533762,221778,617075,28992>

Ravon

<http://www.ravon.nl/Soorten/Soortinformatie>

Sovon:

<https://www.sovon.nl/nl>

Synbiosys Alterra kaartenmachine Natura 2000-gebieden:

<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>

Verspreidingsatlas planten FLORON:

<http://www.verspreidingsatlas.nl/planten>

Zoogdiervereniging

www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING

De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in drie delen: soortbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden.

4.1 Wnb Soortbescherming

De Wet natuurbescherming draagt onder andere zorg voor de bescherming van in het wild voorkomende dier- en plantensoorten. De wet bevat een aantal verbodsbepalingen die ervoor moeten zorgen dat de gunstige staat van instandhouding van alle in het wild levende dier- en plantensoorten zal blijven gewaarborgd.

De Wet natuurbescherming verdeelt beschermde soorten in twee groepen, de Europees beschermde soorten en de nationaal beschermde soorten. De eerste groep bestaat uit strikt beschermde soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn (art. 3.1 en 3.5). De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin wordt aangegeven welke diersoorten en welke typen natuurgebieden door de lidstaten dienen te worden beschermd. In de tweede categorie staan de overige (nationaal) beschermde soorten (art. 3.10). Binnen de Wet natuurbescherming vullen Europese en nationale wetgeving elkaar aan. De Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) genieten een iets zwaardere bescherming dan de nationaal beschermde soorten (art. 3.10). Zo geldt voor de nationale soorten geen verbod op het verstoren, iets wat wel het geval is bij de Habitatrichtlijnsoorten. Ook zijn de belangen waaronder ontheffing aangevraagd mag worden, voor de nationaal beschermde soorten uitgebreider dan voor de habitatrichtlijnsoorten.

Vogels en verstoring

Voor alle inheemse vogelsoorten geldt dat het verboden is om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Ook is het verboden om vogels opzettelijk te storen. Dit is echter niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Dit kan dus ook tijdens het broedseizoen het geval zijn, als kan worden aangetoond of beargumenteerd dat de verstoring geen negatieve effecten heeft op (de kansen van) het broedsucces. Of dit van toepassing is hangt af van meerdere factoren, zoals de biologie van een soort, de fase van de broedtijd waarin het broedpaar zich op dat moment bevindt (zoals balts, nestbouw, eieren of jongen) en de mate van verstoring. Een ter zake kundige ecooloog kan in voorkomende gevallen bepalen wat wel of niet geldt als wezenlijke verstoring. In aanvulling op bovenstaande wordt er door de provincies een lijst met vogelsoorten gehanteerd, waarvan de nesten jaarrond bescherming genieten. Binnen deze categorie wordt onderscheid gemaakt in soorten met jaarrond beschermde nesten (categorie 1 tot en met 4) en vogels met *mogelijk* jaarrond beschermde nesten (categorie 5).

Vrijgestelde soorten provincie Fryslân

Hoewel de Wet natuurbescherming een nationale wet is, kunnen de provincies (als de bevoegde gezagen) soorten aanwijzen die vrijgesteld kunnen worden van de beschermde status, als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de via de Verordening Wet natuurbescherming door de provincie Fryslân vrijgestelde soorten (zoogdieren en amfibieën). De verordening van de Provinciale Staten van Fryslân is te vinden op <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2016-6515.html>.

Tabel 1. Vrijgestelde soorten Verordening Wet natuurbescherming provincie Fryslân.

Zoogdieren	Amfibieën
Aardmuis	Bastaardkikker
Bosmuis	Bruine kikker
Bunzing	Gewone pad
Dwergmuis	Kleine watersalamander
Dwergspitsmuis	Meerkikker
Egel	
Gewone bosspitsmuis	
Haas	
Hermelijn	
Huisspitsmuis	
Konijn	
Ree	
Rosse woelmuis	
Steenmarter	
Tweekleurige bosspitsmuis	
Veldmuis	
Vos	
Wezel	
Woelrat	

Voorwaarden vrijstellingen

Zoals gezegd zijn de vrijstellingen onder het bevoegd gezag van de provincie Fryslân, en zijn hiermee geen onderdeel van de Wet natuurbescherming zelf. De provincie heeft de soorten zoals die genoemd zijn in bovenstaande tabel niet zonder meer vrijgesteld, hier zijn voorwaarden aan verbonden. Ten eerste is het van belang dat er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Ten tweede gelden de vrijstellingen, niet in alle situaties. Deze zijn alleen van toepassing als de geplande werkzaamheden onder één van de volgende noemers vallen:

- a. in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
- b. in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
- c. in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
- d. in het kader van bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied.

Ten derde is een aantal specifieke voorwaarden opgesteld (Bijlage I van de Verordening). Hierbij geldt dat indien sprake is van vangen of doden, alleen gebruik mag worden gemaakt van de in de verordening genoemde middelen en methoden. Dit is vooral van toepassing bij de vrijgestelde zoogdieren. Indien deze in winterslaap zijn en ze worden gevangen, dan moet alles er aan gedaan worden om ervoor te zorgen dat de overlevingskansen niet worden verminderd als gevolg van het vangen en verplaatsen. Voor amfibieën is het belangrijk te vernemen dat indien deze in winterslaap zijn, het niet is toegestaan ze te vangen (en verplaatsen).

Indien soorten voorkomen binnen een plangebied, is een ontheffing voor deze soort dus niet nodig. Echter, dit is niet nodig omdat nog steeds een inspanning wordt geleverd om deze soorten zo min mogelijk schade te doen, zoals is omschreven in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming, meer algemeen bekend als de zorgplicht. Hoewel overtredingen niet strafbaar zijn gesteld, kan het uitvoeren van de zorgplicht wel worden gehandhaafd door toepassing van een bestuursdwang. Dat betekent dat de organisatie gedwongen kan worden herstelacties uit te voeren.

4.2 Wnb Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en Natura 2000-gebieden.

Natura 2000-gebieden

Projecten of activiteiten die niet noodzakelijk zijn voor, of verband houden met, het beheer van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden (Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden) en mogelijk negatieve effecten hebben op deze waarden, dienen vanuit de Wet natuurbescherming getoetst te worden. Deze toetsing vindt enkel plaats in het geval de uitvoering van een project plaatsvindt binnen de invloedssfeer van een N2000-gebied en verwacht wordt dat deze uitvoering (mogelijk) negatieve effecten heeft op soorten of habitattypen waarvoor het N2000-gebied is aangewezen.

4.3 Wnb Houtopstanden

Ook de bescherming van arealen bos en houtopstanden valt onder de Wnb, mochten deze groter zijn dan 10 are (1000 m²) of bestaan uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom. De gemeente hanteert soms voor 'buiten de bebouwde kom' een andere begrenzing dan voor de Weg- en verkeerswet. Bij twijfel kan hierover bij de gemeente informatie worden aangevraagd. Als de houtopstand groter dan 10 are is of bestaat uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom, dan is er een meld- en herplantingsplicht van hetzelfde areaal bos binnen drie jaar na het kappen hiervan. Niet alle boomsoorten vallen onder deze wetgeving. Populieren, wilgen, essen of elzen die zijn bedoeld voor de productie als biomassa zijn uitgezonderd, indien tenminste een keer per tien jaar wordt geoogst, de beplanting na 1 januari 2013 is aangelegd en aan een aantal beplantingseisen is voldaan. Ook kerstbomen die niet ouder zijn dan twintig jaar, kweekgoed, fruitbomen en windschermen om boomgaarden zijn uitgezonderd.

4.4 NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur

Strikt genomen valt de EHS/NNN niet onder de Wet natuurbescherming aangezien dit bepaald wordt door de provincies en niet door het Rijk.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) maakt onderdeel uit van het rijksbeleid voor het creëren en vormgeven van een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De provincies krijgen echter zelf de gelegenheid om dit naar eigen inzicht zo goed mogelijk aan te wijzen, inrichten en beheren.

Indien een ruimtelijke ingreep binnen de begrenzing van het NNN plaatsvindt moet een 'nee, tenzij' procedure worden doorlopen en zal bij doorgang van de ingreep in de regel compensatie en mitigatie noodzakelijk zijn.

Ooststellingwerf

Motorcross Prikkedam

Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming

identificatie

projectnummer:

projectleider:

auteur(s): ir. H.G. van der Aa

planstatus

datum: 10 mei 2019

opdrachtgever:

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding en doel voortoets	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Wet natuurbescherming	4
2.1. Natura 2000	4
3. Beschrijving Natura 2000-gebied	7
3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld	7
4. Effecten	9
4.1. Afbakening effecten	9
4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie	9

Bijlagen

1. Bronnen
2. AERIUS-rapportage

1. Inleiding

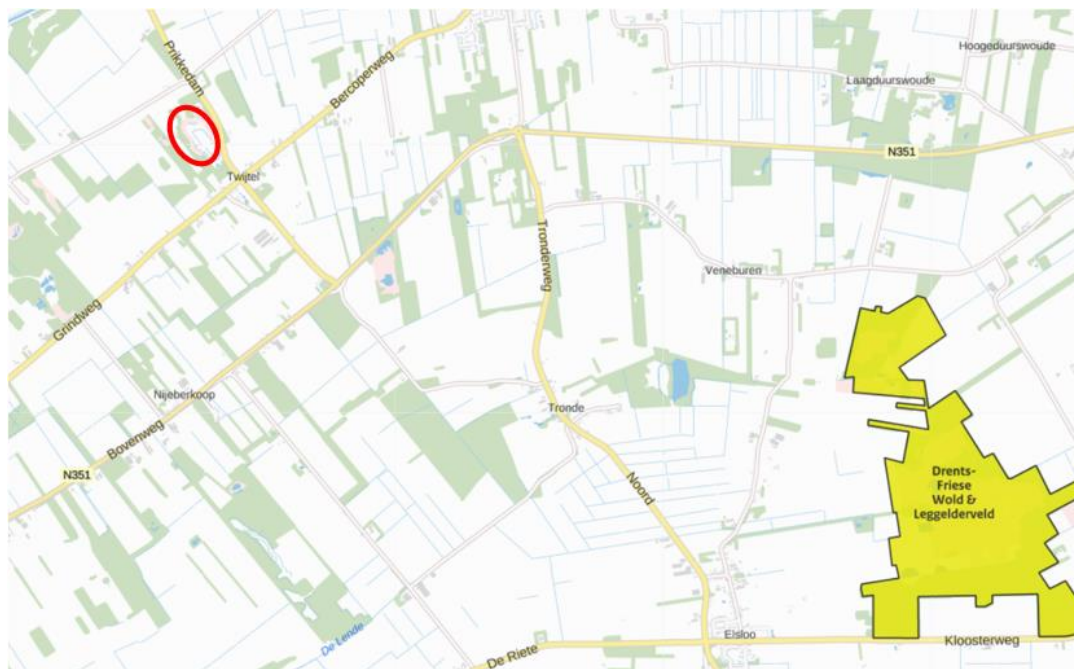
1.1. Aanleiding en doel voortoets

Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 18 juni 2014, geldt op het terrein een onduidelijke planologische situatie. De gemeente wil een einde maken aan deze onduidelijkheid door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Gezien de ligging op relatief korte afstand van meerdere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn significante effecten als gevolg van de huidige activiteit en mogelijke uitbreiding daarvan niet op voorhand uit te sluiten. Derhalve is minimaal een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming vereist. Op basis van deze aangevulde voortoets moet worden beoordeeld of nader onderzoek vereist is, in de vorm van een passende beoordeling en daarmee een planMER. In deze voortoets worden niet de effecten op beschermde soorten en het Natuurnetwerk Nederland beschreven.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader van deze voortoets (de Wet natuurbescherming) uiteengezet. In hoofdstuk 3 worden de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kort beschreven. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling op Natura 2000 beschreven.

Figuur 1.2 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000



2. Wet natuurbescherming

2.1. Natura 2000

Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden in heel Europa die worden beschermd op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Wettelijk kader

De Wnb

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

In artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb is de habitattoets voor het vaststellen van een bestemmingsplan neergelegd. Artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb luidt als volgt:

Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

Artikel 2.8 van de Wnb luidt als volgt:

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.
3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.
4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:
 - a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
 - c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.
5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:
 - a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of
 - b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.
6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door de Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de Minister.
7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.
8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

Een passende beoordeling is verplicht als een plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden.¹⁾ Voor de inschatting van de effecten die een plan kan hebben, moet de significantie worden beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die voor kwalificerende soorten en habitats zijn geformuleerd. Als niet op grond van objectieve gegevens op voorhand significante gevolgen op een Natura 2000-gebied zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt.²⁾ In de passende beoordeling worden de effecten op Natura 2000-gebieden nader onderzocht. Vervolgens kan een bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien is verzekerd dat ook bij een maximale invulling van het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

Wat is significant?

Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Wet natuurbescherming. In de factsheet nr. 25: *“Significantie’ bij beoordeling van gevolgen voor Natura 2000-gebieden”* geeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan op welke wijze het begrip significantie moet worden geïnterpreteerd bij een dergelijke toetsing.

De beoordeling of een effect al dan niet significant is, wordt benaderd vanuit de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. Er zijn instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en voor soorten.

- Voor habitattypen gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte en/of behoud of verbetering van de kwaliteit.
- Voor soorten gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte van het leefgebied, behoud of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied en behoud of uitbreiding van de populatieomvang.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat een instandhoudingsdoel door het project of plan (mogelijk) niet gehaald wordt, wordt het effect als significant beschouwd.

1) Art. 2.8, tweede lid, van de Wnb.

2) ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421.

3. Beschrijving Natura 2000-gebied

3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld

Het Drents-Friese Wold vormt een zeer afwisselend landschap. Het gebied kent veel naaldbossen, maar daarnaast zijn stuifzanden, heidevelden, jeneverbesstruweel, schrale graslanden, zwak gebufferde vennen, loofbossen en beken aanwezig. Het stuifzand komt vooral voor op het Aekingerzand. In Berkenheuvel komen uitgestrekte kraaiheidebegroeiingen voor. Het Doldersummerveld en het Wapserzand zijn twee grote heideterreinen met vochtige en natte heide met vennetjes. Natte slenken en droge zandruggen wisselen elkaar af. In het gebied van de Vledder Aa is herstel van oorspronkelijke beekdalnatuur tot stand gebracht. Ook bij de Schoapedobbe heeft natuurherstel plaatsgevonden. Het is een heuvelachtig heidegebied met zandverstuivingen en vennen ("dobben"). Het Leggelderveld bestaat uit natte heiden, pioniervegetaties met snavelbiezen en heischraal grasland.

Voor dit Natura 2000-gebied gelden de volgende instandhoudingsdoelen:

Tabel 3.1 Instandhoudingdoelen

Habitattypen	SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
H2310 - Stuifzandheiden met struikheide	--	>	>	
H2320 - Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	-	=	>	
H2330 - Zandverstuivingen	--	>	>	
H3110 - Zeer zwakgebufferde vennen	--	=	>	
H3130 - Zwakgebufferde vennen	-	=	>	
H3160 - Zure vennen	-	=	>	
H3260A - Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)	-	>	>	
H4010A - Vochtige heiden (hogere zandgronden)	-	>	>	
H4030 - Droge heiden	--	=	=	
H5130 - Jeneverbesstruwelen	-	=	>	
H6230 - *Heischrale graslanden	--	>	>	
H7110B - *Actieve hoogvenen (heideveentjes)	--	>	>	
H7150 - Pioniervegetaties met snavelbiezen	-	>	>	
H9190 - Oude eikenbossen	-	>	>	
Habitatsoorten				
H1166 - Kamsalamander	-	>	>	>
H1831 - Drijvende waterweegbree	-	=	=	=
Broedvogels				
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8

A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30
A246 - Boomleeuwerik	+	=	=	110
A275 - Paapje	--	=	=	18
A276 - Roodborsttapuit	+	=	=	100
A277 - Tapuit	--	>	>	60
A338 - Grauwe Klauwier	--	>	>	20
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8
A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30

Verklaring symbolen

Staat van instandhouding	Doelstellingen
+ gunstig	= behoud
- matig gunstig	> uitbreiding
-- zeer ongunstig	

4. Effecten

4.1. Afbakening effecten

Vanwege de afstand van het plangebied tot het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied (minimaal 4 kilometer) zijn effecten als areaalverlies, versnippering en verdroging op voorhand uitgesloten. Verder maakt geen van de kwalificerende soorten gebruik van het plangebied om te foerageren. Daarentegen kunnen vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie op deze afstand mogelijk wel een rol spelen. In de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn meerdere stikstofgevoelige habitats en leefgebieden van kwalificerende soorten aanwezig. In sommige van deze habitats wordt de kritische depositiewaarde (KDW) overschreden door de achtergronddepositie ter plaatse, waardoor bij extra stikstofdepositie significante effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Daarnaast is het gebruik van het motorcrossterrein, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 35 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidssterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcross-terrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten.

4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie

4.2.1. Uitgangspunten huidig gebruik

Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer.

Crossuren

De MSV geeft aan dat per training 70 crossers actief zijn gedurende een half uur. Bij 100 trainingdagen per jaar worden er per jaar 3500 crossuren gemaakt. Voor de gemiddelde snelheid van de motoren wordt uitgegaan van 50 km/uur waarmee de totale afgelegde trainingsafstand op 175.000 km per jaar uitkomt.

Bij wedstrijden rijden 300 rijders maximaal een uur hetgeen bij een gemiddelde snelheid van 50 km/uur neerkomt op 1500 km per wedstrijddag. Bij drie wedstrijddagen per jaar wordt er dus 4.500 km afgelegd.

Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt, naar boven afgerond, 180.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NOx /km) is de totale emissies als volgt:

$$180.000 \text{ km} \times 0,2 \text{ g} = 36 \text{ kg NOx /jaar}$$

Verkeersaantrekkende werking

De huidige activiteiten binnen het Prikkedam-terrein leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Dit leidt tot 200 extra verkeersbewegingen per training. Uitgaande van 100 trainingen per jaar gaat het dan om 20.000 verkeersbewegingen per jaar, dus gemiddeld 55 mvt/etm.

Bij een KNMV-motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSW gaat uit van ca 1.300 bezoekers per wedstrijd. Bij een gemiddelde van 2 personen per auto komen er dan ca 650 auto's naar het terrein. Dit resulteert in ca (650 x 2=) 1.300 voertuigbewegingen. Bij 3 wedstrijden per jaar gaat het dus om 3.900 voertuigbewegingen per jaar, dus 11 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 66 mvt/etm. Dit verkeer wikkelt zich in noordelijke en zuidelijke richting af naar de N380 respectievelijk de N351. Op deze provinciale wegen gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

4.2.2. Uitgangspunten worst-case situatie

Crossuren

Worst case wordt uitgegaan van hetzelfde aantal trainingen. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 12 in plaats van 3.

De totale afgelegde trainingsafstand blijft 175.000 km per jaar. Bij twaalf wedstrijddagen per jaar wordt er 18.000 km afgelegd. Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt in de worst-case situatie dus 193.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NOx /km) is de totale emissie als volgt:

$$193.000 \text{ km} \times 0,2 \text{ g} = 38,6 \text{ kg NOx /jaar}$$

Verkeersaantrekkende werking

In de worst-case situatie bedraagt de verkeersproductie als gevolg van de trainingsdagen 55 mvt/etm.

Bij 12 wedstrijden per jaar gaat het op jaarbasis om 44 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 99 mvt/etm, verdeeld over noord en zuid.

4.2.3. Resultaten stikstofdepositie

Bovengenoemde emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat zowel bij het huidige gebruik als in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

De betreffende AERIUS-berekeningen zijn opgenomen als bijlage...

- o <https://calculator.aerius.nl/>
- o <http://geodata.rivm.nl/gcn/>
- o www.synbiosys.alterra.nl/natura2000
- o <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator>
- o Molenaar, J. (2007): "Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld", Alterra-rapport 1573
- o Reijnen M. (1992): "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties"
- o www.waarneming.nl

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	S5tkunHDkzWH

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 april 2019, 16:42	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	50,65 kg/j
NH ₃	1,14 kg/j

Resultaten

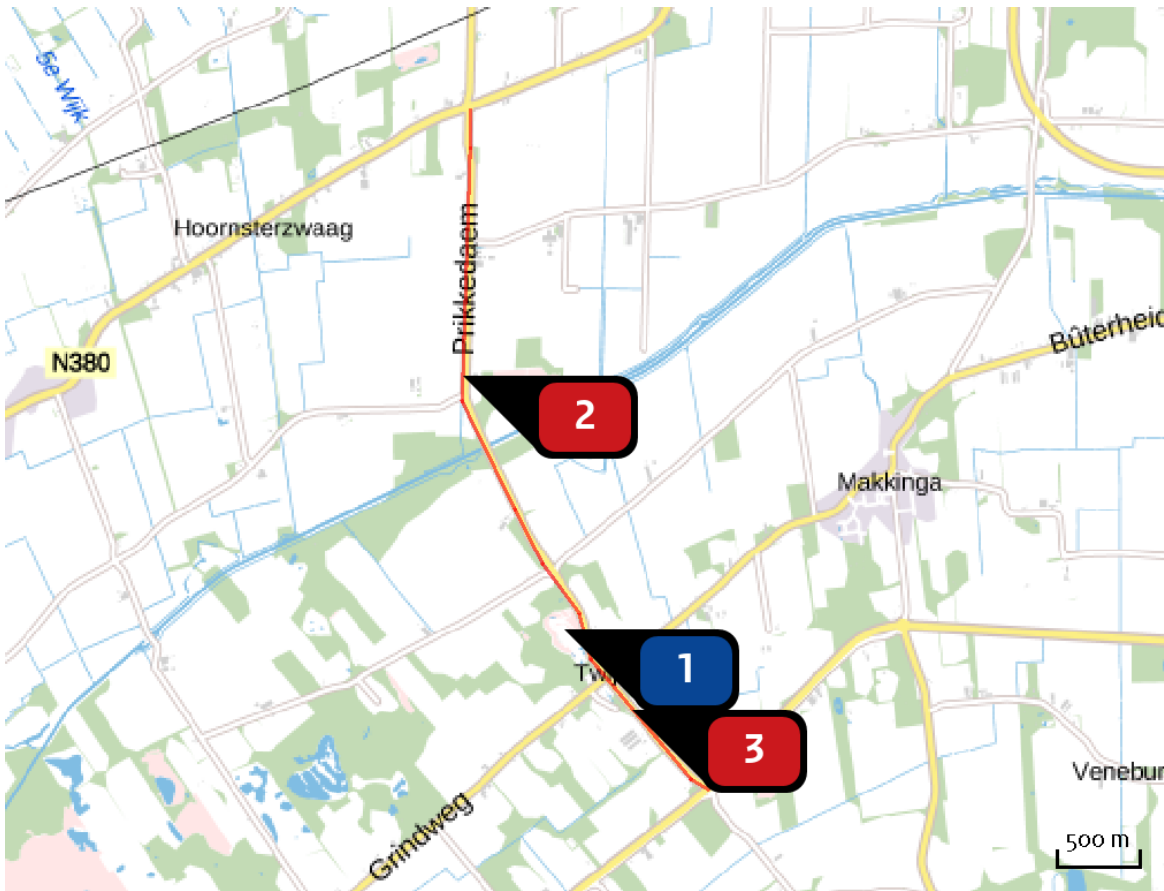
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

motorcross Prikkedam huidig gebruik

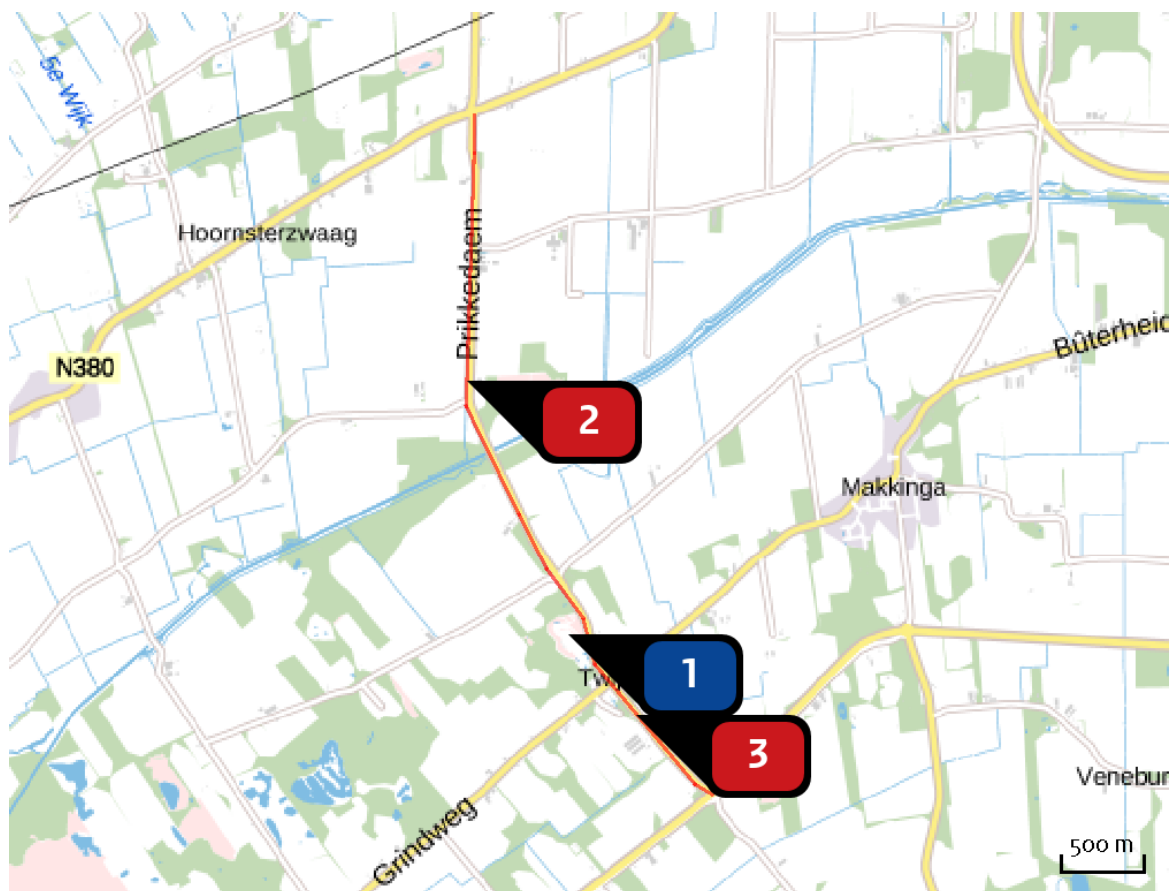
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 ... Anders... Anders...	-	36,00 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	10,33 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,32 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectbijdrage



Hoogste projectbijdrage per
natuurgebied



Habitatrichtlijn

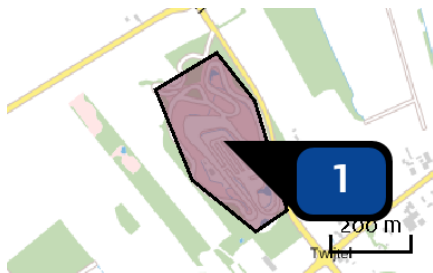


Vogelrichtlijn



Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
Locatie (X,Y) **208816, 554245**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **7,8 ha**
Spreiding **0,0 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **36,00 kg/j**



Naam **Bron 2**
Locatie (X,Y) **208206, 555761**
NOx **10,33 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx NH ₃	10,33 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3**
Locatie (X,Y) **209229, 553761**
NOx **4,32 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx NH ₃	4,32 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	RiVgQwHEiV6f

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
10 mei 2019, 15:08	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	60,79 kg/j
NH ₃	1,73 kg/j

Resultaten

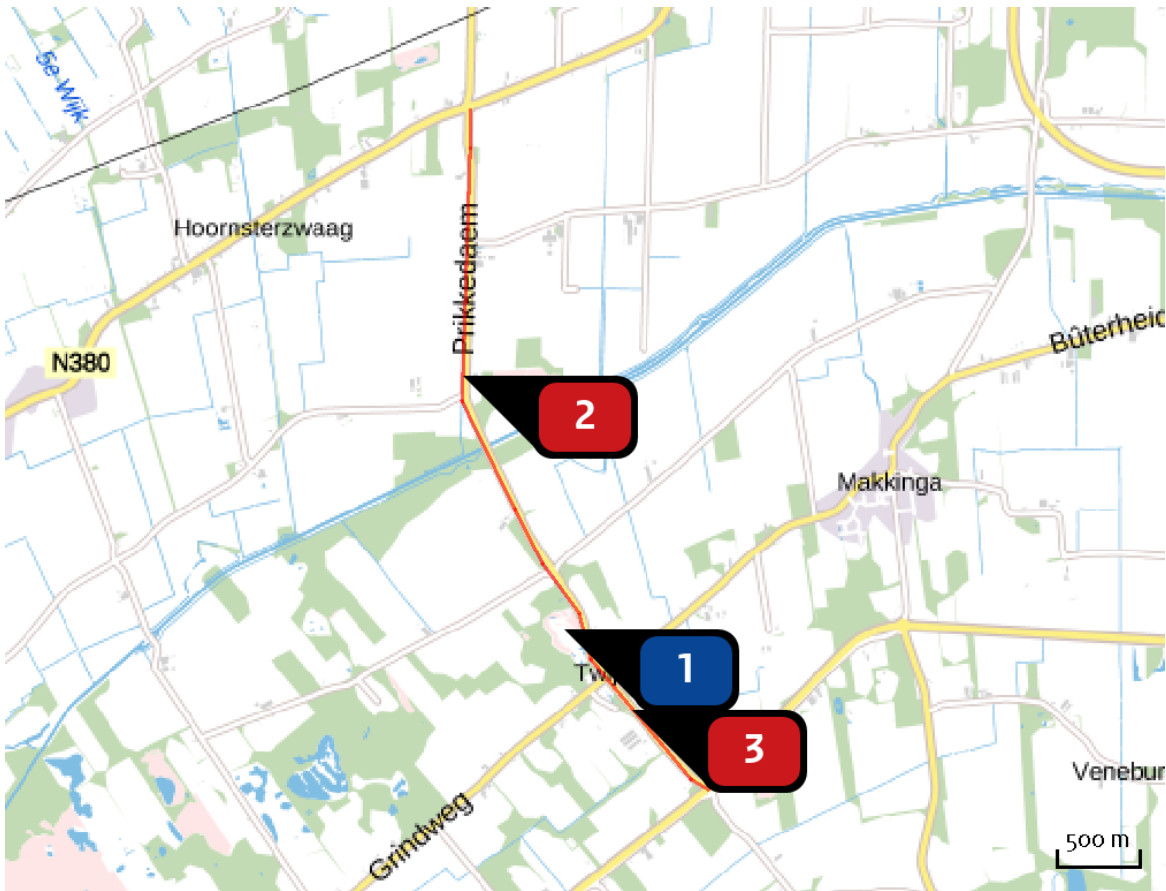
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

motorcross Prikkedam worst case

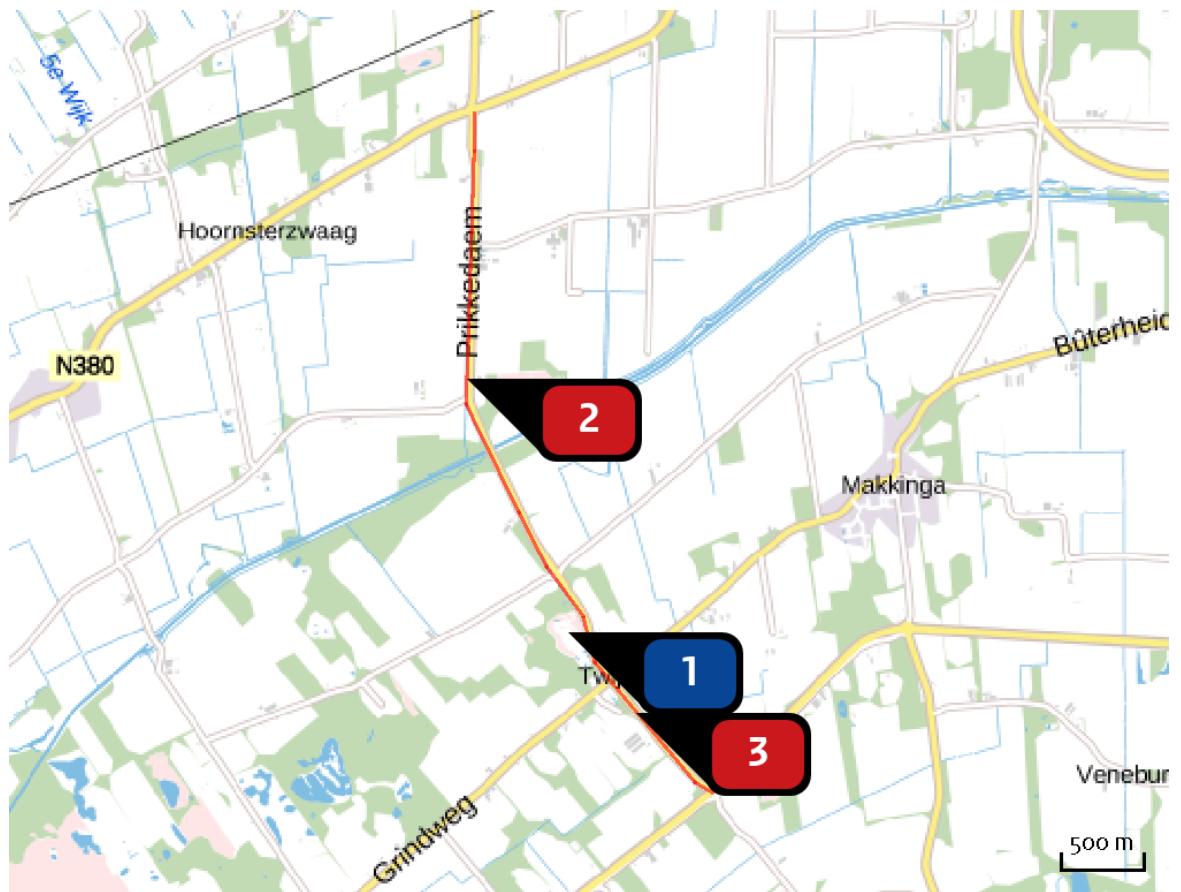
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 ... Anders... Anders...	-	38,60 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Buitenwegen	1,22 kg/j	15,65 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,54 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectbijdrage



Hoogste projectbijdrage per
natuurgebied



Habitatrichtlijn

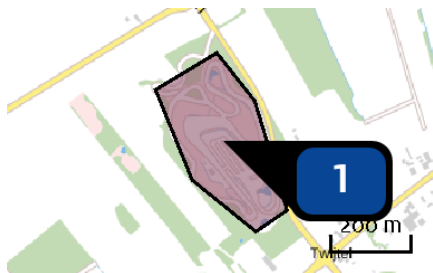


Vogelrichtlijn

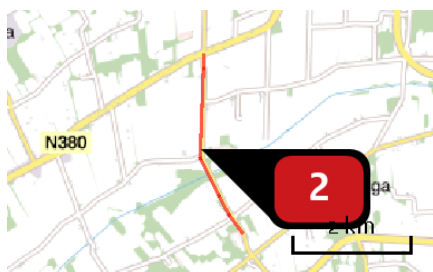


Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
 Locatie (X,Y) **208816, 554245**
 Uitstoothoogte **0,5 m**
 Oppervlakte **7,8 ha**
 Spreiding **0,0 m**
 Warmteinhoud **0,000 MW**
 Temporele
variatie **Continue emissie**
 NOx **38,60 kg/j**



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **208206, 555761**
 NOx **15,65 kg/j**
 NH3 **1,22 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx NH3	15,65 kg/j 1,22 kg/j



Naam **Bron 3**
 Locatie (X,Y) **209229, 553761**
 NOx **6,54 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx NH3	6,54 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Bijlage 4 Nota Overleg en Inspraak

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 openstellingperiode 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.commissiemer.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.commissiemer.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 “bestaand 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.

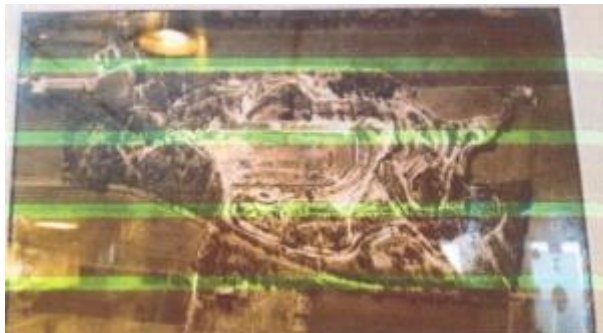
Opmerking 5

'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 geijkt. 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 geijkt. [. . .] 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) ontlelen. 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.

Voor al 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 afschermdende 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 besluitvormingproces 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 Koninkrijksrelaties. 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, good 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 heen gegaan 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 geluidemissie 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 ($L_{ar,LT}$) 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' $L_{ar,LT}$ 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' $L_{ar,LT}$ 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

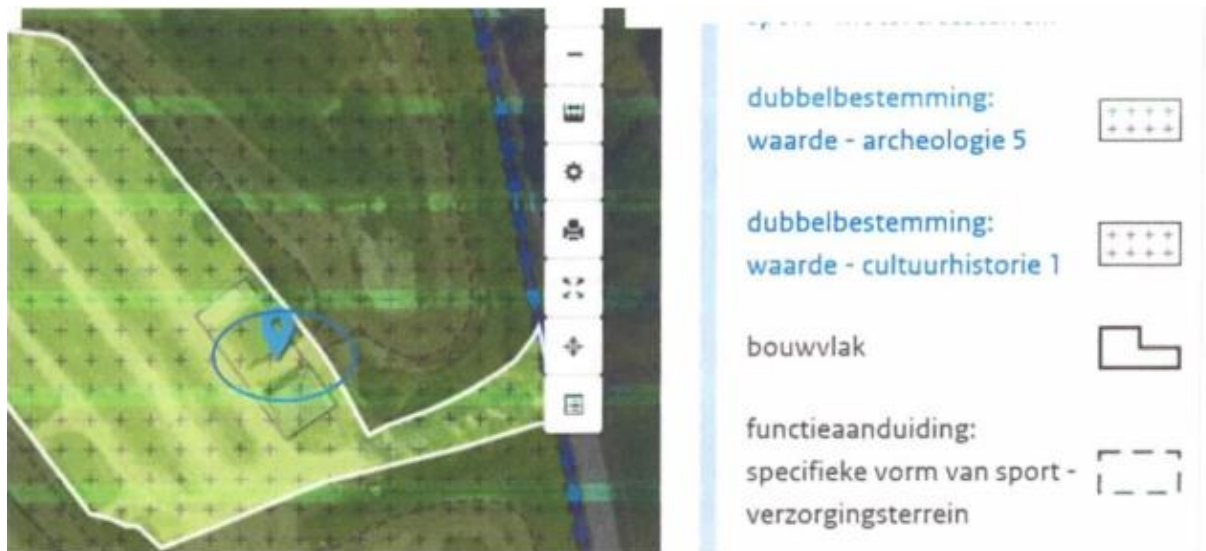
Reactie: begrip openstelling: zoals het op deze manier benoemd is, kan MSV niet mee uit de voeten en is een beperking ten opzichte van de huidige situatie. MSV stelt voor dit beter te omschrijven zodat duidelijk is dat het gaat om het gebruik van de baan (in de basis 6 uur per week) en dat openstelling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

tegelijkertijd 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 tegelijkertijd 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 basisalternatief 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 voorsnog 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 voorsnog 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 voorsnog 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.

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam
Milieueffectrapport (MER) fase 2



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Milieueffectrapport (MER) fase 2

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteurs:

H.M. Smit, BSc

ir. H.G. van der Aa

ir. R. Koster

ing. R. Meijs

mr. drs. P.J. Woudstra

EINDCONCEPT

datum:

09-09-2019

opdrachtgever:

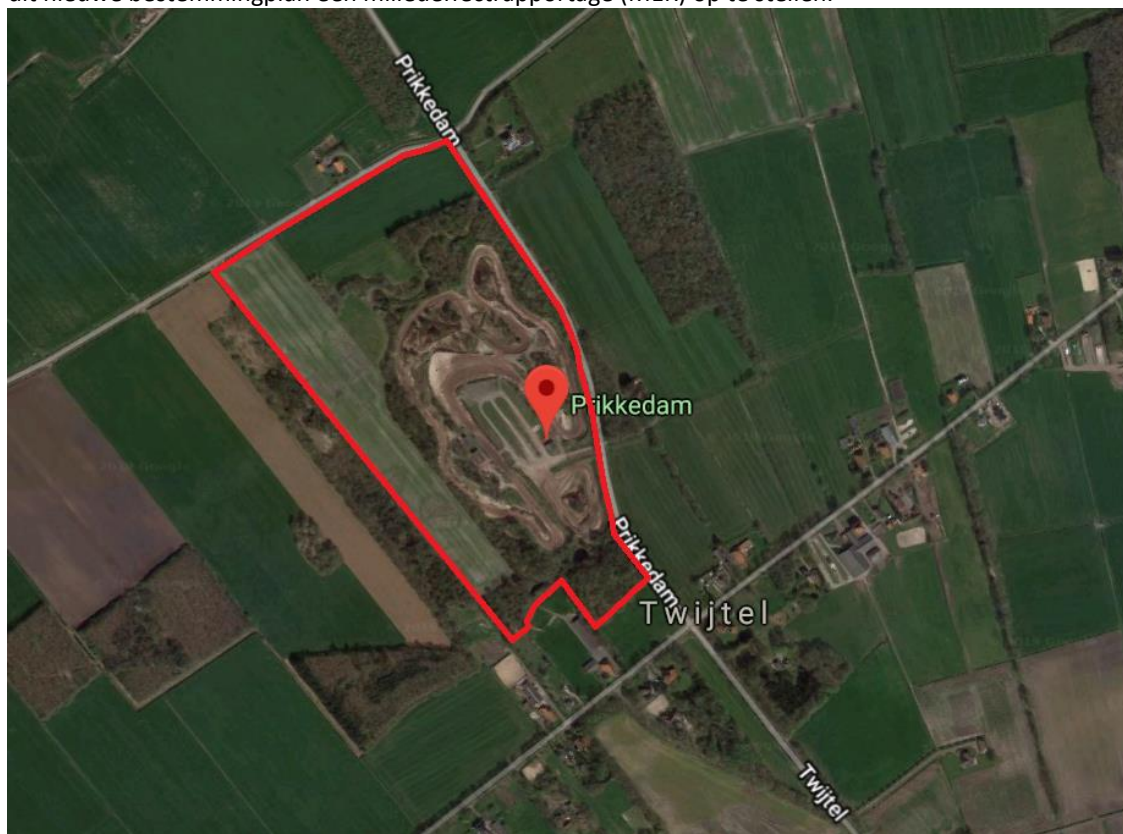
gemeente Ooststellingwerf

Samenvatting

0.1 Aanleiding

Prikkedam is een motorcrossterrein bij Makkinga in de gemeente Ooststellingwerf. Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van de motorcrossbaan kent een lange voorgeschiedenis. Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 29 juni 2015, geldt voor het terrein geen actueel planologische regime.

De gemeente wil een einde maken aan deze situatie 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 (MER) op te stellen.



Figuur 0.1 Ligging plangebied

0.2 Procedure

Als eerste stap in de procedure voor een MER (de m.e.r.-procedure) is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn door de gemeente diverse zienswijzen en adviezen ontvangen. In samenspraak met de omwonenden heeft de MSV een nieuw verzoek ingediend waarbij het alternatief 2 uit de NRD (uitbreiding van trainingsuren per week) is komen te vervallen. De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken.

De eerste fase van het MER, inclusief een akoestisch onderzoek 1^e fase, heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn verschillende zienswijzen en adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. De Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het 1^e fase MER uitgebracht. Dit alles heeft geleid tot het aanscherpen van het akoestisch onderzoek en het opnieuw uitvoeren van de locatiestudie. Vervolgens is het voorliggende 2^e fase MER opgesteld, waarin nu ook de varianten en alternatieven zijn beoordeeld op de overige milieuaspecten.

0.3 locatieonderbouwing

Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt.

De conclusie van het nieuwe locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn, acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

0.4 Opzet onderzoek

In het MER wordt de voorgenomen activiteit waarvoor een bestemmingsplan wordt opgesteld, vergeleken met de referentiesituatie, mogelijke varianten en alternatieven en een toekomstscenario. Hiermee kunnen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de daaruit volgende toekomstige ontwikkelingen worden beoordeeld, en kan worden bepaald welke keuzes er mogelijk zijn en welke mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn.

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op. Voor andere aspecten is het studiegebied groter dan het plangebied.

Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een aantal percelen, waarvan 2 percelen de inrichting motorcrossterrein vormen en de overige percelen ten noorden en westen van de inrichtingsgrens bestemd zijn voor agrarisch gebruik.

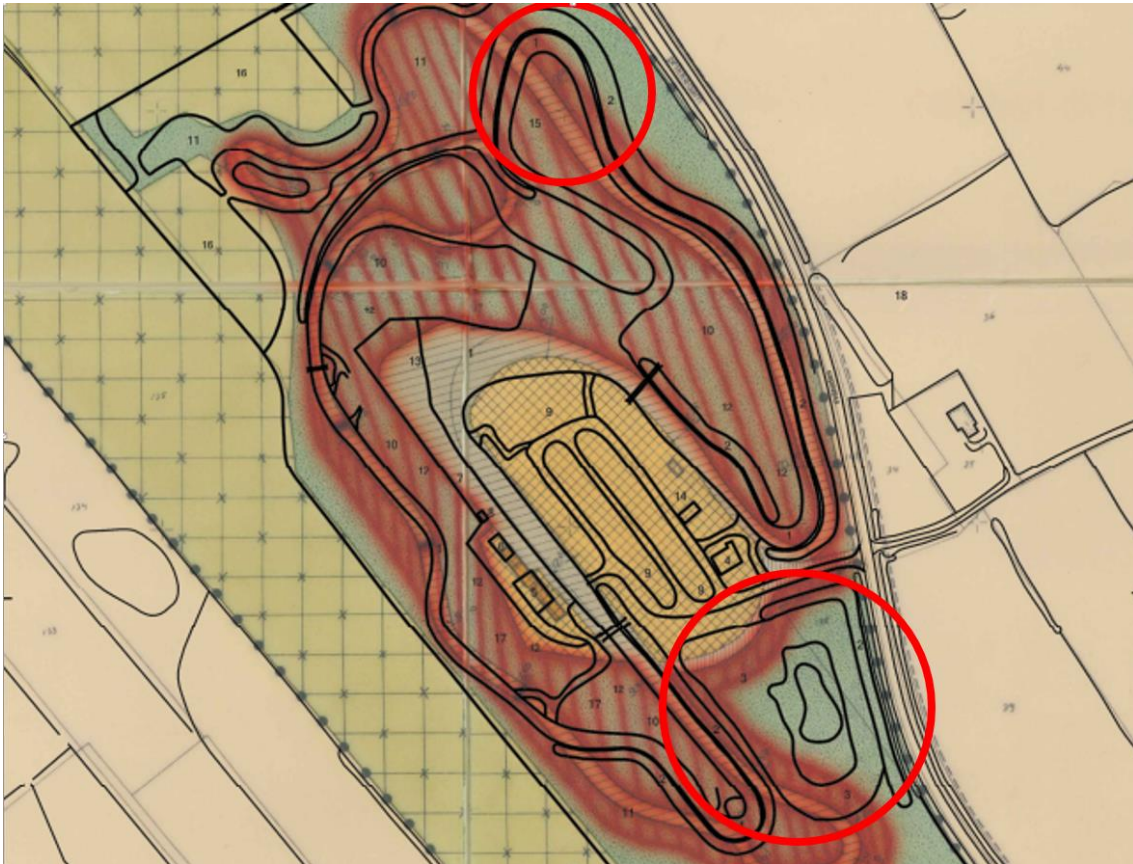
Binnen de inrichting is onder andere een hoofdcrossbaan, beginnersbaan en een trail- en enduroparcours aanwezig. De baan wordt gedeeltelijk omsloten door geluidwallen. In het centrum van de inrichting is het rennerskwartier gelegen met een clubgebouw, loods en jurygebouw. Het parkeren vindt plaats op het rennerskwartier en de weilanden ten noorden binnen de inrichtingsgrens. De paden binnen de inrichting in het bosrijke deel ten noorden worden regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiter en mountainbikers.

In de huidige situatie wordt het terrein binnen openstellingsuren (maximaal 6 uur per week) gebruikt voor trainingen en wedstrijden. Er zijn maximaal 3 wedstrijddagen per jaar. Voor de aanvang van wedstrijden is op het rennerskwartier de mogelijkheid tot overnachten.

Referentiesituatie

Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Daarnaast geldt voor een aantal activiteiten een milieuvergunning. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Op grond van wat in paragraaf 4.3 is beschreven, komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund;
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 0.2) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

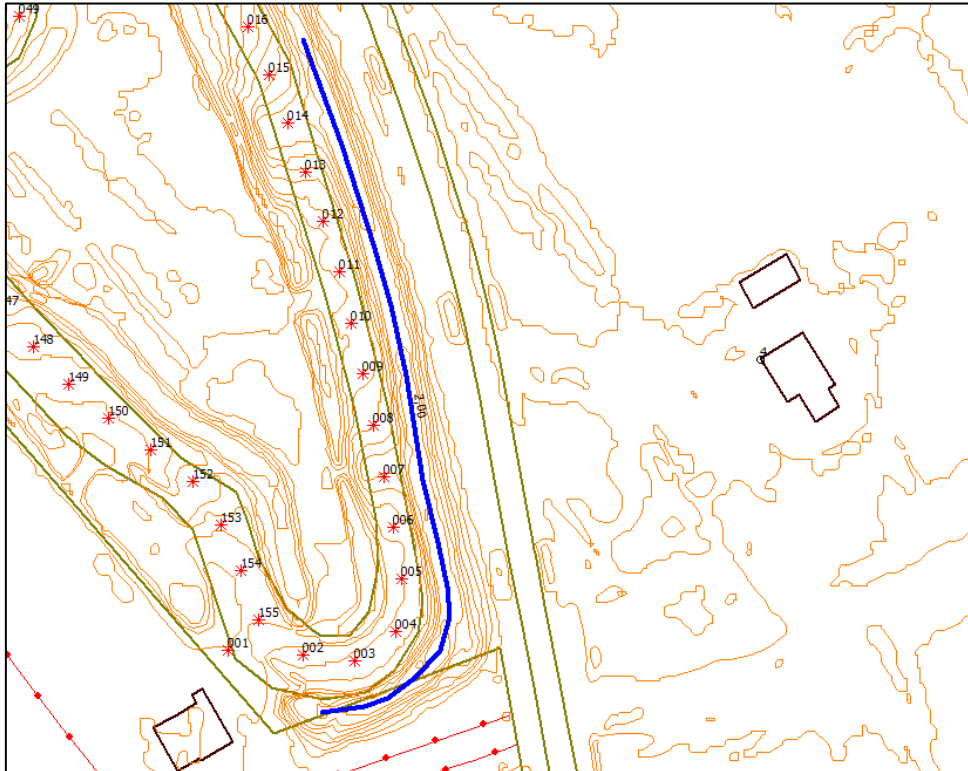


Figuur 02: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is om het bestaande gebruik van het motorcrossterrein planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode)
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1), zie figuur 03 voor de locatie van de afscherming.



Figuur 03 extra afscherming op bestaande wal (blauwe lijn)

Verder ziet het voornemen er als volgt uit:

- Het regelen van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

Het MSV ziet graag een uitbreiding van de activiteiten binnen de inrichtingsgrens. In dit MER wordt onderzocht of en in hoeverre de gewenste activiteiten inpasbaar zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een Plusvariant wedstrijden en een Plusvariant veldsporten.

Plusvariant wedstrijden:

Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijddagen uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren. Tevens worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht.

Plusvariant veldsporten

In deze plusvariant veldsporten wordt de mogelijkheid onderzocht het gebied te gebruiken voor geluid-arm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-veldloop, mud-/survival-run, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar wordt onderzocht.

Alternatief Beginnersbaan

Er is reeds in 1^e fase een beperkt alternatieven onderzoek uitgevoerd. Ook is geconstateerd dat onderzoek naar aanlegfase niet zinvol is. Om deze reden is in dit MER alleen een alternatief beginnersbaan onderzocht, aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie het gebruik van de beginnersbaan is. In dit alternatief is onderzocht of er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het midden-terrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu, worden meegenomen in de afwegingen.

0.5 Milieueffecten

De verschillende milieuaspecten zijn voor zowel de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken alternatieven bepaald en beoordeeld. In tabel 0.1 is de samenvatting van deze beoordeling opgenomen, waarmee de vergelijking kan worden gemaakt tussen de milieueffecten die autonoom reeds optreden en die het gevolg zijn van de voorgenomen activiteit en de mogelijke uitbreiding daarvan in de toekomst.

Onder de tabel 0.1 zal dit per milieuaspect kort worden toelicht. In paragraaf 0.5 zullen de benodigde en mogelijke mitigerende maatregelen op een rij worden gezet.

Tabel 0.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings-criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0
LCA	Landschapelijke kwaliteit	Beïnvloeding kenmerken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-historische waarden	Beïnvloeding kenmerken	0	0	0	0	0
	Archeologische waarden	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0

	Water	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
		Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaat-adaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

Geluid

Geluid is veruit het belangrijkste milieuaspect. In het MER en het bijbehorende geluidrapport is uitgebreid ingegaan op het toetsingskader voor geluid. Ook is onderbouwd dat er bij De Prikkedam geen sprake is van tonaal geluid.

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 meter (stap 1 uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. Deze eerste verkenning is al uitgevoerd in Fase 1, het voldoen aan deze richtwaarde is niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde activiteiten in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Gezien het lage referentieniveau van het omgevingsgeluid en gezien de vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

Ten aanzien van maximale geluidniveaus is onderbouwd dat de waarde van 70 dB(A) aansluit bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of ondukbare hinder, hierbij wordt uitgegaan van een momentaan geluidniveau Li van maximaal 70 dB(A).

Milieueffecten referentiesituatie

In de referentiesituatie wordt er twee maal per week getraind. Hierbij wordt geen verkeershinder verwacht. Ook de invloed op beschermde natuur en soorten is beperkt, onder andere omdat het reeds lang bestaand gebruik betreft. Beoordeeld is dat luchtkwaliteit, stof- en geurhinder voldoen aan de geldende eisen en richtwaarden. Ook effecten op bodem en water zijn beperkt, reeds vergund en acceptabel. Het belangrijkste milieueffect is de geluidbelasting bij omwonenden. In de referentiesituatie worden en lang-tijdgemiddelde geluidniveaus van maximaal 52 dB(A) berekend bij woningen op 1,5 meter hoogte. Er zijn 6 woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarde van 45 dB(A), de maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden.

In de referentiesituatie zijn er ook 3 grote wedstrijden per jaar toegestaan. Bij deze wedstrijden is verkeersoverlast mogelijk, maar dit wordt zoveel mogelijk voorkomen door het inzetten van verkeersregelaar. Parkeren kan geheel op eigen terrein plaatsvinden. De geluidsbelasting vanwege dit verkeer en vanwege de wedstrijden is hoog, resp. 55 dB(A) en 67 dB(A), maar voldoet net aan de daaraan gestelde eisen in de milieuvergunning.

Milieueffecten Voornemen

Het voornaamste verschil tussen de referentiesituatie en het voornemen bestaat uit het gebruik van de beginnersbaan, het trial- en enduroparcours en het toepassen van de handhavingsmaatregel aan het bronniveau en het ophogen van de geluidsafscherming richting Prikkedam 1. De effecten hiervan zijn dat de maximale geluidbelasting tijdens trainingen bij woningen afneemt naar 50 dB(A). Er zijn nog steeds 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Ook de geluidbelasting tijdens wedstrijden neemt iets af tot 62 dB(A) door de afschermende maatregel. Ook wordt hiermee voor alle pieken net voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A). De effecten van de overige geluidbronnen zijn ook inzichtelijk gemaakt, maar deze wijzigen niet ten opzichte van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant wedstrijden

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crosuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien. Doordat er meer wedstrijden zijn, is er toename van CO₂-uitstoot. Voor de andere milieueffecten is er niet echt sprake van significante verschillen met die van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrosssterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, berekend. Hieruit blijkt dat

de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking). Zolang er geen sprake is van activiteiten in de avondperiode waarbij verlichting nodig is, is er geen sprake van significante lichteffecten. Door het intensievere gebruik is er wel meer kans op stofhinder een/of meer behoefte aan water in drogere periodes wat een licht negatief effect oplevert.

Tijdens de 4 geluidarme evenementen valt de geluidbelasting vanwege de evenementen zelf mee, maar de verkeersaantrekkende werking is aanzienlijk. De geluidbelasting vanwege dit verkeer bedraagt 55 dB(), net als bij A-wedstrijden. Daarnaast is er ook hier sprake van extra kans op stofhinder.

Milieueffecten Alternatief beginnersbaan

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. Dit zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen opleveren van maximaal 1 dB aan de zuidzijde, maar daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek gericht naar de akoestische effecten.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

0.6 Mitigerende maatregelen

In het MER is voor enkele onderzochte aspecten sprake van noodzakelijke mitigerende maatregelen of worden mogelijke maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn in deze paragraaf samengevat.

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende mitigerende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijk te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

0.7 Conclusies

Algemene conclusie

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, die weer gemitigeerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Monitoring

Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.

- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Inhoud

Samenvatting	1
1. Inleiding	5
1.1. Inleiding	5
1.2. Waarom een milieueffectrapportage	7
1.3. Doel en procedure	7
1.4. Inspraak en overleg	8
1.5. Vervolgbesluiten	10
1.6. Leeswijzer	11
2. Voorgeschiedenis en kaders	13
2.1. Geschiedenis	13
2.2. Algemeen beleidskader	16
2.3. Toetsingskader voor geluid	17
2.4. Beoordelingskader MER	19
3. Onderbouwing nut en noodzaak	23
3.1. Inleiding	23
3.2. Behoeft	23
3.3. Locatieonderbouwing	23
3.4. Conclusie	24
4. Onderzoeksopzet	25
4.1. Plangebied en studiegebied	25
4.2. Huidige situatie	26
4.3. Referentiesituatie	29
4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's	32
4.5. Alternatieven	35
5. Verkeer en mobiliteit	39
5.1. Toetsingskader	39
5.2. Onderzoeksmethode en criteria	39
5.3. Referentie	40
5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	47
5.5. Alternatief en Toekomstscenario	48
5.6. Effectbeoordeling en maatregelen	49
6. Geluid	51
6.1. Toetsingskader	51
6.2. Onderzoeksmethode en criteria	51
6.3. Referentie	53
6.4. Voorgenomen activiteit	56
6.4.1. Uitgangspunten	56
6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen	56
6.5. Plusvarianten	59
6.5.1. Plusvariant wedstrijden	59
6.5.2. Plusvariant veldsporten	60
6.6. Alternatief beginnersbaan	61
6.7. Toekomstscenario	62

6.8.	Effectbeoordeling en maatregelen	62
7.	Luchtkwaliteit	65
7.1.	Toetsingskader	65
7.1.1.	Luchtkwaliteit	65
7.1.2.	Geur	65
7.2.	Onderzoeksmethode en criteria	66
7.3.	Referentiesituatie	66
7.3.1.	Luchtkwaliteit	66
7.3.2.	Geur	67
7.3.3.	Stofhinder	67
7.4.	Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	68
7.4.1.	Luchtkwaliteit	68
7.4.2.	Geur	69
7.4.3.	Stofhinder	69
7.5.	Effectbeoordeling en maatregelen	70
8.	Natuur	71
8.1.	Toetsingskader	71
8.1.1.	Wet natuurbescherming	71
8.1.2.	Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân	72
8.2.	Onderzoeksmethode en criteria	72
8.3.	Referentie	73
8.3.1.	Natura 2000	73
8.3.2.	Natuurnetwerk Nederland	74
8.3.3.	Beschermde soorten	75
8.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	78
8.4.1.	Natura 2000	78
8.4.2.	Natuurnetwerk Nederland	79
8.4.3.	Beschermde soorten	80
8.5.	Alternatief beginnersbaan	81
8.5.1.	Natura 2000	81
8.5.2.	Natuurnetwerk Nederland	81
8.5.3.	Beschermde soorten	81
8.6.	Toekomstscenario	81
8.6.1.	Natura 2000	81
8.6.2.	Natuurnetwerk Nederland	81
8.6.3.	Beschermde soorten	82
8.7.	Effectbeoordeling en maatregelen	82
9.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	83
9.1.	Toetsingskader	83
9.2.	Onderzoeksmethode en criteria	84
9.3.	Referentie	84
9.3.1.	Landschap	84
9.3.2.	Cultuurhistorie	86
9.3.3.	Archeologie	87
9.4.	Voorgenomen activiteit en plusvarianten	89
9.4.1.	Landschap	89
9.4.2.	Cultuurhistorie	90
9.4.3.	Archeologie	90
9.5.	Alternatief beginnersbaan	91
9.5.1.	Landschap	91
9.5.2.	Cultuurhistorie	91

9.5.3. Archeologie	91
9.6. Toekomstscenario	92
9.7. Effectbeoordeling en maatregelen	92
10. Bodem en water	93
10.1. Toetsingskader	93
10.1.1. Bodem	93
10.1.2. Water	93
10.2. Onderzoeksmethode en criteria	94
10.3. Referentie	95
10.3.1. Bodem	95
10.3.2. Water	96
10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten	97
10.4.1. Bodem	97
10.4.2. Water	98
10.5. Alternatief beginnersbaan	98
10.5.1. Bodem	98
10.5.2. Water	99
10.6. Toekomstscenario	99
10.6.1. Bodem	99
10.6.2. Water	99
10.7. Effectbeoordeling en maatregelen	100
11. Externe veiligheid	101
11.1. Toetsingskader	101
11.2. Onderzoeksmethode en criteria	101
11.3. Referentie	102
11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario	102
11.5. Effectbeoordeling en maatregelen	103
12. Klimaatadaptatie en energietransitie	105
12.1. Toetsingskader	105
12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria	106
12.3. Referentie	106
12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.	106
12.4.1. Klimaatadaptatie	106
12.4.2. Energie	106
12.5. Effectbeoordeling	107
13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring	109
13.1. Conclusie	109
13.2. Leemten in kennis	112
13.3. Monitoring en evaluatie	112

Bijlagen:

1. Bronnenlijst en gehanteerde begrippen en afkortingen
2. Locatiestudie 2019
3. Schets van de inrichting
4. Akoestisch onderzoek
5. Rapport luchtkwaliteit
6. Natuurtoets ecologie
7. Voortoets ecologie

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Aanleiding

Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) is een motorcrossvereniging, in de gemeente Ooststellingwerf. De vereniging heeft ongeveer 130 tot 150 leden. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga, op het perceel Prikkedam 1A, kadastraal bekend als Oldeberkoop, sectie D, nummers 137 en 138. Deze percelen zijn in eigendom bij de MSV en hebben een gezamenlijke oppervlakte van 11,4 hectare. De overige gronden binnen het bestemmingsplangebied zijn niet in eigendom van de MSV, worden nu of in de toekomst niet gebruikt door de MSV en zullen niet van functie wisselen. Deze gronden maken wel onderdeel uit van het bestemmingsplan omdat deze in eerdere plannen ook zijn meegenomen en ook hiervoor een planologische regime nodig is.

Op dit moment is het planologisch regime voor het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening van het motorcrossterrein onvoldoende actueel. Het geldende bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein "Prikkedam". Dit plan is op 10 juni 1980 door de raad van de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld en op 2 februari 1981 door gedeputeerde staten van de provincie Fryslân goedgekeurd. Op 23 maart 1987 heeft de Kroon het besluit van gedeputeerde staten gedeeltelijk vernietigd en alsnog goedkeuring onthouden aan een deel van het bestemmingsplan. Dit betreft in hoofdlijnen de gronden ter plaatse van de hoofdmotorcrossbaan op dat moment en een zone om deze baan. Deze vernietiging betekent op dit moment samengevat dat er voor deze gronden geen regels ruimtelijke ordening gelden.

De gemeente wil hier een einde aan maken aan door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke effecten hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage uit te voeren

Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook nog verschillende vergunningen nodig (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu, wijziging of revisie). Voor deze vergunning(en) kan ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. De gemeente heeft de keuze gemaakt om voornamelijk alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een milieueffectrapportage op te stellen. De gemeente is de initiatiefnemer voor het bestemmingsplan en de MSV is initiatiefnemer voor een mogelijk aan te vragen vergunning. Het is wenselijk geacht om deze rollen en de daarbij horende verantwoordelijkheden gescheiden te houden. Vanzelfsprekend kan in de vergunningsprocedures wel gebruik gemaakt worden van dit planMER en de onderzoeken die in het kader van dit planMER zijn uitgevoerd.

Ligging bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt

(samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen.



Figuur 1.1 Globale ligging bestemmingsplangebied (bron: Google Maps)



Figuur 1.2 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.2. Waarom een milieueffectrapportage

In de Wm en het Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (*planm.e.r.*) is aan de orde:
 - indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.;
 - indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is.
- een m.e.r.-plicht voor projecten (*projectm.e.r.*) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) *m.e.r.-beoordelingsplicht* voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een plan-m.e.r. plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planm.e.r.-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, moet dan ook een planm.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1.3. Doel en procedure

Doel

Het instrument milieueffectrapportage is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wm. Doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen bij de voorbereiding van plannen en besluiten, in dit geval een bestemmingsplan. Zo wordt ervoor gezorgd dat de milieuaspecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming worden betrokken. De m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein de Prikkedam is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het MER inzicht geeft in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen beschrijft waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De initiatiefnemer voor het bestemmingsplan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf. De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het betreffende plan of besluit, de zogenoemde 'moederprocedure'. Voor een MER is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan;
2. raadpleging bestuursorganen en inspraak over reikwijdte en detailniveau van het MER bijvoorbeeld middels Notitie reikwijdte en detailniveau;
3. uitvoeren onderzoeken en opstellen MER;

4. tervisielegging MER (met het ontwerpbestemmingsplan);
5. toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie voor de m.e.r.');
6. besluitvorming over het bestemmingsplan waarbij de reacties, adviezen en het MER worden meegewogen;
7. mogelijkheid tot beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan (en bijbehorende MER);
8. evalueren van de daadwerkelijke milieueffecten.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het MER is vrijwillig, het toetsingsadvies bij het MER is wettelijk verplicht.

Stap 1 t/m 3 zijn nu uitgevoerd. Er is, op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie de toelichting op de Notitie reikwijdte en detailniveau (hierna: NRD in paragraaf 1.4), eerst een eerste fase MER opgesteld om de akoestische aspecten nader te onderzoeken. Deze eerste versie van het MER heeft tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Voor deze eerste fase hebben stap 4 en 5 ook plaatsgevonden.

Nu ligt de tweede fase van het definitieve MER voor, waarin ook de resultaten en reacties op het MER 1^e fase zijn verwerkt. In de volgende paragrafen zijn de reacties op de NRD en het eerste fase MER beschreven en is aangegeven hoe deze in dit voorliggend MER zijn verwerkt.

1.4. Inspraak en overleg

Notitie reikwijdte en detailniveau

In een Notitie reikwijdte en detailniveau¹ is beschreven op welke wijze in het MER de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. De NRD is verzonden naar de overlegpartners (bestuursorganen) en heeft ter visie gelegen. Hiermee heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om te reageren op de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. is in deze voorfase betrokken.

Inspraak- en overlegreacties

De NRD is opgesteld en is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn diverse zienswijzen en adviezen door de gemeente ontvangen. In de 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017) heeft de gemeente op deze zienswijzen en adviezen gereageerd. Naar aanleiding hiervan is de NRD aangepast.

In de Nota adviezen en zienswijzen is onder andere vermeld dat op 17 april 2017 (dus na de ter visie legging van de NRD) een nieuw verzoek van de MSV is ontvangen als toelichting op het bestaande en gewenste gebruik van het motorcrossterrein ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. De MSV heeft het verzoek aangepast naar aanleiding van een overleg met inwoners van de omgeving van het terrein op 20 maart 2017. In het aangepaste verzoek van de MSV is niet langer een uitbreiding van het aantal trainingsuren per week opgenomen, wat als alternatief 2 in de NRD is opgenomen. In het verzoek van 17 april 2017 is nog wel de uitbreiding van aantal wedstrijddagen tot in totaal 9 dagen per jaar opgenomen.

De Commissie m.e.r. stelt in haar advies van 20 april 2017² dat zij de volgende onderwerpen als essentiële informatie in het MER beschouwd:

- Beschrijving van de milieueffecten van zowel het huidige, feitelijke gebruik als van het legale gebruik voor het geval dat die van elkaar verschillen.
- Een beschrijving van de milieueffecten die optreden als het plan meer of minder gebruik toestaat dan wat nu mogelijk is (Citaat "nu: trainingen gedurende 6 uur/week en 3 wedstrijddagen per jaar. De omvang van de trainingen mag niet groter worden dan 8 uur/week omdat dan andere wettelijke regels aan de orde zijn.").

¹ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>

² https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf

- Een beschrijving van mogelijke maatregelen waarmee de milieueffecten van het motorcrossterrein kunnen worden verminderd of voorkomen.

Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken. De gemeente geeft hier gehoor aan en het MER eerste fase is samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Ook heeft de Commissie geadviseerd (dus niet als essentiële informatie gevraagd) te onderbouwen "...in welke (regionale) behoeften op het gebied van motorcross het terrein voorziet en waarom dit terrein de aangewezen locatie is...".

De reacties hebben geleid tot onderstaande aanpassing van de reikwijdte of het detailniveau van het planMER:

- Alternatief 2 uit de NRD vervalt, omdat de MSV aangeeft de extra openingstijden niet nodig te hebben. Het uitgangspunt bij het bestemmingsplan is niet meer toe te staan dan nodig is. Om deze reden is ook geen maximumvariant nodig, in het bestemmingsplan zal worden vastgelegd hoeveel uur per week het motorcrossterrein mag worden opengesteld en welke afwijking hiervan mogelijk is.
- Het huidige gebruik en de inrichting van het terrein wijken af van de planologische legale situatie. Daardoor wordt in dit MER het verschil tussen beide situaties nader onderzocht (huidig gebruik en planologisch legale gebruik).
- Daarnaast wordt nog een variant opgenomen waarbij de beginnersbaan wordt verplaatst.

MER 1^e fase

De eerste fase van het MER³ heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019. Daarbij is op 18 januari 2019 ook een verzoek om advies over het eerste fase MER naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd en zijn de stukken voor advies verstuurd aan het Wetterskip Fryslân, de provincie Friesland en omliggende gemeenten.

Adviesreacties

Er zijn verschillende adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. Met name het Wetterskip en de provincie hebben enkele inhoudelijke punten aangedragen, maar deze hebben niet geleid tot aanpassing in de aanpak van het MER 2^e fase.

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het ontwerpplanMER uitgebracht⁴. De commissie is van mening 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. De commissie doet de volgende aanbevelingen:

- de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{A,T}$), 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_{Op}) te verbeteren.
- een samenvatting op te nemen, een bijlage met definities en een toelichting waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd;
- in het definitieve MER figuren met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten;
- 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;
- 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:

³ <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>

⁴ https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf

- aan te geven wat het effect kan zijn van de verschillende mogelijke interpretaties van de vergunde geluidruimte;
- aan te geven hoe de actuele geluidsniveaus 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.

De inspraak en opmerkingen van de Commissie m.e.r. zijn zo goed mogelijk verwerkt in dit MER 2^e fase. Belangrijk punt hierbij is dat de locatiestudie opnieuw is uitgevoerd. De eerste studie ging uit van een benodigde afstand van 700 meter tot woningen. Naar aanleiding van de discussie over daadwerkelijke geluidsniveaus, is dit aangepast naar 700 meter vanaf woonkernen. Hierdoor zijn in theorie meer potentiële locaties geschikt en vergelijkbaar met de huidige locatie. Daarnaast is een update gedaan op de aanwezige beschermde gebieden met de juiste afstanden. Ten slotte is, zoals de Commissie heeft gevraagd, de potentiële geluidbelasting meegenomen in de beoordeling van alternatieve locaties.

De overige punten die de Commissie heeft opgemerkt zijn nader uitgewerkt in het aanvullend akoestisch onderzoek en samengevat in het MER. Omdat dit MER een volwaardig MER is, zijn alle mitigerende maatregelen, leemten in kennis, benodigde monitoring en een samenvatting opgenomen.

Inspraakreacties

Daarnaast zijn twee inspraakreacties binnengekomen, een van omwonenden en een van MSV. De reacties zijn beschreven en beantwoord in de Nota inspraak en overleg.

De inspraak van omwonenden heeft vooral betrekking op de procedure/NRD, de al dan niet vergunde en onderzochte activiteiten, nut en noodzaak van deze activiteit op deze locatie, de onderzochte situaties en de inzichtelijkheid daarvan en de aanpak van het geluidonderzoek met de daaraan ten grondslag liggende geluidbronnen en uitgangspunten.

In het MER 2^e fase en bijbehorend geluidrapport is hieraan tegemoet gekomen door zo zorgvuldig mogelijk het verschil tussen het huidige gebruik, het wettelijk toegestaan gebruik (referentiesituatie) en het gewenste gebruik (voorgenomen activiteiten en plusvarianten) te beschrijven. Ook is nu een extra te onderzoeken alternatief opgenomen, namelijk het verplaatsen van de beginnerscrossbaan. In het akoestisch onderzoek is nader in gegaan op de door de inspreker genoemde onderbouwingen, geluidbronnen en cumulatie van verschillende geluidsbronnen.

De reactie van MSV heeft betrekking op omschrijvingen en terminologie. De terminologie die is gerelateerd aan de m.e.r.-wetgeving (zoals voorgenomen activiteit) is niet aangepast, waar relevant zijn beschrijvingen over de MSV wel aangepast. Tevens wordt ingegaan op de uitgangspunten van het geluidsonderzoek (bijvoorbeeld bronvermogens en tonaliteit). Hierop wordt in het nieuwe akoestisch onderzoek uitgebreid ingegaan. Verder wordt in het MER 2^e fase de planologische status van de beginnerscrossbaan verduidelijkt en wordt aangegeven dat de variant veldsporten alleen op het eigenlijke motorsportterrein aan de orde is, niet binnen de bestemming natuur.

1.5. Vervolgbesluiten

Het doel van de huidige procedure is het vaststellen van een bestemmingsplan om een goede planologische regeling voor de locatie van het motorcrossterrein te realiseren. Afhankelijk van de bepalingen in het bestemmingsplan, zijn vervolgens nog aanvullende besluiten of procedures nodig.

Omgevingsvergunning milieu

De MSV beschikt over een provinciale milieuvergunning voor trainingen (2001) en een gemeentelijke vergunning voor wedstrijdsituaties (2008). Nadat het nieuwe bestemmingsplan voor het motorcrossterrein is vastgesteld, zijn (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig. Op grond van het Besluit omgevingsrecht is het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf hiervoor het bevoegd gezag.

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.

Besluiten op grond van het nieuwe bestemmingsplan

In het voorontwerpbestemmingsplan kunnen bepaalde activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk gemaakt worden na een separaat besluit (binnenplanse afwijking) door het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de voorgeschiedenis, evenals het wettelijk- en beleidskader en het beoordelingskader. Hoofdstuk 3 gaat in op de behoefteonderbouwing en de aanvullende locatiestudie. In hoofdstuk 4 is de voorgenomen activiteit beschreven en is de aanpak van het planMER opgenomen, waarbij wordt ingegaan op de onderzoeksmethodiek (de onderzochte situaties).

In hoofdstuk 5 tot en met 12 komen achtereenvolgens de volgende thema's aan de orde:

- Verkeer;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Natuur;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Externe veiligheid;
- Klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Per milieuaspect is een beschrijving gegeven van de referentiesituatie en wordt vervolgens in gegaan op de mogelijke gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Hoofdstuk 13 geeft een overzicht van de conclusies, ook ten aanzien van het overkoepelende thema gezondheid, de leemten in kennis en de benodigde monitoring.

De verschillende deelonderzoeken zijn als bijlagen bij dit MER opgenomen.

2. Voorgeschiedenis en kaders

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende algemene beleidskaders van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf. Ook wordt het toetsingskader voor geluid beschreven en wordt het beoordelingskader voor alle te onderzoeken aspecten opgenomen. De toetsings- en beleidskaders voor de overige (milieu)thema's zijn in de betreffende hoofdstukken of onderliggende onderzoeken beschreven.

2.1. Geschiedenis

In deze paragraaf wordt de voorgeschiedenis ten aanzien van de planologische regeling en milieuvergunning chronologisch weergegeven.

In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.

Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980

Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld en is op 2 februari 1981 goedgekeurd. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich meebrachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 2.1 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.



Figuur 2.1 Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980 met onthouding van goedkeuring

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997

Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 verkreeg de motorclub een milieuvergunning. Het bestemmingsplan werd echter drie jaar na vaststelling vernietigd, wegens vernietiging van de milieuvergunning. De geluidswallen die aangelegd dienden te worden om de milieuvergunning te verkrijgen, waren inmiddels al wel aangelegd.

Milieuvergunningen

Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden kunnen plaats vinden.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013

In 2011 werd een ontwerp bestemmingsplan gemaakt, dat op 26 februari 2013 werd vastgesteld. Er leek daarmee een duidelijke planologische regeling te zijn voor het plangebied, maar de Afdeling heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 vernietigd. Dit, in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende zijn onderzocht.

Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014

Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. De gemeente heeft besloten om de bestaande situatie vast te leggen in een beheersverordening. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime. Op het deel van het terrein waaraan goedkeuring is onthouden geldt geen planologisch regime.

Tijdelijke omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening 2016

Om het parkeren bij wedstrijden op agrarische gronden aan de noord/noordwestzijde van de percelen van de MSV (nummers 16 op figuren 4.2 en 4.3, binnen perceel D137) mogelijk te maken, is op 21 mei 2016 een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend voor maximaal 10 jaar voor het parkeren van 50 tot 300 auto's gedurende 3 wedstrijden per jaar.

Conclusie

Het feitelijk, bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981- in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidige gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidvoorschriften zijn verbonden.

2.2. Algemeen beleidskader

In onderstaande tabel zijn de meest relevante plannen en beleidsdocumenten voor Prikkedam opgenomen, zowel op nationaal (NL) als op provinciaal (P) en gemeentelijk (G) niveau. Daar waar is aangegeven dat een beleidsdocument relevant is voor de locatie Prikkedam, wordt in dit MER en het bestemmingsplan rekening gehouden met de daar aangegeven uitgangspunten.

Tabel 2.1 Beleidskaders

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Prikkedam
NL	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012)	In de SVIR worden de nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteengezet en welke instrumenten daarvoor worden ingezet.	Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
NL	Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking.	Prikkedam betreft een bestaand motorcrossterrein. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking.
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008)	Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.	Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO2 en NOx. Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.
P	Streekplan Fryslân 2007	In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid. In het streekplan staat de relatie tussen steden en platteland centraal.	In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.
P	Grutsk op 'e Romte	Deze thematische structuurvisie (2014) vormt de uitwerking van het provinciaal Streekplan en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting aan ten aanzien van de in het Streekplan geformuleerde kernkwaliteiten.	Het plangebied ligt in deelgebied "Zuidelijke Wouden". Binnen dit deelgebied is één van de genoemde provinciale belangen relevant, namelijk: de vrij robuuste structuur van houtwallen, boombeplanting etc. Uitgangspunt is de aanwezige boomstructuur niet aan te tasten.

P	Verordening Romte Fryslân 2014	De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid.	In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip “dagrecreatie”. Ten aanzien van ‘dagrecreatieve inrichtingen’ is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.
G	Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030	In deze visie geeft het gemeentebestuur op hoofdlijnen en op structuurniveau richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Ooststellingwerf. Er wordt gekeken naar een vitale, leefbare en aantrekkelijke toekomst.	In deze visie wordt het motorcrossterrein niet expliciet genoemd. De uitgangspunten in de visie staan het voorgenomen plan niet in de weg.
G	Gemeentelijk milieubeleidsplan 2010-2016	De visie van dit milieubeleidsplan is een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Er wordt ingezet op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.	Het Milieubeleidsplan 2010 – 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/ 2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.
G	Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030	De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt.	Relevante thema's zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO2 uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan.

2.3. Toetsingskader voor geluid

Beoordeling ruimtelijke afweging en milieuafweging

Voor motorcrossterrein De Prikkedam is geluid een cruciaal milieuaspect. In het akoestisch onderzoek, opgenomen als bijlage 4 bij dit MER, is het toetsingskader voor de beoordeling van geluid vanwege motorcrossterreinen uitgebreid weergegeven.

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie is wordt dit ook meer en meer geaccepteerd. Om deze reden wordt in het akoestisch onderzoek ook het toetsingskader geschetst zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing. De verschillende toetsingskaders zijn vastgelegd in:

- VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009).
- Handleiding industrielaawaai en vergunningverlening (VROM, 1998).
- vigerende milieuvergunningen (inclusief voorschriften).

- Activiteitenbesluit.
- Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996).
- Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996).
- Wet geluidhinder (hier niet van toepassing).

Ieder beoordelingskader is in het akoestisch onderzoek in bijlage 4 verder uitgewerkt. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kaders kort samengevat.

VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009)

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In de eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) kan op voorhand worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook, voor wat betreft trainingen, worden nagegaan of er kan worden aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Voor wat betreft maximale geluidniveaus wordt aangesloten bij de algemeen geldende (zowel vanuit ruimtelijk als milieuspoor) grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode.

Handleiding industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998)

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een "Landelijke omgeving" met een richtwaarden van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de "Handleiding industrielawaai en vergunningverlening" maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan uitsluitend worden afgeweken indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

Vigerende milieuvergunningen

Op basis van de huidige milieuvergunningen is een equivalent geluidniveau van maximaal 61 dB(A) vergund (Prikkedam 1) tijdens trainingen, invallend op de gevels van omliggende woningen en op een waarnemhoogte van $h_o = + 5,0$ meter. In de voorschriften is uitgegaan van 5 dB toeslag voor tonaal geluid; zonder deze toeslag is een equivalente geluidniveau van maximaal 56 dB(A) vergund (Prikkedam 1). Onder voorwaarden kan het geluid vanwege motorcrossen als niet-tonaal worden beoordeeld. In het akoestisch onderzoek en MER wordt dit als uitgangspunt genomen.

Naast "vergunde geluidniveaus" kan ook worden uitgegaan van "vergunde activiteiten", waarbij op grond van een akoestisch onderzoek door NAA uit 1996 (sanering en vergunningaanvraag) uitgegaan wordt van maximaal 900 crossminuten per trainingsdag. In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 is aangetoond dat de situatie op basis van "vergunde activiteiten" en "vergunde geluidniveaus" globaal overeenkomen.

Wedstrijden zijn momenteel toegestaan op grond van de milieuvergunning van 2008. Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) is een vergelijking van situaties als bij wedstrijden niet geheel correct. Daarom is voor wedstrijden de referentiesituatie bepaald op basis van de "vergunde activiteit" tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A).

Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996)

In het kader van landelijke of regionale wedstrijden zal worden aangesloten bij de publicatie Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding

bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat het van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielervedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur). Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

2.4. Beoordelingskader MER

In het MER worden de effecten van het bestemmingsplan Motorcrossterrein 2019 beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten maar ook om de positieve effecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij zal circa 10 jaar vooruit worden gekeken (2028 of 2030 afhankelijk van de beschikbare gegevens). De effectbeoordeling zal plaatsvinden op het schaalniveau dat past bij het schaalniveau van het m.e.r.-plichtige plan, ofwel het bestemmingsplan.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In tabel 2.2 is het beoordelingskader weergegeven.

Tabel 2.2 Milieuthema's en -aspecten, criteria en werkwijze

Milieuaspect	Subaspect	Toetsingscriterium	Werkwijze
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitings-structuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief
Geluid	Geluidniveaus trainingen en wedstrijden	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Piekgeluiden en tijdelijke verhogingen	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Indirecte hinder	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
	Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
	Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief
Natuur	Beschermd gebied	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
		Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk	kwalitatief/kwantitatief
	Beschermd	Beïnvloeding van beschermde natuur- en diersoorten	kwalitatief/kwantitatief
Landschap, cultuurhistorie en archeologie (LCA)	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding van de openheid en schaal van het landschap	kwalitatief
	Cultuurhistorische waarden	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen	kwalitatief
	Archeologische waarden	Verlies of aantasting van archeologische waarden	kwalitatief
Bodem, Water	Grondverzet en bodemopbouw	Invloed op grondverzet en bodemopbouw	kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Beïnvloeding bodemkwaliteit	kwalitatief
	Grondwater	Beïnvloeding grondwaterstanden en -kwaliteit	kwalitatief
	Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewater en -kwaliteit	kwalitatief
	Waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	kwalitatief
Externe veiligheid	Inrichtingen en transport	Beïnvloeding plaatsgebonden- en groepsrisico	kwalitatief
Klimaatadaptatie, energietransitie	klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	kwalitatief
		Voorkomen hittestress en verdroging	kwalitatief
	klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot	kwalitatief
		Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief

De effectanalyse is voor bepaalde aspecten kwantitatief uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, is de effectanalyse kwalitatief of op basis van een deskundigenoordeel uitgevoerd. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn. In de volgende hoofdstukken wordt per milieuthema ingegaan op de criteria en onderzoeksmethodiek, waarbij zal worden aangegeven hoe de effecten worden beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal:

Score	Beoordeling van het effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen of nauwelijks effect
0/-	beperkt negatief effect
-	negatief effect

3. Onderbouwing nut en noodzaak

3.1. Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. adviseert in haar NRD-advies om bij de doelstelling de (regionale) behoefte aan motorcross te specificeren en aan te geven waarom dit terrein de aangewezen locatie is. Zij adviseert daarbij aan te geven in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn, gebruikmakend van de VNG-richtafstand. In haar tussentijds toetsingsadvies accepteert de Commissie dat het zoekgebied binnen de gemeentegrenzen ligt, maar geeft zij aan voor de alternatieve locaties aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op die locaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden.

In paragraaf 3.2 wordt de behoefte nader onderbouwd. In paragraaf 3.3 is de locatieonderbouwing opgenomen.

3.2. Behoeft

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV de Prikkedam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en verplaatsing van het motorcrossterrein naar een locatie buiten de gemeentegrenzen op voorhand financieel onuitvoerbaar is en daarmee een niet-realistisch alternatief, is een nader regionaal behoefte- of locatieonderzoek niet verricht.

De vereniging heeft een ledenbestand van circa 130 à 150 betalende leden. Daarnaast komen motorsporters uit andere provincies en soms uit andere landen naar het Motorcrossterrein de Prikkedam voor trainingen op een zandbaan. Daarom is het ook mogelijk om als niet lid een dagpas in plaats van een lidmaatschap aan te schaffen. MSV de Prikkedam is al 70 jaar financieel zelfstandig, mede door, naast de inkomsten van leden en betaalde dagpassen, andere financiële bronnen zoals de inkomsten uit de kantine, donateurs en sponsoren in geld, arbeid en/of materieel.

3.3. Locatieonderbouwing

Opzet

Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. is in het MER 1^e fase al een globale locatiestudie uitgevoerd. Naar aanleiding van inspraak en nieuwe inzichten, is deze locatiestudie voor dit MER aangevuld en opgenomen in bijlage 2. In dit hoofdstuk wordt een beknopte samenvatting opgenomen.

In de locatiestudie is, net als in paragraaf 3.2, onderbouwd dat het zoekgebied zich beperkt tot binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingwerf. Ook is aangetoond dat een andere locatie binnen de gemeente alleen meerwaarde heeft, als dit vanuit milieuhygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Een vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar is én voldoende omvang en breedte heeft (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Globaal minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning in de huidige situatie).

Resultaten

Uit de locatiestudie blijkt dat er in potentie zeven locaties zijn die aan bovenstaande criteria voldoen. Vervolgens zijn deze locaties in detail beoordeeld op geluid, ontsluiting, landschappelijke inpassing en andere lokale kansen of belemmeringen.

Hieruit blijkt dat voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locatie moet worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap, is de landschappelijke inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding.

Er zijn geen locaties die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locaties 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit vanuit de milieuwetgeving sowieso niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidafschermende voorzieningen nodig zullen zijn.

Ten slotte is een financiële beoordeling van een verhuizing/nieuwe inrichting op deze alternatieve locaties uitgevoerd. Hieruit blijkt dat verplaatsing niet zondermeer financieel haalbaar is. Nu niet is aangetoond dat verplaatsing tot grote milieuhygiënische voordelen leidt, is verplaatsing geen reëel alternatief.

3.4. Conclusie

Uit dit hoofdstuk blijkt dat er met name een lokale behoefte is aan het motocrossterrein. Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt, ook in relatie tot de verplaatsingskosten.

De conclusie van het locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in het MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

4. Onderzoekopzet

4.1. Plangebied en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied.

Plangebied

Het plangebied is het rood omlijnde gebied zoals in figuur 4.1 is weergegeven. Het motorcrossterrein de Prikkedam wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt samen met de weg Egypte de noord- en oostelijke grens van het plangebied. De westelijke grens wordt bepaald door het NNN-gebied en de zuidelijke grens wordt gedeeld met de perceelgrens van de woningen aan de Grindweg.

Het plangebied bestaat uit diverse percelen waarvan perceel D137 en D138 behoren tot de inrichting en in eigendom zijn van MSV. De percelen D135, D136 en D369 (gedeeltelijk) behoren niet tot de inrichting maar worden wel meegenomen in het plangebied als bestemming 'Agrarisch met waarden –natuur- en landschapswaarden'.



Figuur 4.1 Plangebied en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

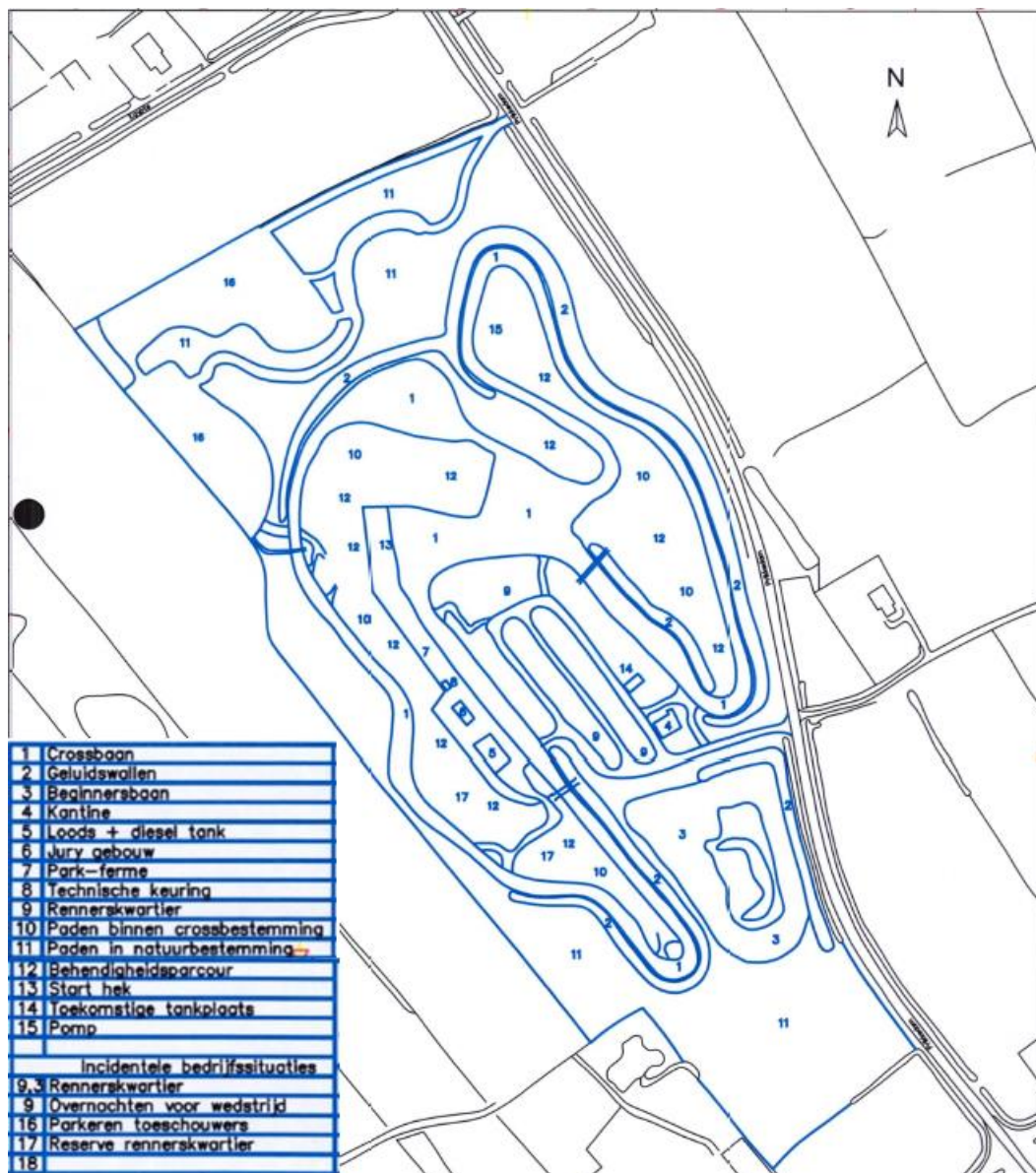
Studiegebied

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in en in de omgeving van het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op, het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied. Voor milieuaspecten zoals natuur, verkeer en geluid kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden. In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied. In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

4.2. Huidige situatie

Beschrijving inrichting Prikkedam (ruimtelijk)

In de onderstaande figuur 4.2 is het motorcrossterrein de Prikkedam weergegeven, in bijlage 3 is een grotere versie van deze figuur opgenomen. In deze paragraaf worden de verschillende onderdelen van het terrein beschreven.



Figuur 4.2 Overzichtskartaal Prikkedam (bron: MSV de Prikkedam, 24 sep 2016)

Crossbanen

- De hoofdcrossbaan (nr. 1) is circa 1.530 meter lang en kent meerdere bochten. In de baan zijn enkele springbulten aangebracht. Rondom, aan de zuid en oostzijde van de crossbaan liggen geluidswallen (nr. 2) De lengte- en hoogte-informatie is opgenomen in akoestisch onderzoek (zie bijlage 4).
- Aan de zuidkant van het terrein ligt een beginnersbaan (3).
- Bij trial en enduro is behendigheid en techniek belangrijker dan snelheid. Het trial- en enduro-parcours (nr. 12) bestaat uit hindernissen (bijv. boomstammen, rioolbuizen) en smalle padjes met bochtjes op het binnenterrein binnen de inrichting, zodat de trial en enduro behalve op de hoofdcrossbaan ook op dit parcours kunnen trainen. Een enkele rijder gebruikt dit parcours met een quad.

De hoofdcrossbaan voldoet aan de minimale eisen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Deze eisen hangen af van het type wedstrijd. De minimale eisen van de KNMV zijn 6 meter breedte met aan elke kant 1 meter vrije zone, op het motorcrossterrein de Prikkedam is dit 8 tot 10 meter breedte. Voor wedstrijden is de vereiste minimum lengte van de baan 1.500 meter.

Clubgebouwen

Op het terrein staan de volgende gebouwen: de kantine (4), loods en dieseltank (5) en het jurygebouw (6). In 1998 is vergunning verleend voor de kantine, afsputplaats en een geluidscherm. Wel wordt opgemerkt dat de huidige bebouwing niet binnen het aangewezen bouwvlak staan.

Rennerskwartier

Het rennerskwartier (9) in het midden van het terrein wordt gebruikt voor het parkeren en wachten bij trainingen en wedstrijden. Het rennerskwartier wordt ook gebruikt voor het plaatsen van kampeermiddelen voor overnachtingen voorafgaand aan een wedstrijddag.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). Het binnenterrein is bereikbaar via de hoofdingang tegenover Prikkedam 1. Er kunnen maximaal 250 auto's op het binnenterrein parkeren. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. Dit deel van het terrein is bereikbaar via de noordelijk gelegen ingang. Hier is ook plaats voor 250 auto's. Het parkeren van bezoekers wordt in uitzonderlijke gevallen ook toegestaan ter plaatse van de beginnersbaan (onderdeel 3).

Recreatief medegebruik

Het motorcrossterrein en de gebouwen zijn, zoals in de milieuvergunning 2001 is aangegeven, afgesloten en door het hekwerk bij de hoofdingang is het terrein buiten openstellingstijden niet toegankelijk voor gemotoriseerde activiteiten. Via de paden aan de noordzijde van het gebied, is het gebied vanaf de openbare weg toegankelijk. Het terrein wordt regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiters en mountainbikers. Dit wordt gezien als recreatief medegebruik en wordt door de vereniging als eigenaar toegestaan. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Dagrecreatief gebruik voor zover dat valt binnen het deel van het terrein waarvoor geen bestemmingsplan geldt is toegestaan. Op het deel dat valt binnen het deel van het terrein dat valt onder het bestemmingsplan van 1980 was geen dagrecreatie, anders dan het motorcrossterrein, toegestaan. Dagrecreatief gebruik binnen de bestemming Natuurgebied in de vorm van eenvoudige recreatieve voorzieningen (zoals bank, picknick-wet of afvalbak) waren toegestaan in het bestemmingsplan uit 1980.

Huidige gebruik

Trainingen

Het terrein wordt als volgt gebruikt voor trainingen:

- woensdag 14.00-17.00 uur (periode 1 november t/m 31 maart);

- woensdag 16.00-19.00 uur (periode 1 april t/m 31 oktober)⁵;
- zondag 09.30-12.30 uur (hele jaar).

Gemiddeld zijn er ongeveer 70 rijders aanwezig bij een training, maar dit aantal is zeer wisselend afhankelijk van of het de woensdagmiddag of de zondagochtend betreft, of er wedstrijden elders zijn en van het seizoen. Ter illustratie: de eerste mooie dag van het jaar, wanneer de andere banen nog dicht zijn omdat ze seizoensgebonden zijn, kunnen soms meer dan 100 rijders aanwezig zijn. Op een winterdag met vorst komt het ook voor dat er maar 10 rijders aanwezig zijn. Over het algemeen zijn er evenveel begeleiders als rijders aanwezig.

Tijdens een training wordt er gereden in twee groepen op de hoofdbaan. Beginners en gevorderden trainen apart om niet te grote snelheidsverschillen te hebben tussen de rijders in het kader van veiligheid. Daarbij wordt er om het half uur gewisseld. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo'n groep gemiddeld 15-20 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden). Een snelle rijder rijdt gemiddeld 1 minuut en 45 seconden de (hoofd)baan rond, een ongeofende boven 2 minuten.

Beginnersbaan

De beginnersbaan wordt alleen gebruikt voor training, hoofdzakelijk 1 x per week. De baan wordt gebruikt door beginnende rijders. Op de binnenbaan rijden kinderen of diegene die voor het eerst op een motor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder. Uitgangspunt is dat hier 4 motoren gelijktijdig op de baan zijn en dat er maximaal 100 crossminuten per dag wordt getraind op deze baan. In de vergunning van 2001 is aangegeven dat alleen mini's (motoren met maximale cilinderinhoud van 60 cc) op deze baan zijn toegestaan, ondanks dat in de aanvraag ook incidenteel 80 cc motoren werden aangegeven.

Trial, enduro en quads

Tijdens trainingsopeningstijden worden de paden in onderdeel 12 gebruikt voor trial, enduro en quads. Een enkele rijder (circa 10 per dag) traint/rijdt op een quad binnen reguliere trainingstijden.

Wedstrijden

Het gebruik van de crossbaan (nr. 1) voor wedstrijden is vergund in de gemeentelijke milieuvergunning van 28 april 2008. Conform deze vergunning zijn er per jaar op het motorcrossterrein De Prikkedam 3 landelijke of regionale wedstrijddagen. Op een wedstrijddag kan er van 9:00 uur tot 18:00 uur gecrost worden. Per wedstrijdmanche is het toegestaan om maximaal 50 rijders tegelijkertijd op de baan te hebben. Per wedstrijddag zou de MSV 300 rijders in diverse cc-classes kunnen faciliteren. Op een wedstrijddag bezoeken maximaal 1300 personen het terrein, bestaande uit rijders, begeleiders, vrijwilligers en bezoekers.

Geluid

De KNMV en de MON (Motorsport Organisatie Nederland) stelt als huidige norm van 94 dB(A) op 7.5 meter afstand voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor (O)NK-wedstrijden (Open Nederlandse Kampioenschap) geldt een geluidsnorm van 100 dB(A). Deze norm hanteert MSV ook. MSV geeft aan dat zij hierop visueel controleert. Bij twijfel wordt er gemeten: bij meting boven 96 dB(A) krijgt de betreffende crosser een waarschuwing en boven 100 dB(A) wordt de crosser uit de baan gehaald. Crossers met een wedstrijdruitlaat krijgen bij trainingen geen toegang tot de baan.

Overnachten en parkeren

⁵ In de voorschriften van de vergunning 2001 staan geen tijden genoemd, maar zijn wel voorschriften voor de avondperiode opgenomen. In de aanvraag zijn voor de zomerperiode trainingstijden van 17:00 tot 20:00 uur opgenomen (voor de zondag en winterwoensdagen is 3 uur trainen in de dagperiode aangevraagd). In de uitspraak van de Raad van State zijn deze geluidvoorschriften voor de avondperiode vernietigd, waarmee de woensdagtraining in de periode 1 april t/m 31 oktober impliciet van 17:00 tot 19:00 zou zijn. De MSV heeft de uitspraak van de RvS geïnterpreteerd als noodzaak de drie trainingsuren te verschuiven naar de dagperiode, dus van 16:00 tot 19:00 uur op zomerwoensdagen.

Het middenterrein (nr. 9) wordt gebruikt voor parkeren en voor overnachten bij wedstrijden, er zijn dan gemiddeld 30 kampeermiddelen aanwezig, meestal caravan, bus of camper. Aanvullend wordt op wedstrijddagen het parkeerterrein aan de noordzijde (nr. 16) gebruikt voor het parkeren van circa 250 auto's.

Recreatief medegebruik

Er zijn geen vastgelegde activiteiten voor het medegebruik. Wel wordt er over het terrein gewandeld, rijdt men er zo nu en dan met paarden of mountainbikes en worden er ook honden uitgelaten, spelen er kinderen die in de bomen klimmen. Ook een kindersurvival heeft eenmalig plaats gevonden.

Onderhoud en overige voorzieningen

Na iedere training wordt de baan met een tractor vlak gereden. De werkzaamheden beslaan maximaal 2 uur in de week, circa 1 uur na een training of wedstrijd. Daarnaast wordt het nodige onderhoud uitgevoerd, zoals maaien van de parkeerplaats. Er wordt een shovel gebruikt bij reparatie van de baan.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten met behulp van een met water gevulde giertank. Het water is afkomstig van de ten noorden gelegen watergang de 'Tsjonger of de Kuunder'. Bij wedstrijden is deze tank continu aanwezig.

Ook is een afspuitplaats aanwezig. Het afvoerwater van deze afspuitplaats wordt via een put in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar de gemeente wordt vervoerd voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van ca 2 m³ en bevat een vloeistofdichte coating. Hiervoor is vergunning verleend door het Wetterskip op 1 februari 1996.

Daarnaast vindt beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Voor afgewerkte olie is er een opslagcapaciteit van 2 x 200 liter aanwezig, er wordt circa 30 liter op jaarbasis afgevoerd. De opslag van dieselolie vindt plaats nabij de loods en bestaat uit een bovengrondse tank met een inhoud van 720 liter. Het gebruik op jaarbasis betreft ca. 1.400 liter.

4.3. Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige (feitelijke bestaande), legale situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen in en nabij het plangebied, die zich ook voordoen als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Ook worden hieronder de gevolgen van vastgesteld beleid en projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, begrepen.

Feitelijk bestaande en planologisch legale situatie

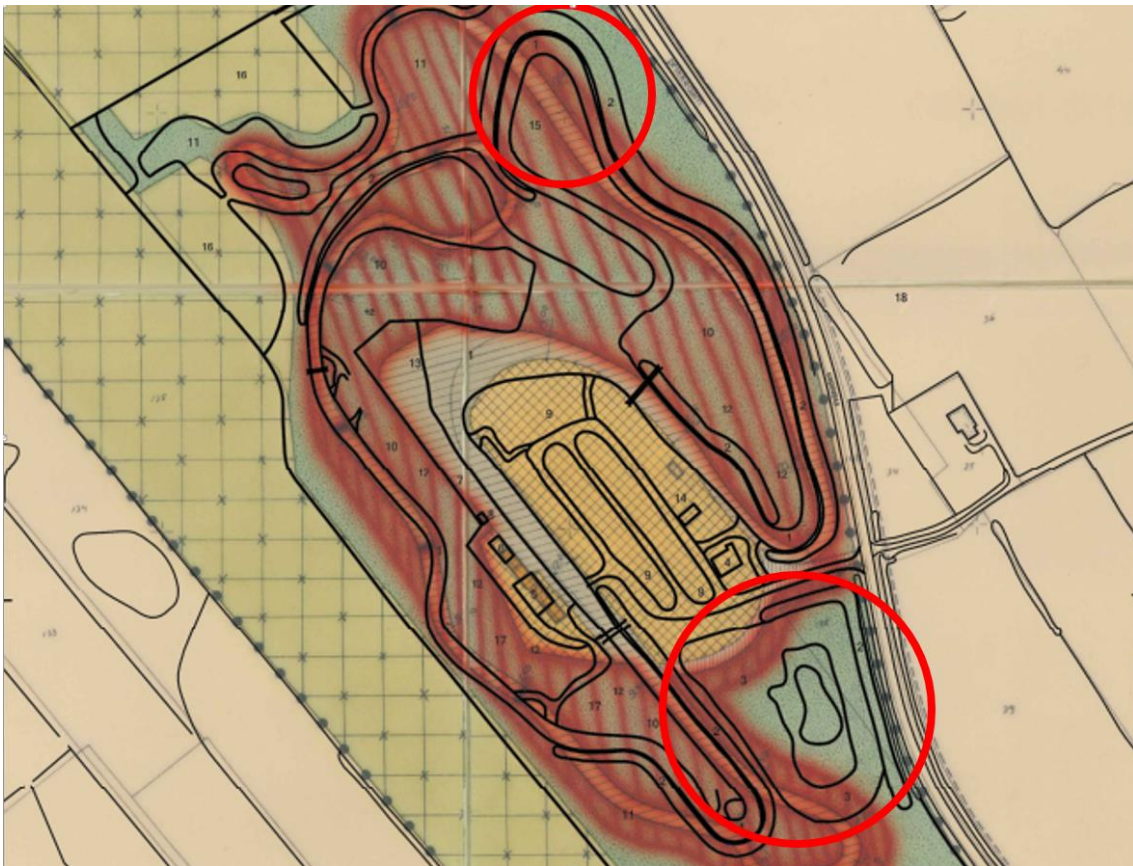
Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Deze situaties worden in deze paragraaf nader geanalyseerd.

Motorcrossactiviteiten

Op de gronden binnen het deel van het bestemmingsplangebied van het plan "Motorcrossterrein Prikkedam" waaraan op 23 maart 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden zijn geen ruimtelijke regels van toepassing. Een gebruik van deze gronden kan dan ook niet in strijd zijn met dergelijke regels. Er heeft een uitbreidingsplan van 1964 gegolden dat het hele terrein heeft bestemd als Sportterrein. Dat uitbreidingsplan is wel vervallen, maar het terrein is wel inbestemd. Het is dus oorspronkelijk bestemd als sportterrein en het terrein is er al sinds 1946. Op dit moment geldt voor een deel van het terrein een bestemmingsplan uit 1980. Voor het deel daarvan waaraan goedkeuring is onthouden en het oorspronkelijke

uitbreidingsplan herleefde, geldt inmiddels (na 1 juli 2013) geen geldend bestemmingsplan meer. Het huidige gebruik was destijds bestemd en is nu nog steeds toegestaan.

Voor de bestaande situatie wordt uitgegaan dat de motorcrossactiviteiten op de betreffende gronden plaats mogen vinden. De onderdelen 1, 10 en 12 van het motorcrosssterrein (zie figuur 4.2 of bijlage 3) liggen binnen dit gebied. Opgemerkt wordt dat de noordelijke bocht binnen onderdeel 1 niet volledig bestemd is. Een deel van de noordoostelijke bocht ligt in de bestemming Natuurgebied (uit het plan van 1980). Dit deel valt wel onder de milieuvergunning. Met het bestemmingsplan uit 1980 is de noordelijke lus verlegd waarna de baan korter (van 1.700 meter naar 1.530 meter) is geworden. Deze situatie heeft geleid dat de huidige noordelijk bocht voor een klein deel in de bestemming natuur is gelegen. De cross-activiteiten mogen plaatsvinden aan de binnenzijde van deze bocht. Waardoor geen sprake is van een onderbreking. In het geluidmodel (zie akoestisch onderzoek in bijlage 4), is echter aangetoond dat de bijdrage van deze bocht aan de totale geluidniveaus ondergeschikt is zodat de berekende geluidniveaus in een model met verlegde bocht niet anders zullen zijn dan in een model met het huidige baanontwerp. Dit is in het planMER reden geweest om dit deel van de baan mee te nemen in de referentiesituatie.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Trial, enduro en quads

Het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. De activiteiten waren in eerste instantie wel aangevraagd, maar met de aanvulling op de aanvraag van 8 november 2000 zijn de gedeelten “enduro” en “motortrial, autotrial, 4x4 auto’s, autosport” uit de aanvraag komen te vervallen. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.

Beginnersbaan versus natuur

De gronden ter plaatse van het oostelijke deel van onderdeel 3 (de beginnersbaan) van het motorcrosssterrein zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “doeleinden van landschap- en

natuurbouw, categorie N (natuurgebied)”. Deze gronden zijn bestemd voor “de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende, danwel aan de gronden eigen landschappelijke en natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met de daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en andere werken”. Het huidige gebruik van deze gronden voor motorcrossactiviteiten is in strijd met de bestemming en in strijd met het gebruiksverbod voor race of crossen in dit gedeelte. Oorspronkelijk betrof het hier een smal baantje in het bos, dit baantje viel onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan van 1980. Vervolgens is in 2011 het bos – illegaal - gekapt en is de beginnerscrossbaan verbreed en uitgebreid en er is in fasen een aarden wal aangelegd aan de oostkant van de beginnerscrossbaan. Door die wijzigingen van de beginnerscrossbaan is de afwijking van het bestemmingsplan vergroot en dat was niet toegestaan onder het overgangsrecht. De nieuwe situatie was op dat moment niet langer te vergelijken met de oude situatie en daarmee is de hele beginnerscrossbaan (en de aarden wal) illegaal geworden en is dat nog steeds tot het nieuwe bestemmingsplan in werking treedt. Op basis hiervan maken de motorcrossactiviteiten en het parkeren op onderdeel 3 geen deel uit van de referentiesituatie.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). De gronden ter plaatse van onderdeel 9 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Hieruit wordt geconcludeerd dat het parkeren een (ondergeschikte) activiteit is dat bij de motorcrosstrainingen en -wedstrijden past. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. De gronden ter plaatse van onderdeel 16 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “agrarische doeleinden, categorie LW (agrarisch gebied van landschappelijke waarde)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een grondgebonden agrarisch bedrijf, alsmede voor de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende danwel aan de grond eigen landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden, met daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en werken’. Daarbij is bepaald dat “het is verboden de in lid 1 omschreven gronden te gebruiken of te doen gebruiken voor: sport-, wedstrijd- of speelterrein, parkeerterrein, kampeer- of caravanterrein”. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is daarmee in strijd met de bestemming. Om het parkeren op deze gronden mogelijk te maken is hiervoor op 21 mei 2016 voor een periode van 10 jaar een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels. Op basis hiervan worden in het onderzoek voor de planMER de parkeeractiviteiten op onderdeel 16 als activiteiten in de bestaande situatie opgenomen. De beginnersbaan op onderdeel 3 wordt bij grote drukte gebruikt als parkeerterrein. Zoals eerder beschreven zijn de activiteiten op de beginnersbaan geen onderdeel van de referentie, dus ook het parkeren niet.

Overnachten

Tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kan onderdeel 9 van het terrein ook gebruikt worden om te overnachten in mobiele kampeermiddelen. Zoals bij parkeren beschreven zijn de gronden ter plaatse van onderdeel 9 bestemd als “rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)” en bestemd zijn voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Daarbij is in de gebruiksregels bepaald dat ‘het verboden is de gronden te gebruiken voor:

- staan- en ligplaatsen voor onderkomens behoudens indien zulks geschiedt in verband met sportevenementen;
- kampeer- of caravanterrein of dagcamping, behoudens indien zulks tijdelijk geschiedt in verband met sportevenementen.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het overnachten tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag in verband met de wedstrijd niet in strijd is met de bestemming. Het overnachten past binnen de ruimtelijke regels.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten maar horen niet bij de motorcrossactiviteiten. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Deze activiteiten zijn in de (overgebleven) bestemming natuur niet expliciet uitgesloten. Eenvoudige recreatieve voorzieningen zoals een bank, picknickset of afvalbak zijn toegestaan. Op onderschikte activiteiten zoals het wandelen, fietsen en paardrijden zijn geen milieuregels van toepassing. Een gebruik van de gronden voor deze activiteiten is dan ook niet in strijd met dergelijke regels.

De paardrijdactiviteiten van de Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (SGW) bestaan in hoofdlijn uit een cross- en marathonwedstrijd. Deze wedstrijden vonden plaats op (een deel van) het motorcross-terrein en in de omgeving hiervan. Gezien deze activiteit slechts een aantal keer is voorgekomen, worden de paardrijdactiviteiten van de SGW niet als een bestaande activiteit gezien en daardoor maakt deze activiteit geen onderdeel uit van de referentiesituatie.

Autonome ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn er geen autonome ontwikkelingen voorzien waarover reeds een besluit is genomen. In de directe omgeving van het plangebied zijn ook geen relevante ontwikkelingen voorzien: met name verkeersbesluiten, nieuwe woningen of andere ontwikkelingen op aangrenzende percelen zijn hierbij beschouwd.

Conclusie referentiesituatie in het MER

Op grond van bovenstaande komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze bocht wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund.
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.
- Het gebruik van onderdeel 12 door trial, enduro en quads niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar.
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's

Algemeen

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basialternatief uit het 1^e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is het de intentie de bestaande situatie plus de activiteiten uit het verzoek van MSV van 17 april 2017, zoals ingebracht na ter inzage legging van de NRD, te onderzoeken. De extra activiteiten ten opzichte van het huidige gebruik, zijn opgenomen in twee 'plusvarianten'. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van aanvullende (niet-gemotoriseerde) sportactiviteiten.

Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecroost.

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

In de onderstaande tabel zijn de activiteiten in de huidige situatie, de referentiesituatie en in het basaalternatief/voorgenomen activiteit samengevat weergegeven. In de tabel en de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voortvloeiend uit de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

Tabel 4.1 Verschillende huidige-, referentie- en voorgenomen situatie

Wat (activiteit)	Waar (fig. 4.2)	Huidig	Referentie	Voorgenomen activiteit
Motorcross (met verbrandingsmotor)	1	MET bocht in de baan 6 uur/week (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	MET bocht in de baan 6 uur/week (2 of 3 uren op woe en 3 uren op zo)	MET bocht in de baan 6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
		3 A- wedstrijddagen /jaar	3 A-wedstrijddagen /jaar	3 A- wedstrijddagen /jaar
		5 B- wedstrijden	Geen B-wedstrijden	Geen B- wedstrijden
Beginnersbaan motorcross (met verbrandingsmotor)	3	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	Geen	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
Enduro, trial en quads (alle met verbrandingsmotor)	10, 12	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen	Geen	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen
Overnachten	9	Vooraf aan en op een wedstrijddag	Vooraf aan en op een wedstrijddag	Vooraf aan en op een wedstrijddag

		(3 x per jaar)	(3x per jaar)	(3 x per jaar)
Parkeren	9, 16	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
	3	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Geen	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
Medegebruik	9, 16	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, Paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A-wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op 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.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor ander recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- Run-bike-run.

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein, bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden

geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu worden meegenomen in de afwegingen.

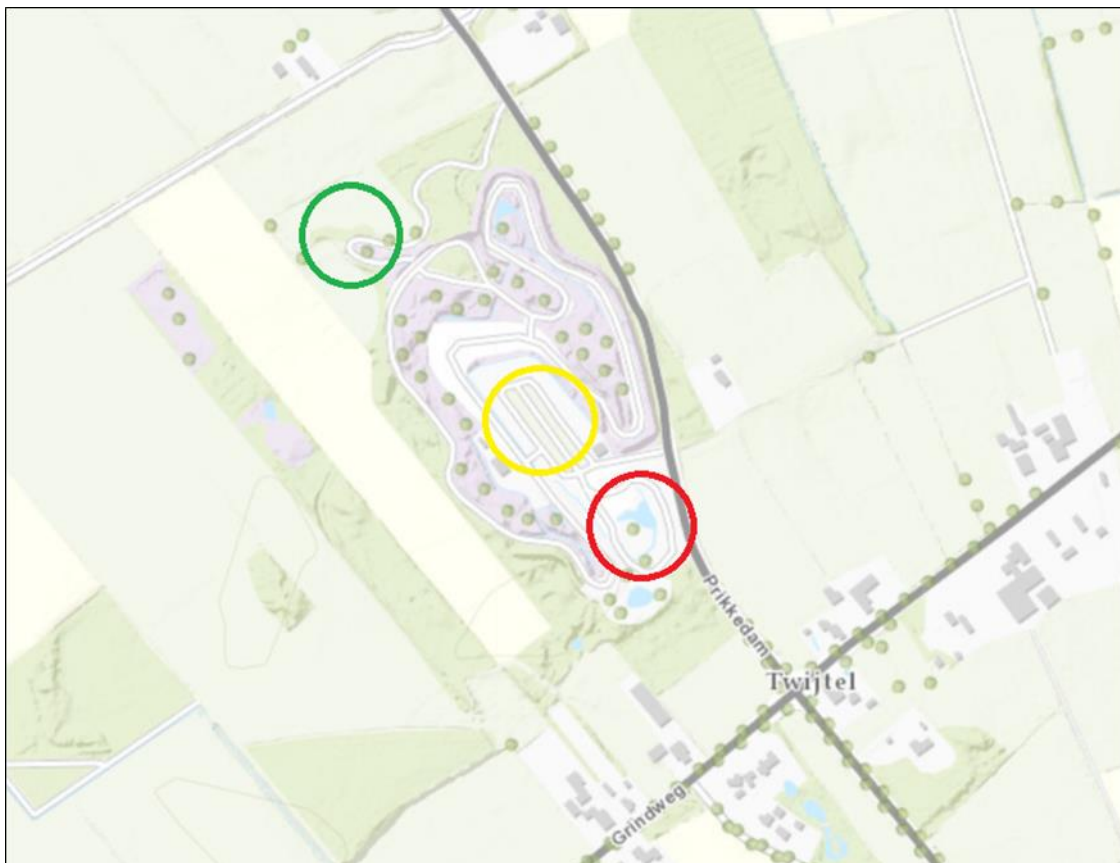
4.5. Alternatieven

Aanlegfase

Het motorcrossterrein is reeds aanwezig. Eventueel benodigde werkzaamheden, bijvoorbeeld voor geluidwallen en –schermen, zijn relatief beperkt, zodat er geen apart alternatief voor de aanlegfase wordt uitgewerkt.

Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie het gebruik van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt om te onderzoeken wat de optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, die nu binnen de groene cirkel is gelegen, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan. Ook in dit geval zal de beginnersbaan (maar nu op de nieuwe locatie) fungeren als derde extra parkeerplaats voor hele drukke wedstrijden.



Figuur 4.4 Alternatieven, Verplaatsing beginnersbaan

Overige

In het fase 1 MER zijn reeds andere akoestisch relevante alternatieven onderzocht, aangezien de opdracht van de Commissie m.e.r. hierbij was om te onderzoeken onder welke voorwaarden legalisering van de

motorcrossbaan op deze locatie mogelijk was. Zo is het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied reeds in fase 1 onderzocht. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in deze tweede fase niet nader onderzocht. In de eerste fase is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). Uiteindelijk is de 1^e fase een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. De afschermingsvariant wordt binnen de voorgenomen activiteit meegenomen als maatregelvariant.

Conclusie

In dit MER worden, gezien het bovenstaande, in principe twee 4 alternatieven onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie, zijnde het voornemen bestaande uit het basisalternatief, de 2 plusvarianten en het verplaatsen van de beginnersbaan. Daarnaast zal het toekomstscenario worden beschreven waarbij er meer elektrisch wordt gecroost.

5. Verkeer en mobiliteit

5.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf

In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting.
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd.
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

5.2. Onderzoeksmethode en criteria

De effecten van de verkeerstoename op de omliggende wegenstructuur worden in beeld gebracht en beoordeeld. Voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de directheid van routes. Verkeersveiligheid wordt getoetst aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Parkeren wordt bij gebrek aan parkeernormen van onderhavige activiteit(en), getoetst aan het maximum aantal gebruikers van de activiteiten.

Ten zuiden van het plangebied liggen bushaltes aan de Bercoperweg – Grindweg, bij het kruispunt. Hier halteren op werkdagen om de 2 uur een bus, per richting. Deze bussen doen dienst tussen Appelscha en Oldeberkoop. In het weekend halteren geen bussen. Het plangebied is matig bereikbaar met het openbaar vervoer, maar gezien de aard van de inrichting is dit geen knelpunt. Dit is geen maatgevend onderdeel en zal in dit MER niet verder worden beoordeeld.

Tabel 5.1 Beoordelingskader verkeer

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Bereikbaarheid	functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief

De in de bovenstaande tabel 5.1 benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- sterke verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- /0 verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, doorstroming en verkeersveiligheid verslechtert;
- 0 er treden geen veranderingen op;
- 0/+ verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, verbetering doorstroming en verkeersveiligheid;
- + sterke verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verbetering doorstroming.

5.3. Referentie

Huidige situatie

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Verkeer bereikt het motorcrossterrein via de Prikkedam, een erftoegangsweg (type II) met een maximum snelheid van 60 km/u. De weg heeft een ontsluitende functie voor (landelijk) bestemmingsverkeer. De Prikkedam sluit in het zuiden via de Twijtel en Abbendijk (beide ook erftoegangswegen, type II) aan op de N351 en in het noorden op de N380. Beide N-wegen zijn provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/u.

Via de N351 wordt in oostelijke richting ontsloten naar Oosterwolde en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting wordt ontsloten naar Wolvega en vindt aansluiting plaats met de A32. De N380 ontsluit in oostelijke richting naar Donkerbroek en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting ontsluit de N380 richting Heerenveen en vindt aansluiting plaats met de A32. Doordat het plangebied vooral lokaal verkeer aantrekt, heeft het met de snelle aansluitingen op de N-wegen een goede bereikbaarheid.

Op de omliggende wegen zijn verkeerstellingen uitgevoerd van eind februari tot eind maart 2019. Tellingen hebben plaatsgevonden op de Prikkedam, Grindweg, Bercoperweg, Twijtel, N351 en N380. De huidige intensiteiten zijn opgenomen in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Intensiteiten omliggend wegennet

Weg	Wegvak	Woensdag	Gemiddelde werkdag	Zaterdag	Zondag	Gemiddelde weekenddag
1. Schoterlands-weg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	2.335	2.304	1.805	1.382	2.101
2. Schoterlands-weg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	2.563	2.490	1.876	1.482	2.258
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	1.009	958	768	684	892
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	984	949	777	695	888
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	1.209	1.139	890	816	1.057
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-plaats MSV	1.192	1.130	905	835	1.056
7. Inrit parkeerterrein MSV*	Parkeerplaats - Prikkedam	-	-	-	-	-
8. Inrit terrein MSV**	MSV terrein - Prikkedam	34	17	25	148	45
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	1.245	1.176	923	843	1.092
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	480	471	441	394	337
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	609	598	510	451	564
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	1.039	1.003	807	693	930
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbendijk	5.488	5.358	3.841	3.169	4.828
14. Bovenweg (N351)	Abben-dijk - Tronderweg	5.505	5.502	3.870	3.137	4.931

* niet in gebruik geweest gedurende februari / maart 2019

** tellingen van april / mei 2019

Uit de intensiteiten valt op te merken dat op de woensdagen maar een beperkt hogere intensiteit is gemeten dan de gemiddelde werkdagen (het verschil is minder dan 100 mvt/etmaal). De zondagen zijn daarnaast rustiger dan de zaterdagen. Alleen van en naar het terrein (telpunt 8) is op zondag een hogere intensiteit gemeten. Met een gemiddelde van 148 mvt/etmaal is het in deze periode nog relatief rustig geweest. Daarnaast is op de woensdag ook een lage intensiteit gemeten. De intensiteiten uit bovenstaande tabel 5.2 zijn gemiddelden, in tabel 5.3 zijn intensiteiten weergegeven met daarin de intensiteiten tijdens een clubwedstrijd. Deze clubwedstrijd vond plaats op zondag 5 mei 2019.

Tabel 5.3 Intensiteiten clubwedstrijd 5 mei 2019 en verschil met gemiddelden (in motorvoertuigen per etmaal)

Weg	Wegvak	Aanvullende tellingen clubwedstrijd			Verskil ten opzichte van gemiddelden		
		Zaterdag 04-05-19	Zondag 05-05-19	Maandag 06-05-19	Zaterdag	Zondag	Maandag / werkdag
1. Schoterlands- weg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	1.771	1.425	2.195	-34	+43	-109
2. Schoterlands- weg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulder- reed	1.902	1.639	2.483	+26	+157	-7
3. Prikkedam	Schoterlandse- weg - Miedwei	797	964	1.051	+29	+280	+55
4. Prikkedam	Miedwei - Tjon- gervallei	816	949	1.013	+39	+254	+64
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	982	1.110	1.223	+92	+294	+84
6. Prikkedam	Kuinderweg - in- rit P-terrein MSV	948	1.154	1.167	+43	+319	+37
7. Inrit parkeer- terrein MSV	Parkeerterrein - Prikkedam	-	138	-	-	+138	-
8. Inrit terrein MSV	MSV terrein - Prikkedam	44	358	-	+19	+210	-
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	938	1.135	1.165	+15	+292	-11
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	384	365	425	-57	-29	-46
11. Bercoperweg	Twijtel - Meu- lebosweg	521	496	569	+11	+45	-29
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	879	913	1.073	+72	+220	+70
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Ab- bendijk	4.111	3.448	5.725	+270	+279	+367
14. Bovenweg (N351)	Abbendijk - Tronderweg	3.752	3.199	5.270	-118	+62	-232

Tijdens de clubwedstrijd op 5 mei 2019 heeft het terrein 496 motorvoertuigen gegenereerd (138+358). Het gaat om 248 aankomsten en 248 vertrekken. De 248 geparkeerde voertuigen zijn verdeeld over de hoofdentree (179 voertuigen) en over het overloopterrein ten noordwesten in het plangebied (69 voertuigen).

De gemiddelde intensiteiten uit tabel 5.2 en de intensiteiten tijdens de dagen rondom de clubwedstrijd uit tabel 5.3 zijn vergeleken. Hieruit blijkt dat de intensiteiten op zaterdag en maandag nauwelijks verschillen van elkaar (tot 100 mvt/etmaal meer of minder). Alleen op de N-wegen is een grotere toename op te merken, deze is niet te linken aan het plangebied. Op de zondag, tijdens de clubwedstrijd, zijn de verschillen wel waar te nemen. Met name op de Prikkedam is de verkeerstoename merkbaar, met circa 300 mvt/etmaal extra in noordelijke richting (telpunt 6) en circa 300 mvt/etmaal extra in zuidelijke richting (telpunt 9). Het verkeer is dan ook 50/50 afkomstig vanuit deze richtingen. Vanuit zuidelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af via de Twijtel naar de Bovenweg (N351) in zuidwestelijke richting. Op de Bercoperweg richting Makkinga en in noordoostelijke richting van de Bovenweg zijn slechts kleine verkeerstoenames op te merken. Op de Grindweg is een afname af te lezen, waardoor hier nauwelijks verkeer wordt afgewikkeld van het plangebied. In noordelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af naar de Schoterlandsweg (N380). Hier wikkelt circa 3/4 van het verkeer in noordoostelijke richting af en het overige in zuidwestelijke richting.

Capaciteit van wegen

Afhankelijk van het type weg (categorie) en inrichting (vooral wegbreedte) kan een weg een hoeveelheid verkeer verwerken. Daarnaast zijn vaak de kruispunten tussen de verschillende wegen maatgevend voor beoordeling van de verkeersafwikkeling.

De Prikkedam en aanliggende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Er zijn geen wegmarkeringen aanwezig. De capaciteit hangt samen met de verkeersveiligheid, waarbij ook fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan op de erftoegangswegen. Tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal zijn volgens het CROW (publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer) geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Deze intensiteiten worden volgens tabel 5.2 en 5.3 niet behaald op deze wegen.

De provinciale N-wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en deels stroomwegen. De maximum snelheid buiten de bebouwde kom varieert dan ook van 80 km/u tot 100 km/u. De N-wegen doorkruisen ook dorpen en gehuchten, waar de maximum snelheid is gereduceerd tot 50 km/u of 70 km/u. De intensiteit op deze wegen bedraagt volgens tabel 5.2 minder dan 6.000 mvt/etmaal. De capaciteit van deze wegen ligt fors hoger.

Uitwijken berm

De intensiteiten zijn relatief beperkt, waardoor in reguliere situaties geen knelpunten in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Alleen bij piekmomenten, direct voor en na de trainingen en wedstrijden, kan sprake zijn van congestie. De Prikkedam heeft in de huidige situatie een wegbreedte van circa 5 meter. In de reguliere situatie is deze breedte voldoende om het verkeer goed en veilig af te wikkelen. Tijdens piekmomenten is er meer sprake van passerend verkeer (in tegengestelde richting) en kan het voorkomen dat wordt uitgeweken naar de berm. Het verkeer van en naar het plangebied rijdt veelal in dezelfde richting en door de lage intensiteit zal er weinig passerend verkeer zijn. In de huidige situatie zal hierdoor incidenteel worden uitgeweken naar de berm.

Een eventuele maatregel is het verbreden van de weg. De verharding mag echter niet de indruk wekken van twee rijstroken, waarbij de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Met een bermverharding (zoals grasbetontegels) wordt de weg niet verbreed, maar kan wel op een veilige manier worden uitgeweken voor toekomstig, passerend verkeer.

Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling

De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst.

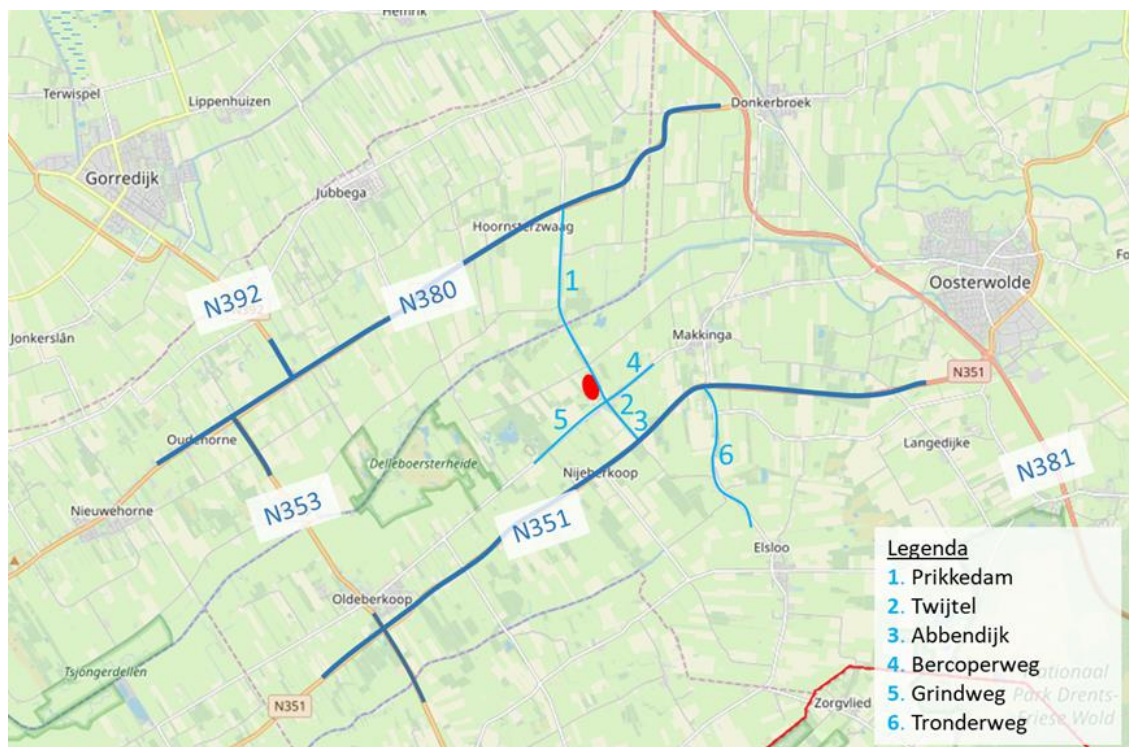
Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Van de intensiteiten van Prikkedam uit tabel 5.2 zijn circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van het plangebied. Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarnaast blijkt uit tabel 5.3 dat het plangebied circa 500 mvt/etmaal genereert bij een clubwedstrijd. Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Wanneer wordt uitgegaan van de maximale verkeersaantrekkende werking gaat het om maximaal 750 geparkeerde voertuigen binnen het plangebied (verdeeld over de 3 terreinen). Doordat deze voornamelijk gelijktijdig aanwezig zijn, gaat het in één etmaal om 750 voertuigen naar de Prikkedam. Dit resulteert in circa $(750 \times 2 =)$ 1.500 motorvoertuigbewegingen. Dit betekent dat op wedstriiddagen de intensiteit op de Prikkedam ongeveer wordt verdubbeld, waarbij de intensiteit kan oplopen tot circa 2.500 mvt/etmaal. Dit is de huidige

intensiteit (reguliere verkeer) met daarbij de verkeersgeneratie van het motorcrossterrein. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied. Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarbij komt dat de meeste verkeershinder wordt ervaren door de bezoekers van het plangebied. Deze moeten namelijk voorrang verlenen bij het verlaten van het terrein en zullen ook voorrang moeten verlenen om te ontsluiten op de N-wegen. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer maar beperkt hinder ondervinden. Daarnaast geldt voor fietsers dat op erftoegangswegen geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal. Ook tijdens grote wedstrijden wordt hier aan voldaan.

Verdeling

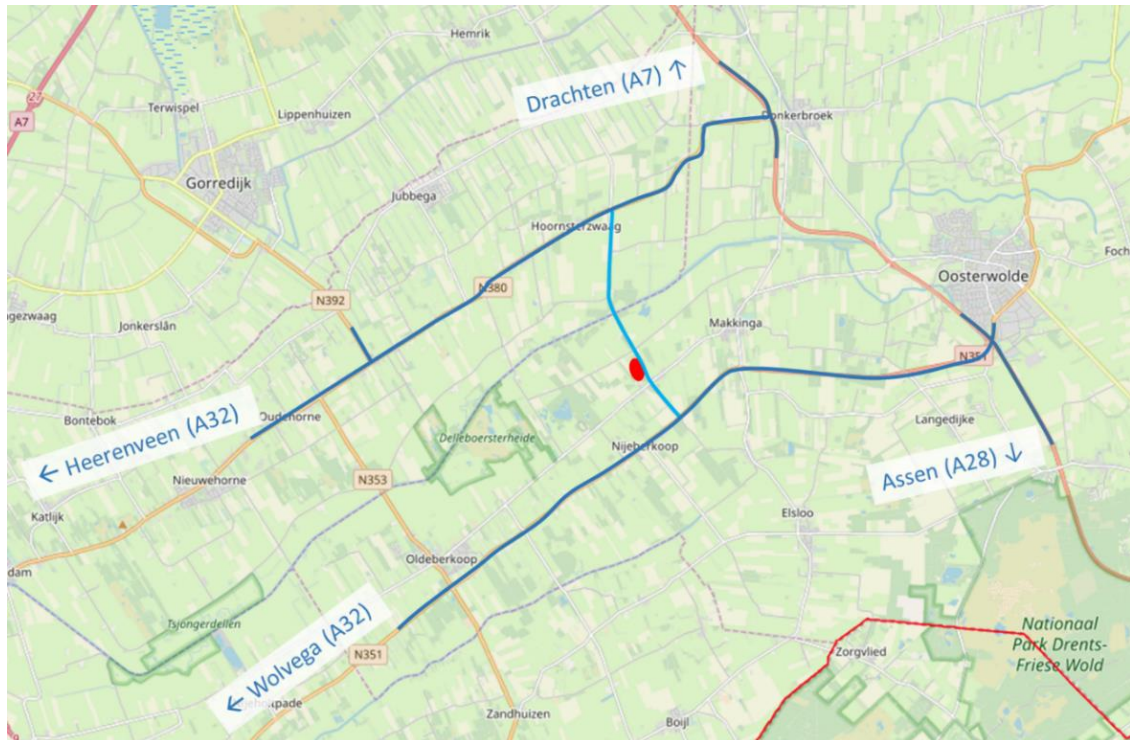
De meeste bezoekers (rijders en toeschouwers) komen vanuit de omliggende dorpen, die vanaf de provinciale N-wegen zijn te bereiken. In onderstaande figuur is het verzorgingsgebied en de bereikbaarheid van het regionale netwerk weergegeven.



Figuur 5.1 Lokale bereikbaarheid, reguliere bezoekers (rijders en toeschouwers bij trainingen)

Vanaf de Prikkedam wordt in noordelijke richting naar de N380 ontsloten en in zuidelijke richting naar de N351. Naar verwachting zal het verkeer redelijk evenredig in deze richtingen ontsluiten. Dit betekent op trainingsdagen in beide richtingen 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Op wedstrijddagen gaat het om 1.500 mvt/etmaal, verdeeld in 750 mvt/etmaal per richting (circa 375 aankomsten en 375 vertrekken per richting).

In 2019 zijn 3 wedstrijddagen mogelijk. Tijdens deze dagen is de verkeersaantrekkende werking groter en zullen de bezoekers ook van verder komen. Via de N-wegen kan op het Rijkswegennet (de snelwegen) worden ontsloten. Via de snelwegen zijn binnen 20 à 30 minuten reistijd de steden in de omgeving te bereiken. In figuur 5.2 is de bereikbaarheid op het hoger gelegen netwerk weergegeven.



Figuur 5.2 Regionale bereikbaarheid, wedstrijdbezoekers (rijders en toeschouwers)

Bereikbaarheid fietsverkeer

De Grindweg en Bercoperweg, ten zuiden van het plangebied, behoren tot het bovenlokaal fietsnetwerk. De Twijtel en Abbendijk, ontsluiting vanaf het plangebied met de N351, behoren tot het gemeentelijk fietsnetwerk. Ten noorden van het plangebied ligt de watergang De Tsjonger of Kuunder, met parallel gelegen een fietspad wat behoort tot de recreatieve hoofdstructuur. Op de overige erftoegangswegen zoals de Prikkedam maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. De N-wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Op de N351 deels in combinatie als parallelweg voor bestemmings- en landbouwverkeer. De N381 is een stroomweg en heeft voor een groot deel geen voorzieningen voor fietsers.

Verkeersveiligheid

Het aspect verkeersveiligheid heeft met name betrekking op een duurzaam veilige inrichting van de wegen. Het principe Duurzaam Veilig is gebaseerd op een 5-tal principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning van een weginrichting. In het GVVP behoort ook een shared space inrichting tot de mogelijkheid. In het GVVP vallen onder het aspect verkeersveiligheid ook educatie en handhaving en een integrale benadering van de openbare ruimte met een duurzame inrichting.

De Prikkedam en omliggende erftoegangswegen zijn ingericht als erftoegangswegen type II. De wegen ontsluiten voornamelijk aangelegde erven, bestemmingsverkeer, en zijn conform duurzaam veilig ingericht. In noordelijke richting wordt ontsloten op de N380. De N380 heeft in oostelijke richting een verouderde inrichting van een gebiedsontsluitingsweg en is in westelijke richting ingericht als erftoegangsweg type I. Beide wegvakken zijn niet conform duurzaam veilig ingericht. De N351 heeft als gebiedsontsluitingsweg een herkenbare inrichting volgens de principes van duurzaam veilig. De overige aspecten uit het GVVP zoals shared space en handhaving en educatie hebben niet direct betrekking op trainingdagen. Bij een grote verkeersaantrekkende werking, zoals op wedstrijddagen, worden deze onderwerpen wel meegenomen in de afweging.

De verkeersveiligheid op de Prikkedam, waar het verkeer samenkomt, dient te worden geborgd. Omdat bij wedstrijddagen veel gemotoriseerd verkeer het terrein op rijdt, is een veilige doorstroming op het

terrein ook van belang, om terugslag op de openbare weg te voorkomen. De ruimte binnen de parkeervoorzieningen dient ook goed te worden benut, zodat niet wordt foutgeparkeerd buiten het plangebied op of naast de openbare weg. Tijdens clubwedstrijden en overige wedstrijden in het jaar wordt het parkeerterrein in het noordwesten van het plangebied gebruikt naast het bestaande rennerskwartier. Dit aanvullende parkeerterrein heeft een aparte ontsluiting op de Prikkedam. Verkeer van en naar de parkeerterreinen wordt hierdoor goed verdeeld waardoor nauwelijks sprake is van een terugslag op de Prikkedam (hooguit enkele voertuigen tijdens de piek van aankomst). Doordat de Prikkedam voornamelijk bestaat uit bestemmingsverkeer, zal dit verkeer hier nauwelijks hinder van ondervinden. De parkeerterreinen zijn daarnaast ook binnen het terrein goed en overzichtelijk te bereiken. In de huidige situatie zijn hierdoor geen knelpunten.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein (ten noordwesten). Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op onderdeel 9 (binnenterrein/rennerskwartier) parkeren maar alleen op onderdeel 16. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook onderdeel 3 (de beginnersbaan) toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden niet tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte. De parkeer- of overnachtruimte is groter dan de reguliere parkeerbehoefte. Doordat dit alleen op onderdeel 9 plaatsvindt en voor maar een deel van de bezoekers, vormt dit in de huidige situatie geen knelpunten.

Recreatief medegebruik

De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten met een kleinere verkeersaantrekkende werking. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Ook de parkeerbehoefte is beperkt in vergelijking met de motorcrossactiviteiten en kan zonder problemen worden opgevangen op het terrein.

Referentiesituatie

Verkeersontsluiting, -generatie en -afwikkeling

In de huidige vergunde situatie mogen enkele gronden niet/minder intensief worden gebruikt, wat leidt tot een beperking van de huidige situatie. Op het gebied van verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling heeft de (vergunde) referentiesituatie dan ook een kleiner effect dan de huidige werkelijke situatie. Doordat er geen sprake is van autonome ontwikkelingen, verandert er weinig in de verkeerssituatie rondom het plangebied. Ook autonome verkeersgroei op de omliggende wegen zal beperkt zijn. De technologie binnen de mobiliteitswereld maakt daarnaast dat auto's steeds veiliger worden. Veronderstelt wordt daarom dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt dat de grond op onderdeel 9 niet in strijd is met het bestemmingsplan. Onderdeel 16 is wel in strijd met het bestemmingsplan, maar hiervoor is op 21 mei 2016 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels waarmee de situatie op deze onderdelen niet afwijkt van de huidige situatie. Op trainingsdagen en tijdens clubwedstrijden is hierdoor voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Tijdens een clubwedstrijd gaat het volgens tabel 5.3 om 250 voertuigen, wat op de twee terreinen goed kan worden opgevangen. Onderdeel 3 wordt

bij hoge uitzondering (enkele keren per jaar bij de grote wedstrijden) gebruikt als overloopterrein voor parkeren. Deze grond is echter niet bestemd onder de huidige activiteiten, waardoor deze vervalt in de referentiesituatie. Bij hoge pieken van bezoekersaantallen kan op onderdeel 3 geen parkeerbehoefte worden opgevangen. In de referentiesituatie kan dit enkele jaren tot knelpunten leiden in de parkeercapaciteit.

Overnachten

De overnachtingen van bezoekers leiden tot een langer verblijf van de reeds aanwezige verkeersaantrekkende werking. Effecten met betrekking tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte is dan ook niet aan de orde. De parkeer- of overnachtruimte op onderdeel 9 is daarbij niet in strijd met het bestemmingsplan.

Recreatief medegebruik

De gronden op onderdeel 10 en 11 waar activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden plaatsvinden zijn niet in strijd met het bestemmingsplan en leiden niet tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. De functies zijn ondergeschikt aan de motorcrossactiviteiten.

5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

Voorgenomen activiteit

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat legaliseren en eenduidig vastleggen van de huidige activiteiten. De effecten op verkeer en mobiliteit komen overeen met de referentiesituatie. De effecten van deze ontwikkeling zijn hierdoor neutraal ten opzichte van de autonome situatie en worden dan ook neutraal beoordeeld (0).

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt en 2 'losse' wedstrijden. Dit leidt niet tot een hogere verkeersgeneratie in het algemeen, maar wel tot meer piekdagen in het jaar in vergelijking met de huidige situatie.

Daarbij kunnen 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijddag vervallen.

Bij uitbreiding van het aantal wedstrijddagen zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker worden gebruikt om te parkeren. Op het gebied van parkeren verandert hierdoor niets. De verkeersafwikkeling zal op deze piekmomenten (bij aankomsten en vertrekken) tot langere wachttijden leiden bij kruispunten. Bij veel verkeer in korte tijd moet ook aandacht worden bestaan aan de verkeersveiligheid, met name op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt en op het eigen terrein, waar het verkeer naar een parkeerplaats moet worden geleid.

Het organiseren van meer wedstrijden in het jaar leidt maar beperkt tot extra knelpunten. Het gaat namelijk om circa 500 mvt/etmaal bij een B-wedstrijd. Deze toename is ten opzichte van een A-wedstrijd met 1.300 mvt/etmaal relatief laag. Er zullen enkele dagen extra in het jaar zijn waarbij vertraging ontstaat in de verkeersafwikkeling. Dit heeft vooral effect voor de bezoekers van en naar het motorcrossterrein, tijdens de piek van aankomsten en vertrekken. De situatie wordt hierdoor beperkt negatief beoordeeld op het gebied van bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer verslechtert ook op deze momenten, in beperkte mate door het beperkte aantal dagen per jaar. Tijdens de wedstrijddagen moet aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid, wat met dit beperkte aantal extra wedstrijddagen ook beperkt negatief wordt beoordeeld (-/0).

De verkeersveiligheid dient met name te worden geborgd op het terrein, van en naar de parkeerplaats, en op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt. Maatregelen hiervoor zijn in de volgende paragraaf opgenomen.

Plusvariant veldsporten

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud-/ survivalrun, mountain-bike(wedstrijd), crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboog-schieten. Er wordt uitgegaan van maximaal 50 personen per dag. Wanneer dit aantal met een eigen auto naar het plangebied reist, leidt dit tot 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Dit aantal is ondergeschikt aan de huidige activiteiten, waardoor geen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan, dit geldt zowel voor de dag- als avondperiode. Op het terrein is ook voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Deze verkeersaantrekkende werking is dusdanig beperkt dat het geen negatieve gevolgen heeft (0).

Evenementen (maximaal 4 keer per jaar) leiden tot vergelijkbare verkeerseffecten als een A-wedstrijd, om deze reden wordt dit als licht negatief beoordeeld (-/0)

5.5. Alternatief en Toekomstscenario

Alternatief beginnersbaan

De beginnersbaan (onderdeel 3) doet in de huidige situatie dienst als overloopterrein voor extra parkeer-capaciteit. Dit wordt alleen bij uitzonderlijke situaties gebruikt, zoals drukke wedstrijddagen. Ook het terrein waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst (onderdeel 16 of het rennerskwartier) doet dienst als parkeerterrein. Dit betekent dat de bestaande parkeerlocaties ook in deze situatie beschikbaar blijven. Verder leidt dit niet tot andere beoordeling dan het voornemen. Dit leidt tot een neutrale beoordeling (0).

Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrische crossen, hiermee zouden de voornaamste geluid-bronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Deze ontwikkelingen zijn op korte termijn niet te verwachten. Daarnaast zal het ook niet tot veranderingen leiden op het gebied van verkeer en parkeren. Het toekomstscenario voorziet in technologieën die geen noemenswaardige effecten hebben op het gebied van verkeer en mobiliteit en worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

5.6. Effectbeoordeling en maatregelen

Beoordeling

De voorgaande effectbeschrijving leidt tot de beoordeling in tabel 5.4.

Tabel 5.4 Effectbeoordeling verkeer ten opzichte van de referentiesituatie

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Bereikbaarheid	Toename verkeersintensiteit, kans op stagnatie	0	-/0	-/0	0	0
Verkeersveiligheid	Voldoen aan Duurzaam Veilig, kans op knelpunten	0	-/0	-/0	0	0
Parkeren	De parkeerbehoefte wordt wel/niet op eigen terrein opgevangen	0	0	0	0	0

Maatregelen

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden geen grote knelpunten verwacht. De 'plusvariant wedstrijden' leidt tot enkele piekdagen (wedstrijddagen) extra per jaar. Wedstrijddagen komen ook in de huidige situatie en autonome situatie voor, waardoor de effecten maar beperkt extra doorwegen. Met name de piekmomenten bij aankomst en vertrek van bezoekers kunnen op deze dagen leiden tot een hogere kans op verkeersonveilige situaties op het terrein en op de Prikkedam (openbare weg).

Geadviseerd wordt om op wedstrijddagen (waarbij meerdere onderdelen/terreinen worden ingeschakeld als parkeerterrein), verkeersregelaars bij aankomst- en vertrekmomenten in te zetten. Dit is overeenkomstig met de huidige situatie. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats. Op deze manier ontstaat op de openbare weg een veilige situatie en wordt de parkeercapaciteit goed benut, waarbij een minimale terugslag ontstaat op de openbare weg. Hiervan ondervindt voornamelijk het verkeer van en naar het plangebied hinder. Het beperkte reguliere verkeer zal maar beperkt hinder ondervinden. Door inzet van de verkeersregelaars wordt bovendien toegezien op de ontsluiting van het fietsverkeer in relatie tot het gemotoriseerd verkeer, wat hierdoor ook op een verkeersveilige manier is geborgd.

Dezelfde beoordeling en maatregelen ten aanzien van verkeersregelaars zijn van toepassing indien de maximaal 4 evenementen uit de Plusvariant veldsporten worden toegestaan.

6. Geluid

6.1. Toetsingskader

Aangezien geluid het maatgevende milieuaspect is en reeds in eerste aanleg is uitgewerkt in het MER 1^e fase, is het toetsingskader geluid al uitgebreid beschreven in zowel hoofdstuk 2 van dit MER als in het nieuwe akoestisch onderzoek bij dit MER 2^e fase, dat is bijgevoegd als bijlage 4.

6.2. Onderzoeksmethode en criteria

Inleiding-akoestische termen

De bepaling van het equivalente geluidsniveau moet plaatsvinden volgens één van de methoden uit de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999” (HMRI, publicatie VROM, uitgave Samsom), onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. In de HMRI wordt als beoordelingsgrootte het langtijd-gemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeq,i,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeq,i,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin:

L_i	is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b	is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m	is de meteocorrectieterm;
C_g	is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeq,i,LT} + K_x$$

waarin:

$L_{Aeq,i,LT}$	is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x	is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impuls geluid ($K_2 = 5$ dB) of muziek geluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} . Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

Algemene akoestische uitgangspunten voor dit onderzoek

In het akoestisch rapport zijn de uitgangspunten voor berekeningen nader bekeken. In het voorontwerp en fase I onderzoek van Peutz is de bronsterkte gebaseerd op immissiemetingen in 2017 en modelberekeningen. In bijlage 4 is aangegeven dat dit met andere modelparameters, met name de absorptiegraad van de bodem (bodemfactor) andere resultaten geeft voor wat betreft de gemeten/berekende bronsterkte. Omdat met name de bodemfactor van de crossbaan $B_f = 1,0$ (maar ook de niet verharde omgeving) moet zijn in plaats van $B_f = 0,5$, is dit aangepast in de modelvorming en uitgangspunten. Dit geeft uiteindelijk een bronsterkte per crossmotor van $L_W = 122$ dB(A) op basis van de metingen van 2017. Het strikter naleven van de "94 dB(A)-eis" van de KNMV geeft naar verwachting een reductie van 4 dB.

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid. Het al dan niet tonaal zijn, heeft vooral consequenties voor de interpretatie van de nu geldende voorschriften.

Beoordelingscriteria geluid

Bovenstaande grootheden, $L_{A,LT}$, L_i , L_{Amax} zijn voor alle beschouwde situaties onderzocht in het akoestisch onderzoek 2^e fase, zoals opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. Een samenvatting van deze toetsingsgrootheden is gegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Toetsingsgrootheden geluid

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Geluid	- hoogst berekende $L_{A,LT}$ en de toe- of afname hiervan - hoogst berekende L_{Amax} , L_i en de toe- of afname hiervan - geluidniveaus indirecte hinder (verkeer)	kwantitatief kwantitatief kwantitatief

Voor de beoordeling van geluid is naast het wel/niet kunnen voldoen aan richt- en grenswaarden ook gekeken naar de toe- of afname van geluidniveaus woningen t.o.v. de referentiesituatie. De effecten voor het aspect geluid worden volgens de volgende criteria gescoord:

- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 55 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 75 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met meer dan 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 50%;
- 0/- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 25%;
- 0 de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is nergens hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is lager dan 70 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen niet toe of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt niet toe;
- +/- de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is niet hoger dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 65 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt af;
- + de geluidbelasting $L_{A,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is lager dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 60 dB(A), of het $L_{A,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met meer dan 2 dB of er zijn geen geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) meer.

6.3. Referentie

Referentiesituatie trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten, is het van belang geluidsniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie voor geluid tijdens trainingen. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke bocht niet mee moeten worden genomen. Uit een analyse van de rekenresultaten voor de huidige situatie, blijkt dat de bijdrage van de noordelijke bocht, afhankelijk van het waarneempunt, 8 à 17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan ligt. Hiermee voldoet de bocht feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit paragraaf 5.4.2 van de HMRI, wat betekent dat het verleggen van de baan naar een locatie binnen de legale 'vlek' niet tot andere resultaten zal leiden. Om deze reden is dit niet apart berekend, zie ook de onderbouwing hiervan in het akoestisch onderzoek.

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar.

De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 6.2 en gebaseerd op een NAA onderzoek uit 1996 dat bij de vergunningaanvraag was gevoegd. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte $L_W = 124$ dB(A) van een crossmotor.

Tabel 6.2 Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein de Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

In het MER 1^e fase is door Peutz uitgegaan van de volgende referentiesituatie: bronsterkte van $L_W = 118,3$ dB(A), omrekening van de vergunde waarde op $h_o = +5,0$ m naar een waarde op $h_o = +1,5$ m, maatgevende beoordelingslocatie Prikkedam 1. Door de Commissie voor de m.e.r. is aangegeven dat, indien het geluid niet als tonaal wordt aangemerkt, hier in het bepalen van de referentiesituatie rekening mee moet worden gehouden.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van $L_W = 122$ dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal cross-

minuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat. Op basis van de geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentiesituatie tijdens trainingen op basis van vergunde waarden of vergunde activiteiten globaal overeenkomen, zoals blijkt uit tabel 6.3. De verschillende interpretaties t.a.v. tonaal geluid maakt dit niet anders. Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m als gegeven in tabel 6.3 als referentiesituatie worden gezien.

Uit tabel 6.3 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet alleen Prikkendam 1 is (absoluut hoogste waarde), maar ook Prikkendam 2 (minste ruimte ten opzichte van de grenswaarde). Het geluidniveau bij Prikkendam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkendam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT} = 38$ à 52 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkendam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) op $1,5$ meter hoogte overschreden.

Tabel 6.3 $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, zowel op 1,5 als 5,0 m hoogte, exclusief tonaliteitstoelag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus $h_o = +1,5$ m	berekend $h_o = +5,0$ m	vergund ¹ $h_o = +5,0$ m
1	Grindweg 4	45,2	45,2	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkendam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkendam 2	47,5	47,4	50,4	50
6	Prikkendam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,8	43,2	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Wedstrijden

In wedstrijd situaties is de geluidbelasting hoger omdat langer en met meer motoren tegelijk wordt gereden. Ook het competitie-element zorgt voor meer geluidemissie. In de huidige en referentiesituatie is voor een A-wedstrijddag een geluidbelasting van 66 à 67 dB(A) berekend voor de woning aan de Prikkendam 1. De geluidbelastingen voor andere woningen zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.4 $L_{A,T,LT}$ tijdens wedstrijden voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, op 1,5 m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus ¹ $h_o = +1,5$ m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte $h_o = 5,0$ m.

L_i en L_{Amax}

In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 in is paragraaf 7.6 aangetoond dat het verschil tussen het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i tijdens een training maximaal 14 dB bedraagt bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij Prikkedam 1 dus tijdelijk oplopen tot rond 65 dB(A) bij woning Prikkedam 1. In de contourenplot in het akoestisch rapport is te zien dat de 65 dB(A)- L_i -contour (figuur 7.5 in het rapport) voor deze woning langs loopt.

Het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende circa $L_i = 71$ dB(A) bedraagt.

De piekniveau zijn in de referentiesituatie niet goed te bepalen omdat de rekenmethode aanzienlijk is gewijzigd. Om die reden wordt uitgegaan van de in de milieuvergunningen opgenomen grenswaarden voor de pieken, zoals opgenomen in tabel 6.2. Deze bedragen maximaal $L_{Amax} = 75$ dB(A) respectievelijk $L_{Amax} = 81$ dB(A) bij Prikkendam 1 bij trainingen ($h_o = +5,0$ m hoogte) respectievelijk wedstrijden ($h_o = +1,5$ m hoogte). Omgerekend naar de huidige methode is dit $L_{Amax} = 71$ respectievelijk $L_{Amax} = 76$ dB(A).

Indirecte hinder

De berekende geluidbelasting op wedstrijddagen (1.300 bezoekers) bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens trainingen bedragen deze niveaus maximaal 46 dB(A) en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

6.4. Voorgenomen activiteit

6.4.1. Uitgangspunten

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige baan, inclusief de noordoostelijke bocht.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen.

6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen

Langtijdgemiddeld geluidniveau Trainingen

In het basialternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV de Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzichte van de in 2017 gemeten bronsterkte. Dit is aan te merken als een BBT maatregel. In hoofdstuk 13 wordt beschreven hoe dit structureel wordt toegepast.

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basialternatief bedragen bij de omliggende woningen 38 tot 52 dB(A) en zijn opgenomen in tabel 6.5. Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{A,r,LT} = 51,8$ dB(A), dit is een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. Bij deze berekeningen zijn het baangebruik van de beginnersbaan en het parcours voor trial en enduro meegenomen (in die zin dat trial en enduro minder geluid produceren dan crossen en akoestisch binnen dit gebruik vallen). Het gebruik van de hoofdbaan voor 4x4 auto's is ook mogelijk binnen het basialternatief: gezien het grote verschil in bronsterkte met crossmotoren, is dit akoestisch niet relevant omdat op het moment dat de hoofdbaan gebruikt wordt voor 4x4 auto's er niet gecroost kan worden. Het bronvermogen van 4x4 auto's ligt namelijk ten minste 15 dB lager dan dat van een crossmotor.

Maatregelen

In het MER fase 1 is al een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen, in feite het aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming al meegenomen in het basialternatief, aangezien het 1^e fase rapport de noodzaak hiervoor al heeft aangegeven.

Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke bocht van de hoofdbaan, de zuidwestelijke bocht of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen dan Prikkedam 1 kan dan nog steeds niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Gezien de resultaten wordt het aanbrengen van ca. 150 m geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van +2,0 m als voorkeursvariant aangemerkt. Dit in combinatie met het naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor de woning Prikkedam 1 geeft dit een verbetering van 2 dB t.o.v. de referentiesituatie, zie tabel 6.5.

Tabel 6.5: $L_{A,r,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{A,r,LT}$ in dB(A) ¹				
		referentie tabel 5.2	basisalternatief		maatregelvariant A ²	
			berekend	verschil	berekend	verschil
1	Grindweg 4	45,2	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Uit tabel 6.5 blijkt dat er zowel met als zonder afschermende werking in totaal 6 woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Op basis van deze resultaten en het fase 1-onderzoek met de daaraan gekoppelde inzichten, worden de voorgestelde geluidreducerende maatregelen verder als vast onderdeel van de voorgenomen activiteit beschouwd. Dit betreft:

- een geluidscherm van ca. 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 6.1)
- het actief handhaven door MSV van de "94 dB(A)-eis", door de motoren voorafgaand aan het crossen te testen.



Figuur 6.1 locatie maatregel geluidscherm

Langtijdgemiddeld geluidniveau wedstrijden

Uit het akoestisch onderzoek bij het MER blijkt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de wedstrijden met deze maatregelen ook een afname laten zien ten opzichte van de vastgestelde referentiesituatie voor wedstrijden. De maximale waarde treedt op bij Prikkedam 1 en bedraagt 61,6 dB(A).

Tabel 6.6 $L_{A,T}$ tijdens A-wedstrijddagen inclusief maatregelen, incl. vergelijking met de referentiesituatie

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,T}$ in dB(A) ¹		
		referentie A-wedstrijden	A-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

Bovenstaande leidt per saldo tot een neutraal oordeel ten opzichte van de referentiesituatie:

- het $L_{A,T}$ geluidniveau bij alle woningen is kleiner of gelijk aan 50 dB(A) (0),
- er is sprake van een toename van het $L_{A,T}$ tijdens trainingen van maximaal 0,8 en een afname bij 1 woning van maximaal 1,6 dB (-/0 en 0/+).
- Het aantal geluidbelaste dagen (> 50 dB(A)) blijft gelijk, namelijk 3 wedstrijddagen (0)

L_i en L_{Amax}

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerde immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Net als bij de referentie is het verschil bij trainingen maximaal 14 dB, wat leidt tot een maximaal L_i -waarde van circa 64 dB(A). Tijdens de A-wedstrijden is dit verschil maximaal 9 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteorocorrectieterm en de verschillen tussen de manches. Hieruit volgt dat de geluidniveaus ter plaatse van de maatgevende woning maximaal 70 à 71 dB(A) bedragen tijdens de wedstrijddagen (3 per jaar). Dit voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg. De L_i -waarden zijn 1,2 dB en circa 3,8 dB lager bij resp. trainingen en wedstrijden dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een licht positief oordeel.

Uit de berekeningen voor het piekniveau L_{Amax} blijkt dat op een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m en met toepassing van de meteorocorrectie C_m conform de huidige regelgeving, bij alle woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode. Dit is ook lager dan in de referentiesituatie.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de maximale grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie (0).

Stemgeluid/baanonderhoud

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid en baanonderhoud, blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en daarmee niet significant bijdragen aan het totale geluidniveau vanwege het motorcrosssterrein.

6.5. Plusvarianten

6.5.1. Plusvariant wedstrijden

Langtijdgemiddeld geluidniveau

MSV de Prikkedam wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen. Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uur, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag vervallen.

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De geluidniveaus tijdens B-wedstrijden zijn apart berekend, zie tabel 6.7.

Tabel 6.7: $L_{A,T}$ tijdens B-wedstrijddagen incl. maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{A,T}$ in dB(A) ¹		
		referentie tabel 5.3 A-wedstrijden	B-wedstrijden	
			berekend	verschil
1	Grindweg 4	59,3 ²	52,2	-7,1
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien (-).

L_i en L_{Amax}

Naast de daggemiddelde geluidniveaus is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus L_i die gemeten kunnen worden in de omgeving. Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen. Dit voldoet nog net aan de advieswaarde uit de Nota Limburg.

De piekwaarden voor B-wedstrijden zijn gelijk aan die voor A-wedstrijden (en grotendeels trainingen) omdat het rijden op de baan maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

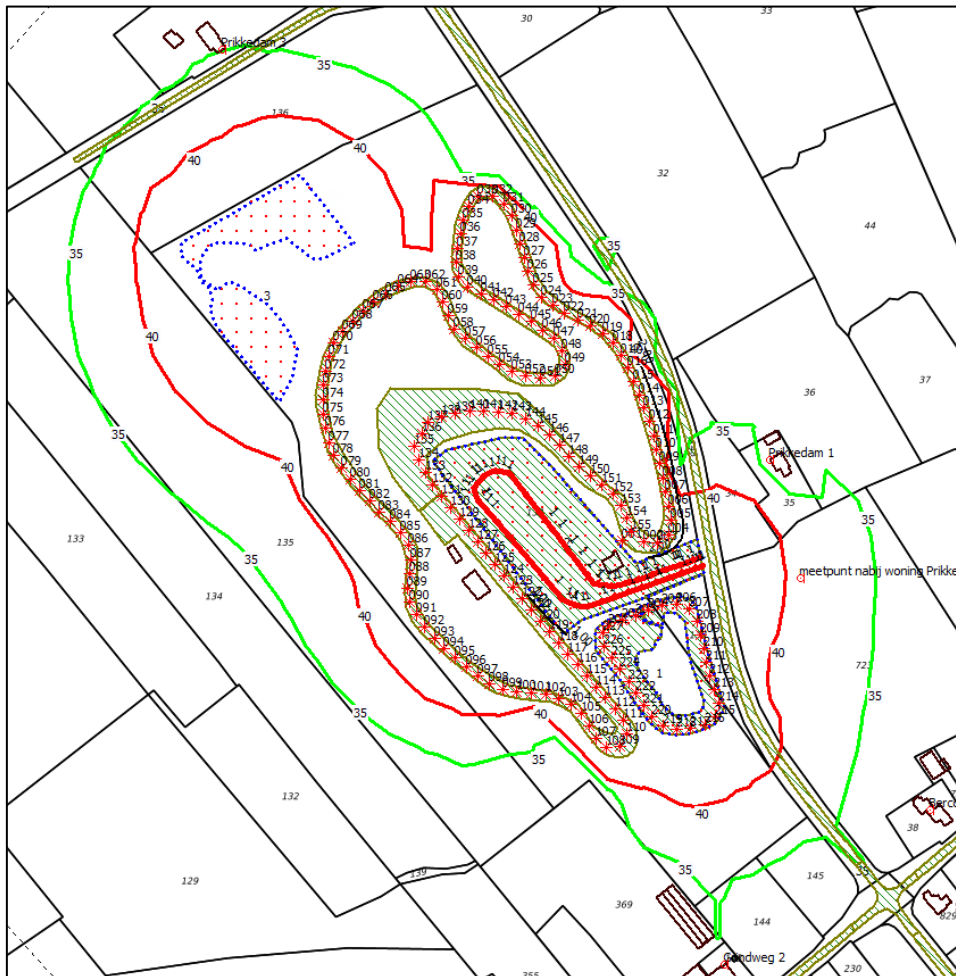
Indirecte hinder

De indirecte hinder bij trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, met dien verstande dat de overschrijding van de richtwaarde van 50 dB(A) 1 dag per jaar extra kan optreden. Bij B-wedstrijden is een geluidbelasting van 50 dB(A) bij woningen berekend: dit voldoet precies aan de grenswaarde. Dit onderdeel wordt daarom neutraal beoordeeld.

6.5.2. Plusvariant veldsporten**Langtijdgemiddeld geluidniveau**

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrosssterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. Dat geldt ook voor de 4 mogelijke, geluidarme evenementen.

In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, ook berekend, zie figuur 6.2. Hieruit blijkt dat de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking).



Figuur 6.2 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,T,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)

L_i en L_{Amax}

Er worden geen pieken of tijdelijk verhoogde waarden verwacht. Dit leidt dus niet tot extra negatieve effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit, waarmee het oordeel op deze onderdelen gelijk blijft.

Indirecte hinder

De effecten van verkeersaantrekkende werking zijn vergelijkbaar met die van een training (maximaal 47 dB(A)). Alleen tijdens de 4 evenementen kunnen geluidniveaus optreden als bij een A-wedstrijd, waarbij de richtwaarde van 50 dB(A) met 5 dB wordt overschreden. Dit is een licht negatief effect.

6.6. Alternatief beginnersbaan

Tevens is onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit geluidsonderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen met maatregelen (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 6.8.

Tabel 6.8 deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofddaan	beznekersverkeer	beginnershaan	totaal

1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

Uit tabel 6.8 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT} = 38,5$ dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofbaan $L_{Aeqi,LT} = 46,0$ dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten. De effecten van de beginnersbaan zijn voor alle aspecten neutraal.

6.7. Toekomstscenario

Als in de toekomst wordt uitgegaan van elektrisch crossen, dan zouden hiermee de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Er zijn zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet meteen volkomen stil, maar de geluidbelasting zal zeker afnemen. Dit heeft een licht positief effect op zowel het $L_{Ar,LT}$ als op het L_i en L_{Amax} . Op de verkeersaantrekkende werking heeft dit vooralsnog geen effect.

6.8. Effectbeoordeling en maatregelen

Samenvattende beoordelingstabel

Tabel 6.9 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 6.9 Effectbeoordeling geluid ten opzichte van referentie

thema	beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	toekomstscenario
Industrielawaai	$L_{Ar,LT}$ t.o.v. grenswaarde en toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	L_{Amax} t.o.v. grenswaarde en toe- of afname, toe of afname L_i	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder (wegverkeer)	0	0	-/0	0	0

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit, inclusief de beschreven maatregelen, vanuit geluidaspecten heel licht positief scoort ten opzichte van de referentie. Bij het oordeel is ook de vergunbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid meegewogen, door dat bij de in paragraaf 6.2 beschreven beoordelingscriteriën.

teria ook de toetsing aan normen en richtwaarden is meegewogen. Indien er meer wedstrijddagen worden toegestaan dan de huidige 3 per jaar, neemt het aantal dagen met geluidhinder aanzienlijk toe van 3 naar 9. Het recreatief medegebruik is, behoudens de geluidarme evenementen, vanuit akoestisch oogpunt goed inpasbaar. Bij de geluidarme evenementen is vooral de geluidhinder van het af- en aanrijdend verkeer een potentiële hinderbron. Of dit acceptabel is, is afhankelijk van het aantal toegestane wedstrijddagen, de daadwerkelijke omvang van de evenementen en de spreiding in het jaar hiervan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert akoestisch geen meerwaarde op. De toekomst, waarin mogelijk meer of volledig elektrisch wordt gecroost, kan leiden tot aanzienlijk minder geluid in de directe omgeving.

Maatregelen

Voor het oordeel zoals weergegeven in de tabel zijn de volgende maatregelen noodzakelijk

- MSV de Prikkedam gaat de "94 dB(A)-eis" naleven door structurele meting (zie monitoring);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

7. Luchtkwaliteit

7.1. Toetsingskader

7.1.1. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 7.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer/jaar meer dan 200 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer/jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Projecten en plannen kunnen worden uitgevoerd indien zij niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht of wordt genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

Besluit niet in betekenende mate (Besluit NIBM)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden (bijvoorbeeld woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg).

7.1.2. Geur

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter.

Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar

de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau. De aspecten die bij het vaststellen van het aanvaardbaar hinderniveau worden meegewogen zijn opgenomen in artikel 2.7a, derde lid, van het Activiteitenbesluit. Indien blijkt dat de geurhinder een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt, kunnen op grond van artikel 2.7a, vierde lid, van het Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften ten aanzien van geuremissies worden opgelegd.

Wat een aanvaardbaar hinderniveau is, is niet eenduidig vastgelegd. De gemeente Ooststellingwerf heeft geen eigen geurbeleid. Ook de provincie Friesland heeft nog geen eigen geurbeleid, al zijn de “Beleidsregels geur Bedrijven Fryslân 2019” en de bijhorende toelichting in de maak (het concept is in april 2019 gepubliceerd).

7.2. Onderzoeksmethode en criteria

Voor luchtkwaliteit is een onderzoek uitgevoerd naar emissies vanwege de motorcrossactiviteiten, opgenomen in bijlage 5.

In tabel 7.2 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor luchtkwaliteit worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 7.2 Beoordelingskader luchtkwaliteit

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5}	kwantitatief
Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief

Voor luchtkwaliteit is zowel het voldoen aan grenswaarden van belang als de toename van de emissies NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Voor geur is de toetsing aan het (lokale) beleid van belang. Op grond van een 5-puntsschaal wordt de ontwikkeling van de lokale luchtkwaliteit als volgt beoordeeld:

- er wordt niet aan de grenswaarden Wm voldaan, er wordt niet voldaan aan de ruimste richtafstand voor geur (extra stap);
- /0 concentraties nemen toe met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (dus IBM) zonder dat de grenswaarden worden overschreden, er wordt niet voldaan aan de richtafstand voor geur;
- 0 geen significante toe- of afname van de concentraties (NIBM, toe of afname kleiner dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde), er wordt voldaan aan de richtwaarde voor geur;
- 0/+ afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde, er is geen sprake van extra geurbelasting;
- + afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde en er wordt voldaan aan de WHO-adviesnormen.

7.3. Referentiesituatie

7.3.1. Luchtkwaliteit

Voor de concentraties fijn stof PM₁₀ (PM_{2,5}) en stikstofdioxide NO₂ in de huidige situatie (peildatum 15 maart 2019) is gebruikgemaakt van de meest recente door het ministerie van I&M vrijgegeven achtergrondconcentraties. Deze concentraties zijn ingevoerd/opgenomen in het programma Geomilieu rekenmodel (zie ook tabel 7.3). Uit tabel 7.3 blijkt dat de achtergrondconcentraties in de nabije omgeving van het plangebied niet meer bedragen dan 8,9 µg/m³ voor NO₂ als jaargemiddelde concentratie en 13,2 µg/m³ voor PM₁₀ als jaargemiddelde (9,0 µg/m³ voor PM_{2,5}). In de referentiesituatie wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

7.3.2. Geur

Op basis van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geldt voor een motorcrossterrein (minder dan 8 uur per week in gebruik) een richtafstand van 700 meter. Geluid is daarbij de maatgevend (grootste afstand). Voor het aspect geur geldt een richtafstand van 100 meter. Slechts ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 geldt dat niet aan deze richtwaarde wordt voldaan.

Voor de motorcross activiteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Omdat het motorcross-terrein geen IPPC-installaties is, is daarmee artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit rechtsreeks werkend. Omdat er geen gemeentelijke beleid is en (nog) geen provinciaal beleid, ontbreekt een concrete, rechtstreeks geldende geurnorm.

Met name 2-takt motoren kunnen verantwoordelijk voor de typische “brommergeur” omdat er brandstofmengsel kan weglekken via de uitlaat en omdat ze olie verstoken in het mengsel. Vanwege milieueisen komen daarom 2-taktmotoren op motorfietsen steeds minder voor en worden vervangen door 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud (het vermogen van een 2-takt motor is hoger dan een 4-takt motor bij gelijke cilinderinhoud).

In het bestemmingplan zou een limiet kunnen worden gesteld aan het percentage 2-takt motoren dat op de baan mag rijden van het totale aantal rijdende motoren, maar omdat de trend is naar meer 4-takt t.o.v. 2-takt is dat niet noodzakelijk. Verder geldt ook dat 2-takt motoren een optimum hebben bij één bepaald toerental, wat mogelijk verantwoordelijk is voor tonaliteit (onderdeel geluid).

Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein een potentieel geurhinderlijke inrichting is. Een kwantitatief geuronderzoek heeft daarmee geen toegevoegde waarde.

Verder geldt dat de systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken.

7.3.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001, mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag aangegeven maatregel (besproeien vanuit een mobiele tank) zo vaak als nodig te worden uitgevoerd zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt.

Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt.

In het Activiteitenbesluit is voor een type C het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet geregeld op basis van de algemene zorgplicht van Afdeling 2.1.

In een nieuw vergunningstraject in het kader van de Wabo zal dit onderdeel worden geregeld in de voorschriften voor trainingen en wedstrijden.

7.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

7.4.1. Luchtkwaliteit

Met de voorgenomen activiteit vinden geen wijzigingen plaats ten opzichte van de referentiesituatie die invloed hebben op de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case verspreidingsberekening uitgevoerd (bijlage 5). Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening.

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van een op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ gebaseerd rekenmodel. Op basis van worst-case uitgangspunten is in tabel 7.3 een overzicht gegeven van de berekende concentraties voor fijn stof en NO_x.

Tabel 7.3 resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO _x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM ₁₀			
	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

*1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

*2 Achtergrondconcentratie.

Op basis van de worst-case berekening van de effecten van motorcrossterrein de Prikkedam blijkt dat (zie tabel 7.3) de effecten op de luchtkwaliteit gering zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

De algehele conclusie is dat in de beoordeling van alternatieven en varianten het aspect luchtkwaliteit geen rol speelt. De effecten zijn te gering en voldoen tevens aan het NIBM-criterium. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld met neutraal (0).

Indien in de toekomst (meer) elektrisch wordt gecroost, nemen de emissies vanwege het crossen wel af, maar de emissies vanwege de verkeersaantrekkende werking niet. Gezien de kleine bijdrage zonder de elektrische motoren, leidt dit niet tot een andere beoordeling.

7.4.2. Geur

Zoals bij de referentie al is aangegeven geldt dat alleen ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 niet aan de richtafstand voor geur wordt voldaan. Er zijn geen aanvullende geurnormen.

Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de typische “brommergeur”. Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, neemt het gebruik van 2-takt motoren niet toe met het voornemen.

De systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat echter uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrosssterrein geurhinder zal veroorzaken. Dit geldt zowel voor de referentiesituatie als de overige varianten. Het aspect geur is daarmee niet relevant voor de variantenbeoordeling en daarmee neutraal (0).

Bij een toename van het elektrisch crossen zullen er minder potentiële geurbronnen aanwezig zijn, dit heeft een licht positief effect.

7.4.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001 mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag de in de aanvraag aangegeven maatregel zo vaak als nodig te worden uitgevoerd. Het MSV berekent de baan regelmatig om stofhinder te voorkomen. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan.

Indien meer wedstrijden worden toegestaan, zeker in de zomerperiode, is de kans op stofhinder wel groter, maar gezien de verplichte maatregel wordt geen extra stofhinder buiten de inrichting verwacht.

Bij Plusvariant veldsporten kan door een intensiever gebruik van de baan voor veldsporten, de kans op stofhinder toenemen, omdat de tank met water wellicht niet altijd beschikbaar is, dit leidt tot een licht negatief oordeel.

Het verplaatsen van de beginnersbaan of toename van elektrische motoren ter vervanging van de huidige motoren hebben geen invloed op de stofhinder.

7.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 7.4 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 7.4 Effectbeoordeling woon- en leefklimaat

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Plan- voor- nemen	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomst- scenario
Luchtkwaliteit	project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO ₂ en PM10	0	0	0	0	0
Geurhinder	Geurhinder neemt niet toe: er wordt voldaan aan streefwaarden en cumulatiebepaling	0	0	0	0	0/+
Stofhinder	Kans op stofhinder neemt niet toe	0	0	-/0	0	0

Maatregelen

Aangezien er overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan zijn mitigerende maatregelen niet nodig.

8. Natuur

8.1. Toetsingskader

8.1.1. Wet natuurbescherming

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) op 1 januari 2017 zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb regelt de bescherming van Natura-2000 gebieden, Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in samenhang met de provinciale ruimtelijke verordening regelt de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. De Verordening Romte Fryslân 2014 geeft aan; *een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de ecologische hoofdstructuur kan nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur.*

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten (niet zijnde vogels) die Europeesrechtelijk worden beschermd, waaronder in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden om o.a. in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

8.1.2. Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân

In de provincie Fryslân wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingericht of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, of bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage I bij deze verordening. Per soort worden de handelingen, middelen en methoden genoemd die mogen worden toegepast, slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

8.2. Onderzoeksmethode en criteria

Mogelijke effecten op beschermde soorten zijn bepaald aan de hand van een natuurtoets inclusief veldbezoek, uitgevoerd door Faunax (zie bijlage 6).

Het effect op beschermde Natura-2000 gebieden is onderzocht in een voortoets, opgenomen in bijlage 7. Hierin is het effect verzuring/vermesting door toename van de stikstofdepositie bepaald op basis van de meest recente versie van het rekenprogramma AERIUS Calculator. Het effect verstoring door geluid is berekend in het akoestisch onderzoek en betrokken in de voortoets.

In de volgende tabel zijn de criteria opgenomen waarop het aspect natuur wordt beoordeeld.

Tabel 8.1 Beoordelingscriteria Natuur

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
beschermde gebieden	effecten op Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde gebieden	effecten op NNN-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde soorten	effecten op beschermde soorten	kwalitatief/kwantitatief

De in de bovenstaande tabel benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden negatief beïnvloed;
- /0 beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht negatief beïnvloed;
- 0 geen effecten op beschermde gebieden of beschermde en/of rode lijstsoorten
- 0/+ beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht positief beïnvloed;
- + beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden positief beïnvloed.

8.3. Referentie

8.3.1. Natura 2000

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold en Leggelderveld bedraagt circa 4 kilometer, dit gebied is gevoelig voor stikstofdepositie (zie figuur 8.1).



Figuur 8.1 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

8.3.2. Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Fryslân. Het dichtstbijzijnde NNN -gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van de crossbaan tot het Natuurnetwerk is circa 170 meter zie figuur 8.2.

Bij de verordening Romte van de provincie Fryslân (2014) behoort een kaart van de Ecologische hoofdstructuur (EHS), thans Natuurnetwerk Nederland (NNN). In figuur 8.2 is een uitsnede opgenomen van de natuur rondom het plangebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van het plangebied tot het NNN-gebied is circa 240 meter, de afstand vanaf de motorcrossbaan zelf bedraagt ruim 300 meter. Het gebruik van de agrarische gronden naast de motorcrossbaan wijzigt niet. In de verordening Romte is opgenomen dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de EHS nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk kan maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

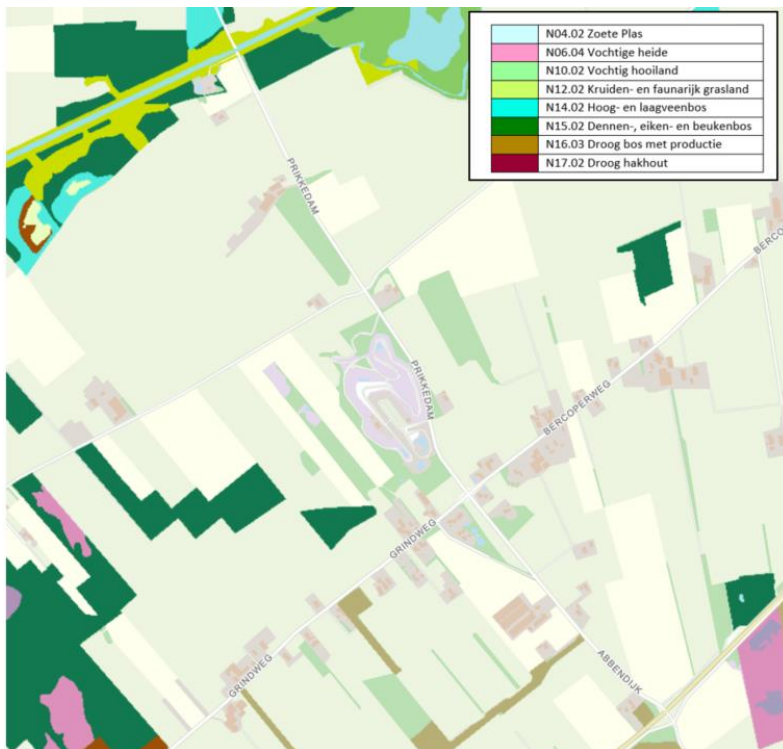
De dichtstbijzijnde natuur betreft beheergebieden en natuur buiten het NNN. Aan de westzijde grenst het plangebied aan bosschage die als natuurgebied buiten EHS is aangewezen, de motorcrossbaan zelf ligt op een afstand van circa 65 meter. In de verordening Romte worden regels gesteld ten aanzien van ruimtelijke plannen waarin een dergelijk natuurgebied is opgenomen, voor dit plan geldt echter dat het natuurgebied buiten de plangrens is gelegen.



Figuur 8.2 Natuur rondom Prikkedam (bron: Planologische EHS kaart Fryslân)

In het Natuurbeheerplan Fryslân 2019 is een nadere specificatie opgenomen van de verschillende natuurgebieden die de provincie Friesland rijk is. In dit plan zijn de Natura2000-gebieden, EHS-gebieden (NNN) en de weidevogelkerngebieden buiten de EHS opgenomen. In figuur 8.3 is een uitsnede weergegeven van de betreffende natuurgebieden rondom het plangebied.

Het meest voorkomende natuurbeheertype rondom het crossterrein is *N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos* en daarnaast een kleiner aandeel *N16.03 Droog bos met productie*. Karakteristieke broedvogels van beide bostypen zijn appelvink, boomklever, boomleeuwerik, fluitier, geelgors, groene specht, keep, kleine bonte specht, middelste bonte specht, raaf, sijs, vuurgoudhaan, wespandief, wielewaal en zwarte specht (bron: www.bij12.nl). Onbekend is of deze soorten ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Gezien de geringe omvang en de geïsoleerde ligging van de nabijgelegen boselementen aan de westzijde en de geringe ouderdom van deze boselementen (aangeplant in 1982, bron: www.topotijdreis.nl) is het zeer onwaarschijnlijk dat de genoemde soorten aanwezig zijn. De invloed van de omliggende landbouw (inwaaien van meststoffen en bestrijdingsmiddelen) zal in deze kleine bospercelen met relatief veel randlengte bovendien aanzienlijk zijn.



Figuur 8.3 Uitsnede kaart Natuurbeheerplan Fryslân 2019

8.3.3. Beschermde soorten

Op 10 april 2019 is door Faunax een Natuurtoets uitgevoerd (bijlage 6). Tijdens het veldwerk zijn weinig (potentieel) beschermde natuurwaarden aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten. Voor wat betreft de fauna in het plangebied zijn vooral de in deze paragraaf beschreven soorten van belang.

Vogels

Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd, maar zijn geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht.

Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Zoogdieren

Vleermuizen

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven, kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is immers een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen.

Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen. Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben, als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat, omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

Overige zoogdieren

Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Het plangebied wordt door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen. Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen buiten het plangebied een burcht bevindt. In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht.



Figuur 8.4 (potentiële) beschermde natuurwaarden in het plangebied. geel geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

8.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

8.4.1. Natura 2000

Effecten vermessing en verzuring

De crossbaan ligt op circa 4.200 meter afstand van het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Vanwege deze grote afstand zijn effecten als versnippering, verdroging etc. op voorhand uitgesloten. Effecten als vermessing en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn op dergelijke afstanden niet op voorhand uit te sluiten. Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer. De uitgangspunten uit hoofdstuk 4 zijn gehanteerd in de voortoets. De emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat er geen vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Effecten van verstoring

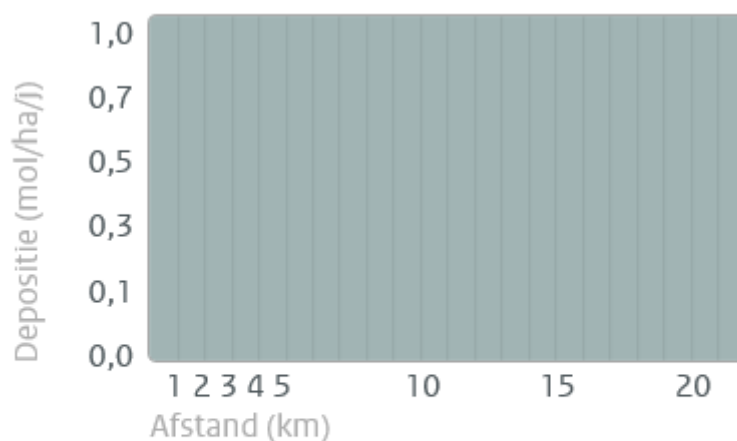
Het gebruik van het motorcrossterrein is, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 26 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidsterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcrossterrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten. Er treden geen negatieve effecten op de nabij gelegen natura 2000-gebieden. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case scenario stikstofberekening uitgevoerd. Bij het worst-case scenario blijft het aantal trainingen gelijk met de voorgenomen activiteit. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 9 wedstrijden per jaar in plaats van 3 wedstrijden per jaar. Binnen deze worst-case scenario zijn 3 wedstrijddagen meer gerekend dan voor de overige aspecten wordt onderzocht.

Uit de AERIUS berekening blijkt dat er ook in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. In figuur 8.5 blijkt dat ook 0,0 mol/ha/j niet wordt gehaald. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt daarom beoordeeld met neutraal (0).



In bovenstaande grafiek is de hoogste depositie (NO_x+NH₃) ten gevolge van de emissie van de ingevoerde bronnen (mol/ha/j) te zien ten opzichte van de afstand tot de berekende bron(nen).

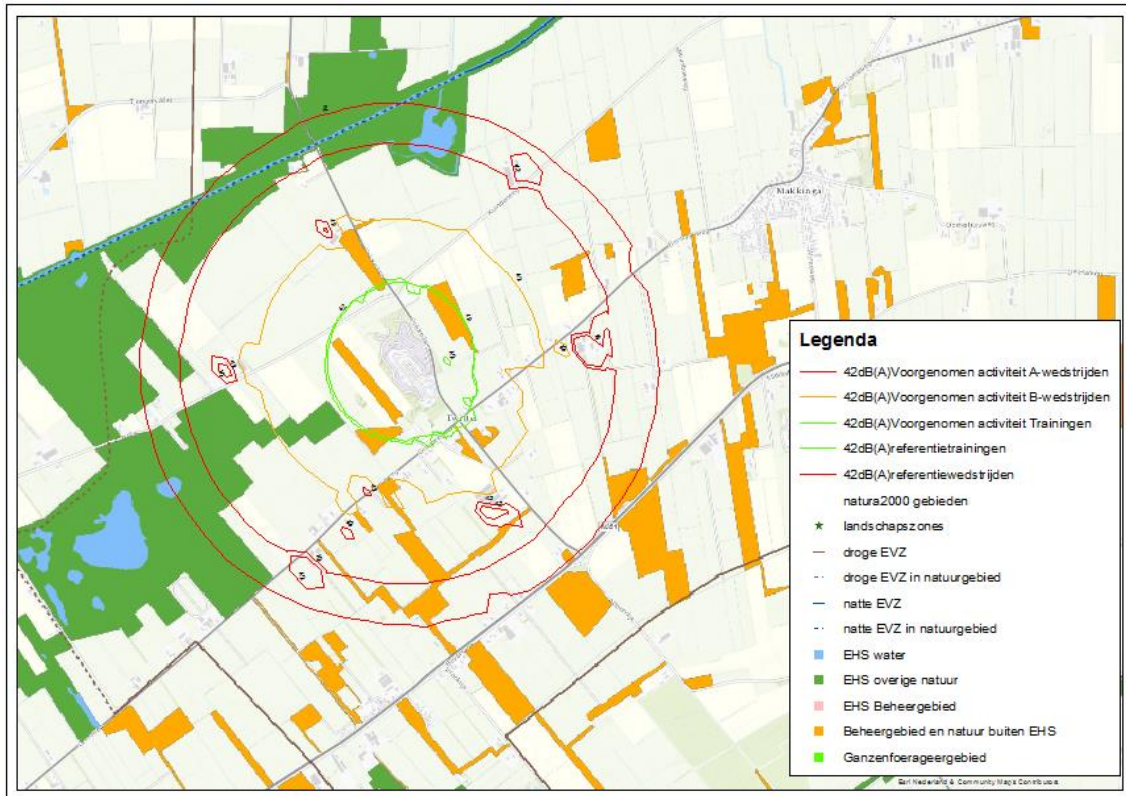
Figuur 8.5 Grafiek hoogste stikstofdepositie.

8.4.2. Natuurnetwerk Nederland

De kortste afstand van de motorcrossbaan tot het EHS-gebied (NNN) is ruim 300 meter. Effecten als areaalverlies, versnippering en verontreiniging zijn op deze afstand niet aan de orde. Verstoring door geluid is wel relevant in deze situatie. Alleen vogels zijn voor zover bekend gevoelig voor verkeerslawaaï. Voor bosvogels geldt een verstoringdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Boven deze drempel neemt de dichtheid aan broedvogels sterk af. Onderstaande figuur laat de 24-uurs equivalent 42 dB(A) contour voor trainingen zien. Binnen het 42 dB(A) contour voor trainingen, zijn geen EHS gebieden gelegen. Wel is er sprake van natuurgebieden buiten de EHS. Ten opzicht van de referentiesituatie blijft het contour voor de voorgenomen activiteit (training) vergelijkbaar. Aangezien de trainingen twee keer week plaatsvinden, kan worden gesteld dat deze verstoring jaarrond is. Omdat het echter een absoluut en relatief gezien zeer gering bosareaal is en het bosperceel reeds om andere reden niet geschikt is voor bosvogels wordt dit effect op het Natuurnetwerk als niet significant beoordeeld (0).

Op wedstrijddagen is de geluidsproductie groter en ligt de 42 dB(A)-contour op grotere afstand, zoals onderstaande figuur laat zien. Met de voorgenomen activiteit worden geluidreducerende maatregelen geplaatst. Hierdoor neemt het areaal af waar in de huidige situatie verstoring plaats vindt (0/+). In afbeelding 8.6 is de vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit weergegeven met een dikke en dunne rode lijn. Ongeveer 15 hectare NNN-bosgebied valt binnen de verstoringcontour. In deze zone is het bosgebied dus blijvend minder geschikt voor karakteristieke bosvogels van dit bostype. Ook hier betreft het zonder uitzondering kleine, geïsoleerde boselementen met veel negatieve agrarische randinvloeden. Ook deze boselementen zijn weinig tot niet geschikt voor de door bij 12 genoemde karakteristieke bosvogels, ondanks de grotere ouderdom dan de bossen nabij het crossterrein.

Deze ruime contour heeft betrekking op wedstrijddagen waarvan er slechts 3 per jaar zijn. De oranje contour is een weergave van de B- wedstrijden die circa 5 keer per jaar voorkomen. De mate van hinder op het EHS neemt ten opzicht van de referentiesituatie af. Mede gezien de geringe geschiktheid van deze boselementen voor bosvogels en het feit dat het slechts enkele dagen per jaar betreft, wordt dit verstoringseffect op het Natuurnetwerk als gering en niet significant beoordeeld (-/0). Dit effect kan verder worden geminimaliseerd door de wedstrijddagen te plannen buiten het broedseizoen, de voor vogels meest verstoringgevoelige periode (tussen 1 maart en 1 augustus).



Figuur 8.6 42 dB(A)-contour Voorgenomen activiteit.

8.4.3. Beschermde soorten

Voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein weinig ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Het aanpassen van de geluidwallen zoals voorgesteld in het akoestisch onderzoek, kan plaatsvinden door ophoging met grond of het plaatsen van geluidschermen op de aanwezig wallen.

Indien de geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een aantal aanwezig bomen en houtopstanden moeten worden verwijderd. Er is dan sprake van een ruimtelijke ingreep dat effect heeft op de mogelijk aanwezige soorten, met name broedvogels en het foerageergebied van vleermuizen. Indien deze ingreep plaatsvindt, zal hiervoor naderonderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met licht negatief (-/0).

Het plaatsen van geluidschermen op de aanwezige grondwallen heeft minder effect op de mogelijk aanwezige soorten. De geluidschermen worden middels draadeinden/ankers op de geluidwallen geplaatst. Hiervoor is het niet noodzakelijk om de aanwezige bomen en houtopstanden te verwijderen. De schermen worden niet geheel rondom het terrein geplaatst waardoor het gebied toegankelijk blijft als foerageergebied voor de genoemde overige zoogdieren. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Voor deze varianten geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de voorgenomen activiteit. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Na zonsondergang vinden binnen het plangebied geen (cross)activiteiten plaats. De soorten die na zonsondergang actief worden zoals de

das en vleermuizen worden niet verstoord. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt door de geringe toename van verstoring beoordeeld met licht negatief (-/0).

8.5. Alternatief beginnersbaan

8.5.1. Natura 2000

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000 gebieden in de omgeving (0).

8.5.2. Natuurnetwerk Nederland

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de NNN-gebieden in de omgeving (0).

8.5.3. Beschermde soorten

De verplaatsing van de beginnersbaan naar het noorden van het plangebied zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Indien grond wordt verzet, is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient, het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst, aangezien zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen. (-)

8.6. Toekomstscenario

8.6.1. Natura 2000

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie. Door het gebruik van elektrische motoren zal de stikstofemissie van het gebruik van de baan aanzienlijk verminderen. De emissie door de verkeersaantrekkende werking zal vrijwel gelijk blijven omdat er niet wordt verwacht dat al het verkeer van en naar het motorcrossterrein de overstap maakt naar elektrische rijden. Dit aspect wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

De geluidproductie van elektrische motoren ligt aanzienlijk lager dan het gebruik van verbrandingsmotoren. Omdat de geluidbelasting op het Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld in de huidige situatie al onder de drempelwaarde van 42 dB(A) ligt, wordt ook dit aspect beoordeeld met licht positief 0/+.

8.6.2. Natuurnetwerk Nederland

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie.

Door het gebruik van elektrische motoren zal de geluidproductie aanzienlijk afnemen. Verstoren op de aanwezige NNN- gebieden in de omgeving zal dermate afnemen dat er een positief effect ontstaat (+).

8.6.3. Beschermde soorten

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats waarop effecten kunnen ontstaan voor de aanwezige soorten in het gebied. Het aspect wordt beoordeeld met neutraal (0)

8.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 8.2 is de beoordeling van effecten van natuur per aspect weergegeven.

Tabel 8.2 Effectbeoordeling Natuur

Thema	Beoordelingscriteri- a/beschrijving ef- fecten	Voorgeno- men activi- teit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginners- baan	Toekomst- scenario
Beschermd ge- bieden	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
	Effecten op NNN-ge- bieden	0/+	-/0	0/+	0	+
Beschermd soor- ten	Effecten ingeval van verhogen geluidwal- len i.p.v. schermen	-/0	-/0	-/0	-	0

Maatregelen

Beschermd soorten

Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn. Voor het plaatsen van geluidschermen worden geen negatieve effecten verwacht op de beschermde soorten. Voor de overige soorten geldt de zorgplicht.

9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

9.1. Toetsingskader

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Grutsk op 'e Romte!

Een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt van het Streekplan 2007 is dat de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen in Fryslân herkenbaar blijven. In Grutsk op 'e Romte (provinciale structuurvisie 2014) is een verdiepingsslag gemaakt ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, mede gebaseerd op de Cultuurhistorische kaart (CHK), de Landschapstypenkaart (Lt-kaart) en de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE).

In de CHK2 is informatie te vinden over de cultuurgeschiedenis van de provincie Fryslân. Doormiddel van verschillende kaartlagen wordt het ontstaan, het gebruik en de inrichting van het landschap weergegeven. De kaart geeft aan welke cultuurhistorische elementen en structuren op provinciaal niveau van betekenis zijn. De Lt-kaart geeft een overzicht van de verschillende landschapstypen die Fryslân rijk is. Er is een hoofdindeling van de landschapstypen opgenomen conform het Streekplan, vervolgens is daarin een verfijning gemaakt doormiddel van onderverdeling van deze typen.

De FAMKE is in de eerste plaats gebaseerd op de landelijke kaarten: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Daarnaast houdt de FAMKE rekening met de kans dat de mogelijk aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Aan de andere kant houdt de FAMKE ook rekening met de omvang van de bodemingreep. Dit is vervolgens vertaald naar twee provinciedekkende kaarten; één voor de periode steentijd – bronstijd (300.000 – 800 v Chr.), en één voor de periode ijzertijd – middeleeuwen (800 v Chr. – 1500 n Chr.). Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen. Op basis van het advies uit de FAMKE in relatie tot de voorgenomen bodemingreep wordt bepaald of en, zo ja, welk onderzoek noodzakelijk is.

Voor zowel de CHK2 als de Lt-kaart geldt dat initiatiefnemers en plannenmakers wordt gevraagd om rekening te houden met de elementen en structuren die zijn opgenomen in de CHK2. Voor de FAMKE geldt dat er met de adviezen rekening gehouden móet worden.

9.2. Onderzoeksmethode en criteria

Het plan heeft mogelijk gevolgen voor Landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals historische landschapskenmerken en karakteristieke structuren. Daarnaast kan het plan ook effecten hebben op archeologische waarden. Het onderzoek naar landschap, cultuurhistorie en archeologie vindt kwalitatief plaats op basis van een bureaustudie.

Tabel 9.1 Beoordelingskader landschap, cultuurhistorie en archeologie

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Landschap	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	kwalitatief

De thema's landschap en cultuurhistorie worden op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Er is sprake van een (ernstige) aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is groot
- /0 Er is sprake van een geringe aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is gering
- 0 Er is geen sprake van effecten op landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en er is niet of nauwelijks invloed op visuele verstedelijking
- 0/+Er is sprake van een geringe versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking
- + Er is sprake van een versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking

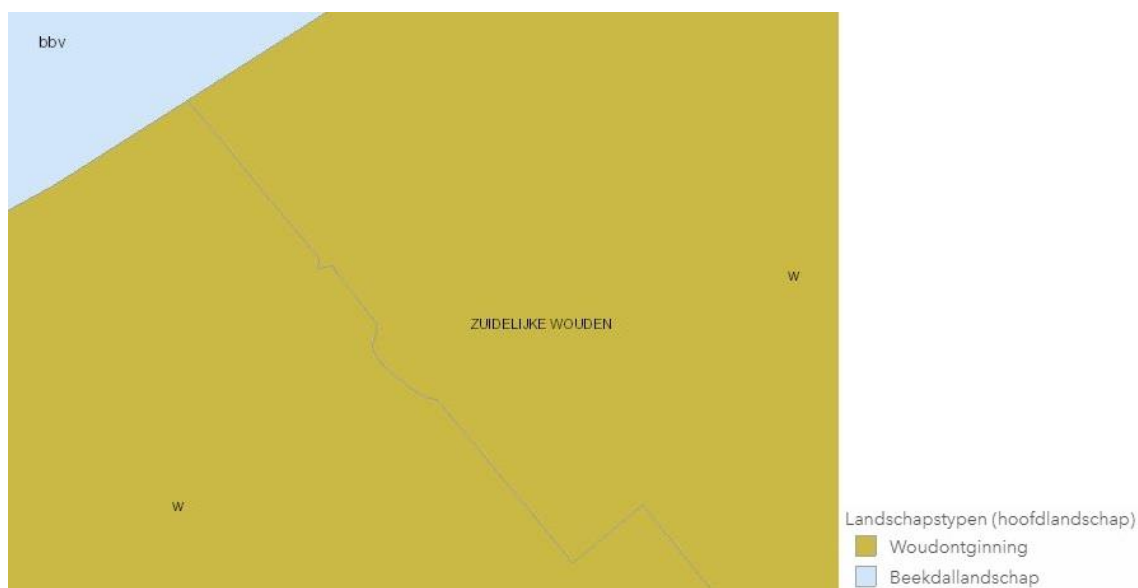
Het thema archeologie wordt op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een hoge archeologische waarde of er zijn archeologische monumenten in het plangebied aanwezig
- /0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde
- 0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een lage of geen archeologische verwachtingswaarde
- 0/+Het plangebied ligt in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarde
- + Niet van toepassing

9.3. Referentie

9.3.1. Landschap

Uit de provinciale Landschapstypenkaart blijkt dat het plangebied is gelegen in het landschapstype 'Zuidelijke Friese Wouden' (zie figuur 9.1). Dit gebied is onderdeel van het Drents Plateau en lag in de voorlaatste ijstijd onder een dik pak ijs. Op het hele gebied is tijdens de laatste ijstijd (115.000-10.000 jaar geleden) dakzand afgezet en hebben zich lage, licht glooiende zandruggen gevormd. Als gevolg van de zeespiegelstijging na de ijstijd, vond op grote schaal veenvorming plaats. Het gebied van de Zuidelijke Wouden kenmerkt zich door veel afwisseling in open en, op de hogere delen, besloten landschappen met bospercelen en omzoomde weilanden met houtwallen als perceelscheiding.



Figuur 9.1 Uitsnede Landschapstypenkaart Fryslân

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Makkinga, in de gemeente Ooststellingwerf. Om het plangebied heen vindt men voornamelijk agrarisch gebied, met enkele woningen en agrarische bedrijven. Dit landbouwgebied is kenmerkend voor de regio met smalle kavels aan het lint met perceelrandbeplanting en kleinere delen bosrijke natuur. De kleinere niet aaneengesloten natuurgebieden vallen buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS). De aaneengesloten NNN-gebieden die op ten minste 300 meter afstand van het motorcrossterrein liggen vormen zeer waardevolle natuur van de Tjongervallei. Aan de noordoostzijde grenst het gebied aan de weg Prikkedam, met de entree aan deze weg. Aan de andere kant van de weg bevinden zich enkele woningen en agrarisch gebied. De zuidoostzijde grenst aan agrarisch gebied met enkele woningen van het buurtschap Twijtel en het bebouwde lint richting Makkinga. De zuidwestzijde grenst aan een strook natuur met daarnaast agrarisch gebied. De noordwestzijde grenst aan agrarisch gebied met een woning.

Het terrein is verdeeld in een deel agrarisch, een deel natuur en een deel recreatie. Binnen het gebied 'recreatie' valt het ruim 1500 meter lange circuit van zand, waar zich in de binnenbochten kleine gebieden met natuurwaarden zoals heidebeplanting, naaldbomen en poelen hebben gevormd. Rondom het motorcrossterrein is het gebied ingericht met bosrijke natuur en begroeide grondwallen die ervoor zorgen dat het terrein grotendeels uit het zicht ligt en die landschappelijke waarde geven aan het gebied. Ook voor de grondwallen staan bomen die de wallen uit het zicht houden. De grondwallen fungeren als geluidswallen. Aan de binnenkant van het circuit bevinden zich een parkeerterrein en enkele gebouwen.



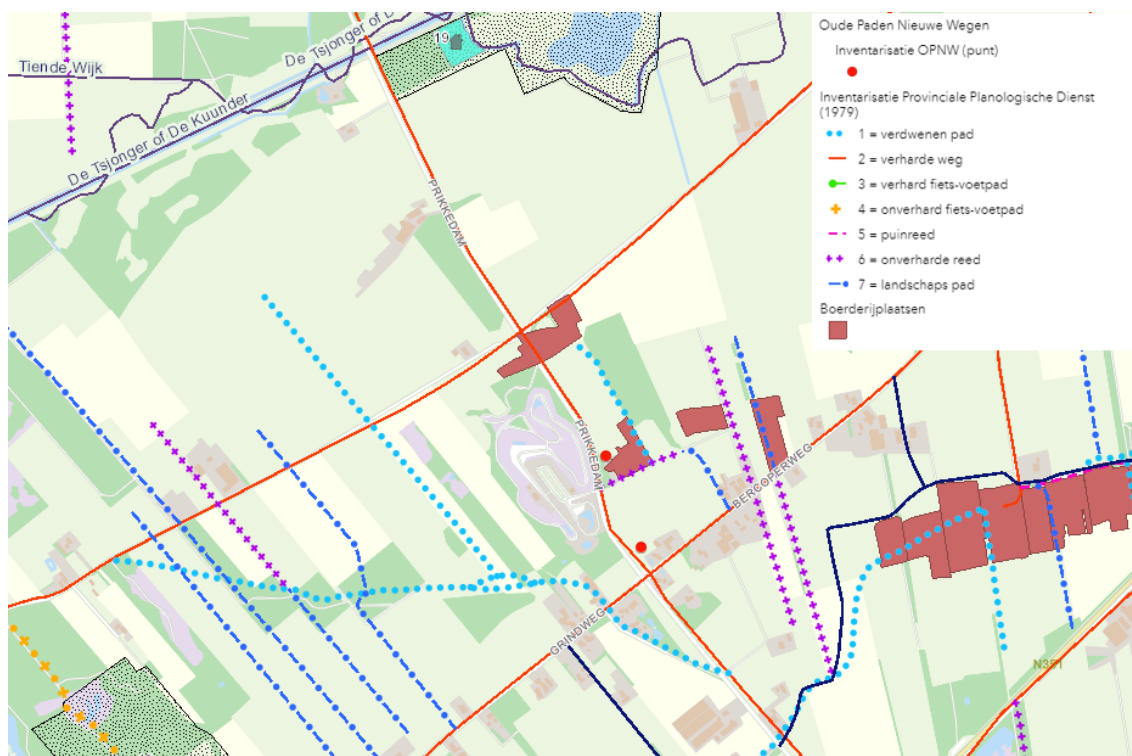
Figuur 9.2 natuur in de binnenbocht

9.3.2. Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische kaart Fryslân (figuur 9.3) blijkt dat binnen het plangebied een deel van een boerderijplaats aanwezig is. Een boerderijplaats is een al dan niet verhoogde locatie die in de middeleeuwen werd bewoond door boeren. Omdat in de late middeleeuwen en nieuwe tijd verreweg de meeste Friezen nog boer waren, vormen de boerderijplaatsen de kern van de toenmalige samenleving. De boerderijplaatsen zijn daardoor belangrijk voor de kennis van bewoningsgeschiedenis en over de ontwikkeling van het cultuurlandschap op lokaal, regionaal en provinciaal niveau. De kenmerkende onderdelen van de boerderijplaats zijn:

- het erf met de boerderij, de bijgebouwen, de omgrachting, de groenaanplant en de functioneel erbij horende aangrenzende (kleine) terreinen: boomgaard, moestuin en kalverenweide. De opbouw van het erf geeft informatie over de vorm en structuur van de plaats en zijn ontwikkeling in de tijd;
- de bodem waarop het erf gelegen is. Ze vormt het archeologische archief en biedt kennis over de geschiedenis van de boerderijplaatsen;
- de ligging van de boerderijplaats. Deze die is ontstaan in een nauwe relatie met de omliggende verkaveling en infrastructuur in de ruimtelijke omgeving en verschaft ons kennis over de ontwikkeling van het cultuurlandschap.

Op de cultuurhistorische kaart Fryslân is ook de ligging van oude paden en nieuwe wegen opgenomen. De weg Prikkedam is geclassificeerd als nieuwe weg. Tegenover de ingang van het motorcrossterrein (inrit Prikkedam 1) is een onverharde reed opgenomen, die de verbinding vormt met een landschapspad (ten zuiden) en een verdwenen pad ten noorden richting de boerderijplaats.

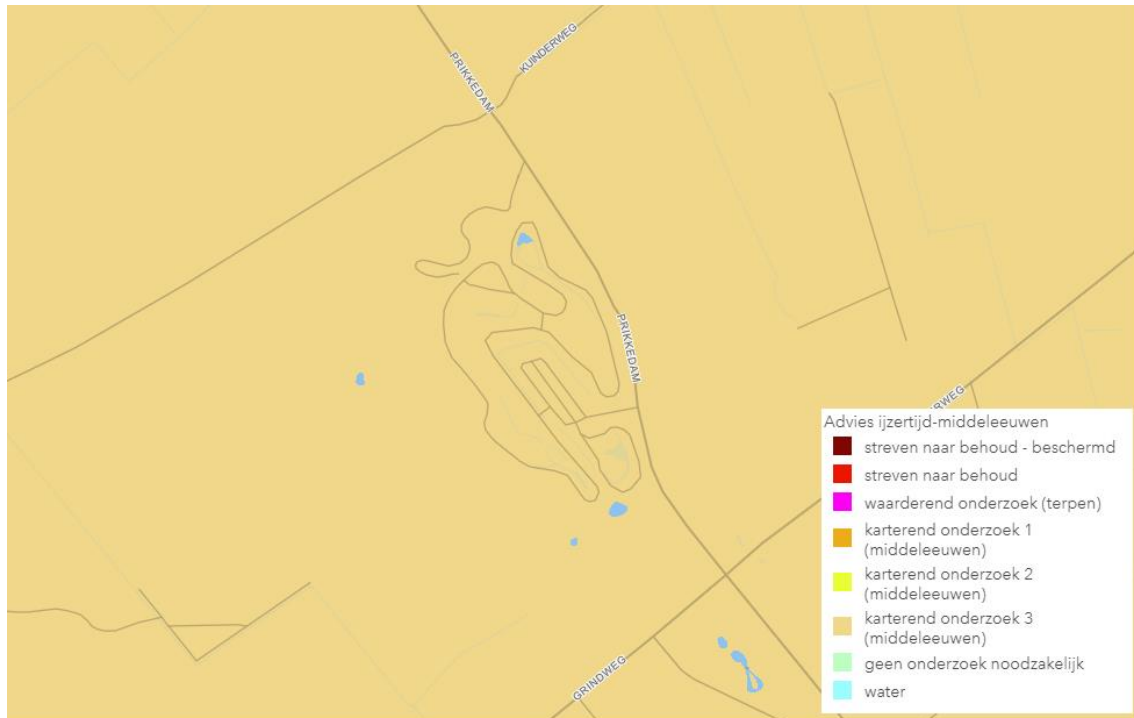


Figuur 9.3 Cultuurhistorische Kaart Fryslân

9.3.3. Archeologie

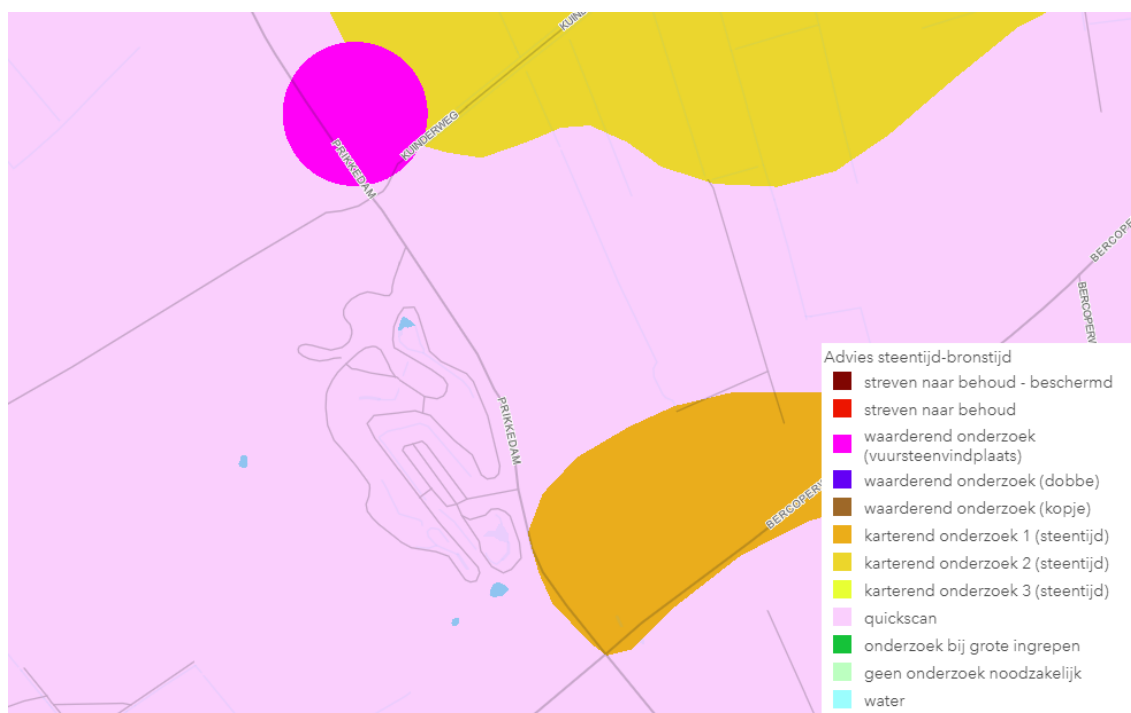
Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied voor de periode ijzertijd-middeleeuwen het advies: karterend onderzoek 3 (middeleeuwen) (figuur 9.4).

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau. Indien de vindplaats een nieuw aangetroffen terp betreft, geldt het advies: 'waarderend onderzoek op terpen'. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.



Figuur 9.4 Archeologische kaart (FAMKE) ijzertijd-middeleeuwen.

Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied tevens het advies quickscan voor de periode steentijd-bronstijd (figuur 9.5). Van deze gebieden wordt vermoed dat eventuele aanwezige archeologische resten al ernstig verstoord zijn, maar dit is niet met zekerheid te zeggen. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten. Een quickscan is een extensief booronderzoek waarmee duidelijk gemaakt wordt of het steentijd bodemarchief intact is. Bij een intact bodemarchief kan dan over worden gegaan op een karterend onderzoek 2 (6 boringen per hectare). Tevens dient te worden nagegaan of er zich bekende vuursteenvindplaatsen en dobben in het gebied bevinden. Deze locaties moeten dan vervolgens door middel van een archeologisch onderzoek worden gewaardeerd (zie advies 'waarderend onderzoek vuursteenvindplaatsen' en 'waarderend onderzoek dobben'). De resultaten kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.



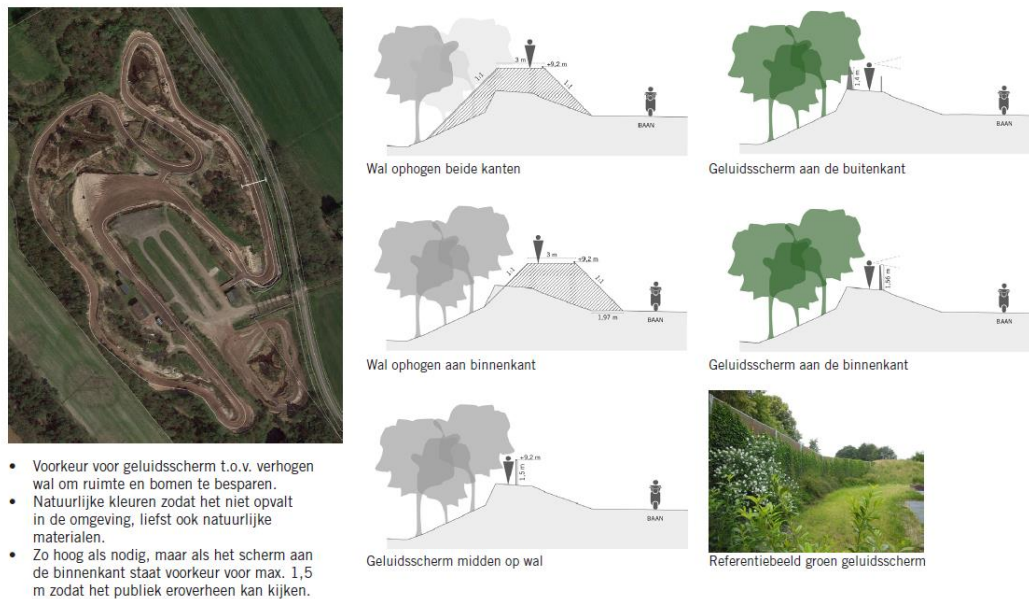
Figuur 9.5 Archeologische kaart (FAMKE) steentijd-bronstijd

9.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

9.4.1. Landschap

De voorgenoemen activiteit betreft het legaliseren van de activiteiten die nu plaatsvinden, dit heeft geen nieuwe effecten op de omgeving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de voorgenoemen activiteit extra geluidmaatregelen nodig zijn om de ruimtelijke inpassing te borgen. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van geluidschermen van circa 2 meter hoogte op de aanwezige geluidwallen. Het plaatsen van de schermen zal geen nadelig effect hebben op de omliggende landschap, omdat de aanwezige beplanting voldoende afscherming geeft zodat dat de geluidmaatregelen niet direct zichtbaar zijn van buiten het plangebied. In figuur 9.6 zijn dwarsdoorsneden opgenomen van de mogelijke manieren om dit te realiseren. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval geen geluidsschermen worden geplaatst, maar de grondwal wordt aangepast zijn er wel gevolgen voor het landschap. Vooral het ophogen van de wal aan beide zijden treedt wel een landschappelijk effect op, doordat bomen verdwijnen. Echter ook bij de andere mogelijkheden voor de aanpassing van de grondwal verandert het landschappelijk aanzicht, maar dan ten aanzien van de beleving vanuit het mid-denterrein. Dit aspect wordt licht negatief beoordeeld (-/0).



Figuur 9.6 doorsnede landschappelijke inpassing

Wel zullen er voor het plaatsen van een geluidsscherm op het eigen terrein van de motorcrossbaan een aantal planten verwijderd moeten worden. Dit heeft nauwelijks invloed op het landschap en het zicht vanaf de omgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval van het aanpassen van de grondwal is er tijdelijk sprake van redelijke impact, aangezien de beplanting opnieuw moet worden aangebracht, maar in de eindsituatie is de impact neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.2. Cultuurhistorie

De voorgenomen activiteit maakt geen fysieke ingrepen mogelijk die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.3. Archeologie

Het terrein is sinds 1946 in gebruik als motorcrossterrein. De bodem is door deze activiteiten mogelijk reeds verstoord. Binnen het plangebied worden geen ingrepen in de bodem uitgevoerd met een oppervlakte van meer dan 5.000 m². De effecten op mogelijk aanwezige archeologische resten ten gevolge van dit plan worden dan ook uitgesloten. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen ingrepen in de bodem nodig, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.5. Alternatief beginnersbaan

9.5.1. Landschap

Als de beginnersbaan wordt verplaatst naar het natuurgebied (parkeerplaats ten noorden) zal hier de landschappelijke waarde afnemen, door het kappen van bomen die de motorcrossbaan uit het zicht houden van de omgeving.

Bij het verplaatsen naar het middengebied worden geen bestaande natuurwaarden of landschappelijk waarden aangetast, aangezien dit nu al onverhard parkeerterrein is.



Parkeerterrein midden



Parkeerterrein noordkant

Bij het verplaatsen naar de noordkant zal het gebied meer aan de buitenkant komen te liggen en hier zullen nieuwe geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Dit kan ten koste gaan van natuur- en landschappelijke waarden. Om deze waarden te compenseren/toe te voegen, moet de te realiseren beginnersbaan met opgaande beplanting (struiken, bomen) worden omzoomd om het zicht op de baan van buitenaf te minimaliseren. Tevens kan deze beplanting waarde toevoegen in de karakteristieke beplanting van de regio.

Vanwege de benodigde parkeervoorziening zal het terrein van de huidige gelegen beginnersbaan worden ingericht als parkeerterrein/rennerskwartier. Om het terrein geschikt te maken zal de aanwezige bomen worden gekapt en moet de huidige waterpartij worden gedempt. Deze variant wordt hierdoor beoordeeld als negatief (-).

9.5.2. Cultuurhistorie

Het verplaatsen van de beginnersbaan maakt geen fysieke ingrepen nodig die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.5.3. Archeologie

Met de verplaatsing van de beginnersbaan naar het rennerskwartier of het parkeerterrein ten noorden van de crossbaan worden ingrepen in de bodem gedaan van meer dan 5.000 m². Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde en bij ingrepen van meer dan 5000 m² kan de aantasting van archeologische waarden niet worden uitgesloten zonder archeologisch onderzoek. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld als negatief -/0.

9.6. Toekomstscenario

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats die een mogelijk negatief effect hebben op de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In de onderstaande tabel is de beoordeling van de varianten per thema weergegeven.

Tabel 9.2 Effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Beoordelingscriteriën/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Landschap	Aantasting kenmerken	-/0	-/0	-/0	-	0
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	0	0	0	0	0
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0

Maatregelen

Voor de voorgenomen activiteit en de plusvarianten zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.

10. Bodem en water

10.1. Toetsingskader

10.1.1. Bodem

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem, door het geschikt maken van ernstig verontreinigde grond (functiegericht saneren), het blijvend beheer van niet ernstig verontreinigde grond en door het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan en de Beleidsbrief Bodem. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt, zoals de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit.

Wet Bodembescherming

De Wet Bodembescherming (Wbb) stelt regels om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en haar fysieke eigenschappen te beschermen. Enerzijds heeft de wet een preventief doel en worden regels beschreven om te voorkomen dat een nieuwe verontreiniging van de bodem ontstaat. Anderzijds heeft de Wbb een curatief doel door voorwaarden te geven voor het beperken of ongedaan maken van reeds bestaande verontreinigingen.

Besluit bodemkwaliteit

Volgens het generieke (landelijke) kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij het toepassen van grond en baggerspecie een zogenoemde 'dubbele toets': de toe te passen partij grond of baggerspecie moet passen bij zowel de kwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse van de ontvangende bodem (Landbouw/natuur, Wonen en Industrie). De toe te passen partij moet daarbij voldoen aan de schoonste van de twee.

10.1.2. Water

Diverse beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer, waaronder op Europees niveau de Kaderrichtlijn Water (KRW) en op nationaal niveau het Nationaal Waterplan (NW), Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21), het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en de Waterwet.

De provincie en het waterschap hebben deze uitgangspunten verder doorvertaald in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Wettelijke verankering van het waterbeleid vindt plaats in de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De regels die zijn vastgelegd in een verordening van de waterschappen, worden 'de Keur' genoemd. De Waterwet kent één watervergunning, de voormalige Keurvergunning is hierin opgenomen.

Waterschapsbeleid

Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Hierin beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het Wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de

thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

Watertoets

De watertoets is een proces waarmee in ruimtelijke plannen de mogelijke risico's en kansen van water vroegtijdig in beeld worden gebracht in overleg met de waterbeheerder, in dit geval het wetterskip Fryslân. Het gaat daarbij om alle relevante waterhuishoudkundige aspecten, waaronder grondwater, waterberging en waterkwaliteit. De afweging en verantwoording daarvan krijgen de vorm van een waterparagraaf in de toelichting op het gemeentelijk bestemmingsplan. De watertoets is (wettelijk gezien) gekoppeld aan de totstandkoming van het bestemmingsplan en niet expliciet aan de totstandkoming van de milieueffectrapportage.

10.2. Onderzoeksmethode en criteria

In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Beide aspecten worden kwalitatief onderzocht op basis van bestaande bronnen.

Tabel 10.1 Beoordelingskader bodemkwaliteit en water

thema	beoordelingscriteria/ te beschrijven effecten	werkwijze
Bodem	Grondverzet/bodemopbouw Invloed op bodemkwaliteit	Kwalitatief Kwalitatief
Water		
- grondwater	Effect op grondwaterkwantiteit en -kwaliteit	Kwalitatief
- oppervlaktewater	Effect oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit	Kwalitatief
- waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	Kwalitatief

De effecten op het thema bodem worden als volgt gescoord:

- de bodemkwaliteit verslechtert;
- /0 de bodemkwaliteit verslechtert in beperkte mate;
- 0 er treedt noch verslechtering, noch verbetering op van de bodemkwaliteit;
- 0/+ de bodemkwaliteit verbetert in beperkte mate;
- + de bodemkwaliteit verbetert in sterke mate.

De effecten op het thema water worden als volgt gescoord:

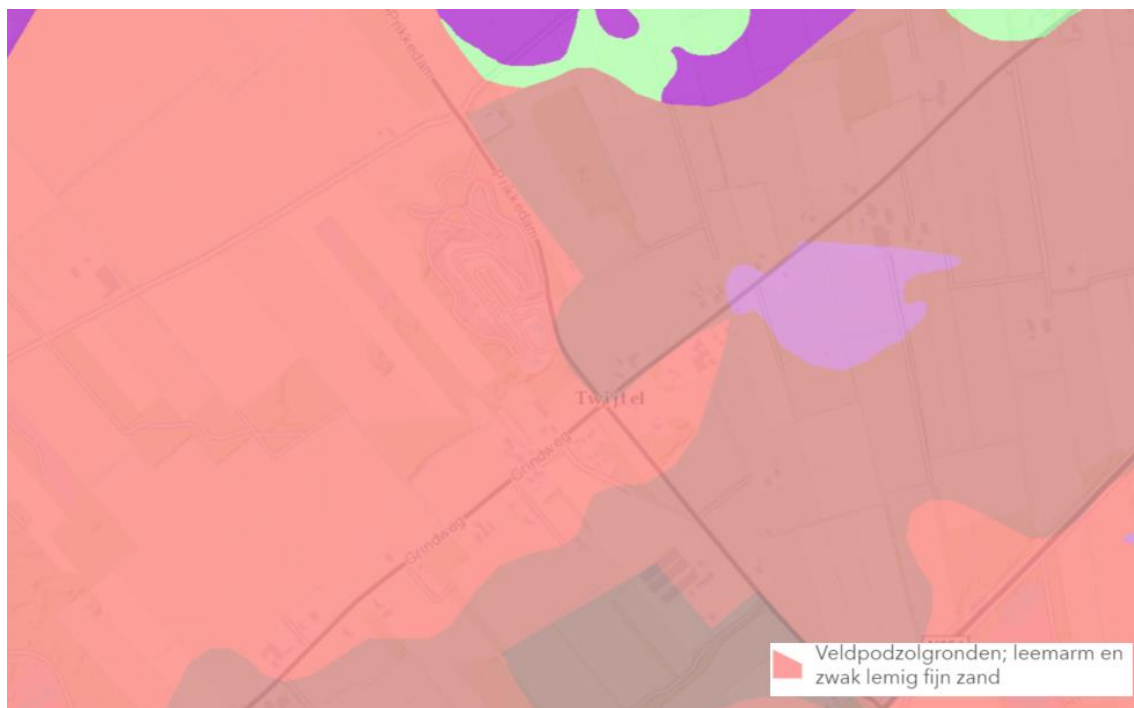
- er treedt verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert, de waterberging bedraagt meer dan 20% minder dan de opgave, de riolering wordt gedeeltelijk afgekoppeld;
- /0 er treedt nauwelijks verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert in beperkte mate, de waterberging bedraagt 0 tot 20% minder dan de opgave, de riolering wordt grotendeels afgekoppeld;
- 0 waterkwantiteit, (grond)waterkwaliteit, de waterberging voldoet aan de opgave;
- 0/+ de (grond)waterkwaliteit verbetert in beperkte mate, er vindt extra waterberging plaats (0-20%), de riolering wordt afgekoppeld;
- + de (grond)waterkwaliteit verbetert in sterke mate, er vindt veel extra waterberging plaats (meer dan 20%).

10.3. Referentie

10.3.1. Bodem

Bodemopbouw en grondwater

Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x zwak lemig fijn zand. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of boringvrije zone.



Figuur 10.1 Bodemkaart Nederland, Bron Esri Nederland

Kwaliteit van bodem en grondwater

Volgens de gegevens uit het bodemloket blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht of gesaneerd. De locatie is opgenomen als provinciale locatie; MAKK, Prikkedam1 (FR008500172). Hieruit blijkt dat vanaf 1963 de verontreinigde activiteit "motorcrossterrein" plaats vindt.

Op 01-06-1993 is door Ecolyse BV een indicatief onderzoek (C-855.10) uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de baan op enkele locaties licht verhoogde gehalte minerale olie is aangetroffen. Ter plaatse van de bovengrondse tank van 6 m³ is in de bovengrond een licht verhoogde gehalte van minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalte gemeten. De resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

In het kader van de vergunning Wet milieubeheer (2001) is op 16 juli 2001 door Jansma Drachten een Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek uitgevoerd (rapport nummer: 01.432). In dit onderzoek zijn de locaties: het rennerskwartier, de voormalige bovengrondse tank in de loods en het baanvak nabij de start onderzocht. Hieruit blijkt dat licht verhoogde gehalte van min olie, PAK, EOX in de onder en bovengrond zijn aangetroffen. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten van chroom, nikkel, xylenen, tetra-chlooretheen aangetroffen. De aangetroffen lichte verontreiniging geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

Opslag milieuverontreinigende stoffen

Binnen de inrichting (nabij de loods) vindt de opslag plaats van dieselolie. Het betreft een bovengrondse tank van 720 liter. Het verbruik op jaarbasis betreft circa. 1.400 liter. De bovengrondse tank is voorzien van een lekbak. De afgewerkte olie afkomstig van de crossmotoren (circa 30 liter op jaarbasis) wordt binnen de inrichting opgeslagen, eveneens boven een lekbak. De vergunde opslagcapaciteit betreft circa 2x200 liter.

10.3.2. Water

Oppervlaktewater

In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houdt in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan- en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar, waarop het waterschap controles uitvoert (schouw). Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoeren. De overige wateren binnen de inrichtingsgrens zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het eventueel dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten middels een giertank. Het water is afkomstig van de Kuunder, aangezien er binnen het plangebied onvoldoende oppervlaktewater beschikbaar is. Bij wedstrijden is deze tank continue aanwezig.



Figuur 10.2 Uitsnede Legger Wetterskip Fryslân

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit. De waterpartijen binnen het plangebied zijn niet aangesloten op het watersysteem in de omgeving en worden gevoed door regenwater en grondwater.

Veiligheid en waterkeringen

In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones van waterkeringen gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel. Binnen de inrichting is een afspuitplaats met put aanwezig. Via de put wordt het overtollige water in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar gemeente wordt gebracht voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van circa 2 m³ en is voorzien van een vloeistofdichte coating. Het Wetterskip heeft voor deze activiteit een vergunning verleend op 1 feb 1996.

10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten**10.4.1. Bodem***Grondverzet*

Met de voorgenomen activiteit en plusvarianten worden in principe geen ingrepen gedaan in de bodem. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanwezige geluidwallen een aanpassing behoeven. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van schermen bovenop de aanwezig geluidwallen. Indien deze maatregel wordt uitgevoerd is er geen sprake van grondverzet (0).

Indien deze geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een gekeurde partij grond worden aangevoerd. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn en omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt vooralsnog beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het ophogen van de geluidwallen met grond zal geen negatief effect hebben op de bodemopbouw ter plaatse. De huidige grondwallen bestaan al uit opgebrachte grond waardoor de bodemopbouw ter plaatse van de grondwallen reeds is verstoord. Dit effect wordt beoordeeld als licht neutraal (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

De voorgenomen activiteit gaat uit van het huidig gebruik van het terrein. De plusvarianten gaan uit van een intensivering van het gebruik van het terrein. Vanaf 1946 is het terrein in gebruik als motorcrossterrein. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, de licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van naderonderzoek. Bovendien is wettelijk geregeld dat nieuw ontstane bodemverontreinigingen als gevolg van een (bedrijfs)activiteit (bijvoorbeeld een crash of bij een reparatie op het rennerskwartier) meteen opgeruimd moeten worden door de veroorzaker (zorgplichtbeginsel). Omdat dit bij wet geregeld is levert de voorgenomen activiteit en de intensivering van het gebruik geen nadelige effecten op. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.4.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen gedaan die van invloed zijn op de grondwaterkwantiteit. Het gebruik van het terrein door verbrandingsmotoren kan invloed hebben op de grondwaterkwaliteit.

Indien er een calamiteit voorkomt waarbij de bodem en het grondwater verontreinigd raakt, dient de verontreiniging direct te worden gesaneerd volgens de Wet bodembescherming. De effecten op het grondwatersysteem worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Met de voorgenoemen activiteit vinden geen ingrepen plaats in het oppervlaktewatersysteem. Hierdoor zijn effecten op voorhand uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De waterpartijen worden gevoed door regen en grondwater. Binnen de voorgenoemen activiteit en de plusvarianten worden geen ingrepen gedaan die de kwaliteit van het water beïnvloeden. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Door meerdere wedstrijden en activiteiten toe te staan zal er een toename ontstaan van het aantal vervuilingseenheden (ve's). Het aanwezig rioolstelsel en de opvangpunt (spuitplaats) beschikken over voldoende capaciteit om het afvalwater te verwerken en tijdelijk op te slaan. (0).

10.5. Alternatief beginnersbaan

10.5.1. Bodem

Grondverzet

Met het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel of naar het rennerskwartier worden werkzaamheden in de bodem uitgevoerd. Ook dient op deze locatie een grondwal te worden gerealiseerd ter afscherming van het geluid. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied, kan niet zondermeer worden uitgegaan van een gesloten grondbalans. Voor de realisatie van de beginnersbaan en de geluidwallen wordt dan ook uitgegaan dat de aanvoer van grond nodig is. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw

Het realiseren van een beginnersbaan op het noordelijk gelegen terrein heeft invloed op de bodemopbouw in dit gebied. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied is het niet wenselijk om de bodem te verlagen. De baan zal dan plaatselijk op de huidige bodem worden aangebracht. Tevens zal er een waterpartij worden aangelegd. Er vindt daardoor een geringe aantasting plaats van de huidige bodemopbouw in het gebied. Dit aspect wordt beoordeeld met licht negatief (-/0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege het huidige gebruik kan op voorhand niet worden uitgesloten dat er mogelijke verontreinigingen aanwezig zijn. Alvorens deze werkzaamheden worden uitgevoerd zal de kwaliteit van de bodem moeten worden onderzocht. Mogelijke verontreiniging dienen te worden gesaneerd (0/+).

10.5.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan zal een lokale invloed hebben op het grondwatersysteem. De gemiddeld hoogste grondwaterstand binnen het plangebied bedraagt circa 0,40 m-mv. Indien het maaiveld wordt verhoogd door de aanleg van de beginnersbaan en de grondwallen kan er een lichte stijging van het grondwater plaatsvinden. Door het aanleggen van een waterpartij zal dit effect worden opgeheven. De mate waarin dit effect kan optreden en tot hoever dit effect reikt, zal bij de uitwerking nader moeten worden onderzocht. Op basis van de beschikbare gegevens wordt dit aspect licht negatief beoordeeld (-/0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel zal invloed hebben op de waterhuishouding binnen de inrichting grens. Indien de huidige locatie van de beginnersbaan wordt omgevormd naar een parkeerterrein zal de waterpartij op deze locatie worden gedempt. Een demping van de waterpartij moet 1 op 1 worden gecompenseerd. Op de nieuwe locatie van de beginnersbaan zal deze compensatie worden gerealiseerd. Gezien het feit dat de waterpartijen niet zijn aangesloten op het watersysteem in de omgeving, kunnen effecten op de omgeving worden uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit

De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De verplaatsing van de beginnersbaan heeft geen invloed op de waterkwaliteit omdat nieuw te graven water niet wordt aangesloten op de waterhuishouding buiten het plangebied. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6. Toekomstscenario

10.6.1. Bodem

Grondverzet

Binnen het toekomstscenario vindt geen grondverzet plaats. Er treden voor dit aspect geen effecten op (0)

Invloed op huidige bodemopbouw

Er worden binnen deze variant geen ingrepen voorgesteld die effect hebben op de huidige bodemopbouw (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit

Vanwege de overgang van crossen met een verbrandingsmotor naar een elektrische motor, neemt de kans op het bodemverontreiniging af. Omdat de MSV in de huidige situatie moet voldoen aan de zorgplicht en dus bij calamiteiten de bodemverontreiniging moet saneren, wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6.2. Water

Effect op grondwatersysteem

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op het grondwatersysteem (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem

Er worden geen ingrepen in het huidige watersysteem voorgesteld. Er treden dan ook geen effecten op het watersysteem in en rond het plangebied (0).

Effecten op waterkwaliteit

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op de waterkwaliteit (0).

Effecten op waterketen

Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 10.2 zijn de effectscores voor bodem en water samengevat.

Tabel 10.2 Samenvattende beoordeling bodemkwaliteit en water

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	0	0	0	-/0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
	Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
	Waterketen	0	0	0	0	0

Maatregelen*Bodem*

Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.

Water

Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied. Voor de overige alternatieven is er geen sprake van dempingen.

11. Externe veiligheid

11.1. Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hiervoor zijn grenswaarden en richtwaarden van toepassing. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

11.2. Onderzoeksmethode en criteria

In tabel 11.1 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor externe veiligheid worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 11.1 Beoordelingskader externe veiligheid

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
externe veiligheid	aanwezigheid risicobronnen en contouren	kwalitatief

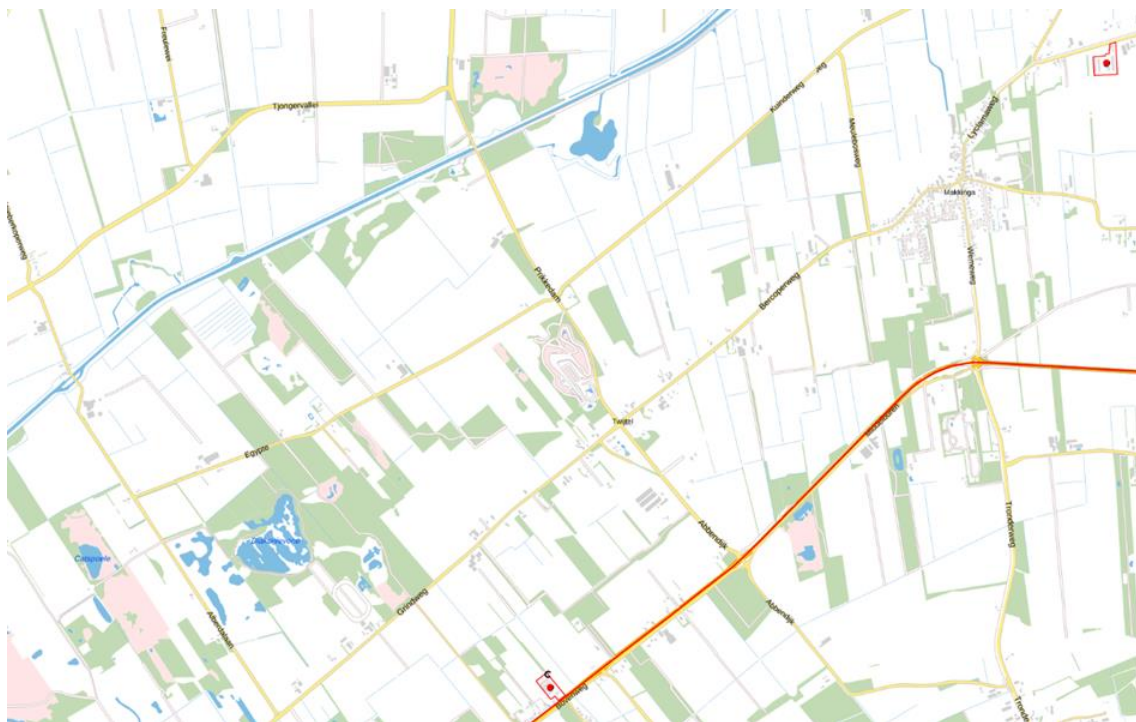
De effecten op externe veiligheid kunnen als volgt worden beoordeeld:

- (grote) toename van PR, toename beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, toename GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde en/of GR overschrijdt 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- /0 geringe toename van PR, geen extra beperkt kwetsbare objecten binnen PR-contour, toename GR minder dan 10%;
- 0 geen verandering van PR, verandering GR minder dan 0,1 * de oriëntatiewaarde;
- 0/+ beperkte afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR tussen de 1% en 10% van de oriëntatiewaarde;
- + afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde.

11.3. Referentie

Het motorcrossterrein wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, aangezien het een sport- en kampeerterrein betreft, niet bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Het motorcrossterrein is zelf geen risicobron.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied geen vervoer plaats vindt van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.



Figuur 11.1 Risicobronnen in en nabij het plangebied. Bron: professionele risicokaart

11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

De activiteiten wijzigen niet zo ingrijpend dat er sprake is van een risicobron.

Als er vaker meerdaagse wedstrijden worden gehouden of meer personen aanwezig zijn (bijvoorbeeld in de plusvarianten), kan het motorcrossterrein worden beschouwd als een kwetsbaar object. Aangezien er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn of worden voorzien, leidt dit niet tot een andere oordeel. Er zijn geen effecten ten aanzien van externe veiligheid te verwachten.

11.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 11.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 11.2 Effectbeoordeling externe veiligheid

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Externe veiligheid	aanwezigheid risico-bonnen en –contouren bij een (beperkt) kwetsbaar object	0	0	0	0	0

Voor wat betreft externe veiligheid zijn geen mitigerende maatregelen nodig. Er is geen significant verschil tussen de voorgenomen activiteit, plusvarianten, het alternatief beginnersbaan en het toekomstscenario.

12. Klimaatadaptatie en energietransitie

12.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel nationale, regionale en lokale doestelingen waarbij aan de doelbijdrage kan worden getoetst.

Klimaatadaptatie

In het Deltaprogramma 2017 staat: "Om de aanpak voor waterrobuuste en klimaatbestendige (her)ontwikkeling te versterken stelt het Deltaprogramma ook een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie op, in aanvulling op het Deltaplan Waterveiligheid en het Deltaplan Zoetwater. Het op te stellen Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zal onderdeel zijn van het Deltaprogramma 2018. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie draagt bij aan overzicht, slagkracht en wederzijdse inspiratie. En heeft als doel dat alle overheden samen de ambitie vastleggen dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht."

Door klimaatverandering zal de zeespiegel stijgen, hoosbuien en langere perioden van droogte kunnen zorgen voor gevaarlijke situaties en overlast. Het is daarom van belang dat de effecten die door klimaatverandering kunnen optreden bij een ruimtelijke ontwikkeling in het proces wordt meegewogen, zodat in een vroeg stadium maatregelen kunnen worden getroffen om veiligheid te borgen en schade te beperken.

Klimaatadaptatie heeft betrekking op klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de openbare ruimte. Klimaatverandering kan leiden tot schade en slachtoffers, met als uiteindelijk gevolg verslechtering van de economische concurrentiepositie. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen en wateroverlast door extreme buien, hittestress, droogte en andere weersomstandigheden (bijvoorbeeld harde wind, toename blikseminslag).

Energietransitie

De energietransitie vraagt om ruimte. Het is daarom belangrijk om te onderzoeken wat de (toekomstige) energiebehoefte van het plangebied is, welke mogelijkheden voor energiebesparing er zijn, welke energiebronnen kunnen worden ingezet, wat zijn daarvan de mogelijke ruimtelijke effecten en welk doelbereik daarmee gehaald kan worden.

Regionaal

Er wordt gewerkt aan een regionale energiestrategie Friesland, dit is een samenwerking van de gemeentes Achtkarspelen, Ameland, Dantumadiel, De Fryske Marren, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Noardeast-Fryslân, Ooststellingwerf, Opsterland, Schiermonnikoog, Smallingerland, Súdwest Fryslân, Terschelling, Tytsjerksteradiel, Vlieland, Waadhoeke, Weststellingwerf en het Waterschap Wetterskip Fryslân. De doelstelling voor dit project is energieneutraal in 2050.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Ooststellingwerf wil in 2030 energieneutraal zijn. Hiertoe zijn verschillende projecten en programma's gestart om energiebesparing en het opwekken van vernieuwbare energie te stimuleren.

12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria

Ten aanzien van de thema's klimaat en energie vindt een kwalitatieve toetsing plaats waarbij wordt beoordeeld in hoeverre sprake is van klimaatbestendige ontwikkeling. In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 12.1 Toetsingscriteria en onderzoeksmethodiek duurzaamheid en klimaat

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
klimaatadaptatie	Voldoende waterberging Voorkomen hittestress en verdroging.	kwalitatief kwalitatief
klimaatneutraal	Reductie CO ₂ -uitstoot. Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief kwalitatief

12.3. Referentie

Het terrein is grotendeels onverhard, geaccidenteerd en voorzien van poeltjes. Er is hiermee voldoende waterbergingscapaciteit aanwezig. Door de groene omgeving zal er ook geen sprake van hittestress zijn. Wel is er beperkt water aanwezig op de locatie, bij wedstrijden wordt er water van buiten de inrichting aangevoerd om de baan te kunnen besproeien tegen stofoverlast.

Op dit moment bestaat het energiegebruik voor het verbruik van elektriciteit en gas voor verwarming/verlichting van algemene gebouwen (sanitair), het terrein en de omroepinstallatie en brandstof voor de motoren en tractor. Vanwege het gebruik van verbrandingsmotoren is er wel sprake van CO₂-emissies.

Gezien de beperkte openingstijden en de beperkte omvang van de voorzieningen, is het energieverbruik gering.

12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.

12.4.1. Klimaatadaptatie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met de voorgenomen activiteit, plusvarianten en het alternatief niet vergroot. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem (0).

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Op dit aspect is de inrichting niet zelfvoorzienend en wordt daardoor beoordeeld als licht negatief (-/0).

12.4.2. Energie

De energie vragende activiteiten binnen de inrichting veranderen niet noemenswaardig. Bij de Plusvariant wedstrijden wordt er wel vaker gecrost, wat betekent dat er meer CO₂ uitstoot is en iets meer energie(brandstof)verbruik, dit scoort daarom licht negatief (-/0).

Indien er in de toekomst meer elektrisch wordt gecrost, dan zal de CO₂ uitstoot afnemen alsmede het brandstofverbruik. In dit geval is de MSV voornemens om de benodigde elektriciteit op te wekken middels zonne-energie binnen de inrichting. Het streven hierbij is dat de activiteiten volledig energieneutraal zal zijn. De haalbaarheid zal in een later stadium worden onderzocht. Dit scenario scoort daarom licht positief (+).

12.5. Effectbeoordeling

Tabel 12.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 12.2 Effectbeoordeling duurzaamheid en klimaat

Thema	Beoordelingscriterium/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	0	0	0	0	0
	Voorkomen verdroging	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
	CO2-uitstoot.	0	-/0	0	0	+

13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring

13.1. Conclusie

Algemene conclusie

In dit MER zijn de effecten van de bestaande, legale situatie (referentiesituatie) bij het motorcrossterrein De Prikkedam beschreven en vergeleken met de eisen en richtlijnen vanuit een goede ruimtelijke ordening, milieuwetgeving en bestaande rechten. Daarnaast is onderzocht wat de effecten zijn van het huidige gebruik (inclusief het planologisch niet legale deel), met eventuele uitbreidingen van het gebruik. Ook zijn een alternatief met verplaatsing van de beginnersbaan en een toekomstscenario waarin meer elektrisch wordt gecroost onderzocht.

De samenvatting van de onderzochte effecten ten opzichte van de referentiesituatie is opgenomen in tabel 13.1. Uit dit MER blijkt dat met name geluid in de omgeving een maatgevend milieueffect is, maar ook de verkeersaspecten hebben effect op de omgeving.

Tabel 13.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings-criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginnersbaan	Toekomstscenario
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermd gebied	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermd soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0

LCA	Landschap-pelijke kwaliteit	Beïnvloeding kenmerken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-historische waarden	Beïnvloeding kenmerken	0	0	0	0	0
	Archeologische waarden	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0
		Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
	Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaatadaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hitte-stress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

De -/0*-scores bij soortenbescherming, landschap en grondverzet/bodemopbouw treden alleen indien de bestaande grondwallen worden opgehoogd. Indien er geluidschermen worden geplaatst op de bestaande wallen is de score bij deze onderdelen neutraal (0). In het akoestisch onderzoek en de kostenafweging is vooralsnog uitgegaan van het plaatsen van de geluidschermen, maar het verhogen van de geluidwallen is ook een optie om hetzelfde effect te verkrijgen.

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, met name ten aanzien van natuur en landschappelijke inpassing, die weer gecompenseerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Samenvattende conclusie

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat het voornemen, het legaliseren van het huidige gebruik, op grond van milieueffecten aanvaardbaar is wanneer dit wordt vergeleken met de referentiesituatie. Ook het toestaan van medegebruik voor veldsporten is vanuit de m.e.r-onderwerpen mogelijk, al moet ten aanzien van de vier evenementen hierbij een bestuurlijke afweging plaatsvinden te aanzien van met name de verkeersaspecten. De Plusvariant wedstrijden lijkt met name vanuit geluid niet wenselijk, het toestaan hiervan kan niet zonder een goede bestuurlijke afweging. Ook het verplaatsen van de beginnersbaan levert onvoldoende milieuwinst op om als een uitvoerbaar alternatief te worden beschouwd.

Mitigerende maatregelen

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijker te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

13.2. Leemten in kennis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke leemten in kennis nog zijn blijven bestaan. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

De in dit MER beschreven verkeerseffecten stelen op voorspellingen op basis van modellen en kentallen. Dergelijke prognoses kennen altijd een relevante onzekerheidsmarge. Als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft, kan met specifiek onderzoek, bijvoorbeeld tellingen, worden bekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Op dit moment is niet zeker welke veldsporten daadwerkelijk zullen worden georganiseerd, indien de plus-variant veldsporten wordt mogelijk gemaakt. Als blijkt dat er andere, niet voorziene activiteiten plaatsvinden of worden aangevraagd kan dit aanleiding zijn om onderdelen van dit MER aan te vullen of te heroverwegen.

13.3. Monitoring en evaluatie

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

Zoals reeds beschreven zijn geluid van het motorcrossen en de effecten van de verkeersaantrekkende werking de belangrijkste effecten van het gebruik van het motorcrosssterrein. Ook eventuele uitbreiding met veldsporten moet worden gemonitord. Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Bovenstaande registraties worden eenmaal per jaar aan het bevoegd gezag overgelegd ter controle. Indien er afwijkingen optreden van de in dit MER gehanteerde uitgangspunten moet in gezamenlijk overleg worden bepaald welke extra maatregelen nodig zijn (beperken deelnemers en/of activiteiten of onder aanvullende omstandigheden toestaan).

- SWECO. (2016, 13 december). Notitie Reikwijdte en Detailniveau. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf>
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2017, 20 april). Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf
- Nota inspraak + besluitenlijst NRD
- 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017)
- SWECO, (2018, 10 december). MER 1^e fase: geluid. <https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf>
- Peutz. (2018, 7 december) Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en planMER 1^e fase, referentie FS/MO/EA 1021-1-RA-004
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2019, 7 maart). Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf
- Nota inspraak op voorontwerp en 1^e fase
- NAA. (2019, 5 maart). Notitie beoordeling Milieueffectrapportage Fase 1. Rapportnummer: 6038/NAA/jd/2.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (1996, 18 januari) aanvraag milieuvergunning.
- NAA. (1996, 1 januari). Akoestisch onderzoek Motorcrossterrein "Prikkedam" ten behoeve van sanering industrielawaai en vergunningaanvraag. Rapportnummer: 655(NAA/jd/mh).
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2000, 8 november). Aanvraag wijzigingen en aanvullingen vergunning Wet milieubeheer.
- Provincie Friesland. (2001, 22 augustus). Vergunning Wet milieubeheer.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2003, 8 januari). Uitspraak 200104941/1
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2007, 24 april). Aanvraag uitbreidingsvergunning Wet milieubeheer.
- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2008, 28 april). Vergunning Wet milieubeheer.

- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2016, 21 mei). Omgevingsvergunning voor parkeren op een weiland – strijdig gebruik ruimtelijke ordening. Z-HZ_WABO-2016-0112.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2016, 21 september). BOB weigering opstellen bestemmingsplan.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2017, 17 april). Verzoek uitbreiding activiteiten.
- Koninklijk besluit (1987, 13 maart).
- Bestemmingsplan Buitengebied 2016. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/209040.243045388/554446.7626647145/idn/NL.IMRO.0085.BpBuitengebied2016-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam. (niet in werking, vastgesteld 2013, 26 februari. <https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/208765.04172767204/554291.2489019034/idn/NL.IMRO.0085.bpPrikkedam-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965>
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012). <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte>
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro). <https://wetten.overheid.nl/BWBR0023798/2017-07-01>
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008). <https://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/VROM2001NMP4.pdf>
- Streekplan Fryslân (2007). <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/streekplan.html>
- Grutsk op 'e Romte. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/fy-nl/3556/grutsk-op-e-romte/index.html>
- Verordening Romte Fryslân 2014. <http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/romte.html>
- Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030. https://www.ooststellingwerf.nl/home/structuurvisie-ooststellingwerf-2010-2020-2030_42326/
- Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030
- GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf. https://begroting-2016-ooststellingwerf.begrotings-app.nl/assets/media/beleidsnota_paragraaf_3_2_1.pdf
- Ecolyse BV. (1993, 1 juni) indicatief bodemonderzoek. Rapportnummer: C-855.10
- Jansma Drachten. (2001, 16 juli). Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek. Rapportnummer: 01.432
- Wetterskip. (20PM). Legger Wetterskip Fryslân. <https://www.wetterskipfryslan.nl/kaarten/leggerkaart>
- Wetterskip Fryslân. (1996, 1 februari). Watervergunning.
- Professionele risicokaart. (2019)

- <https://calculator.aerius.nl/>
- <http://geodata.rivm.nl/gcn/>
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/
- <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator/>
- Molenaar, J. (2007): "Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld", Alterra-rapport 1573
- Reijnen M. (1992): "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties"
- <https://waarneming.nl/>

Gehanteerde begrippen en afkortingen

- **MSV:** Motorsportvereniging De Prikkedam
- **Wm:** Wet milieubeheer
- **Besluit m.e.r. :** Besluit milieueffectrapportage
- **MER:** Milieueffectrapport
- **NRD:** Notitie reikwijdte en detailniveau
- **NNN- gebied:** Natuurnetwerk Nederland
- **KNMV:** Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
- **MON:** Motorsport Organisatie Nederland
- **(O)NK- wedstrijden:** Open Nederlandse Kampioenschap
- **Enduromotoren:** zijn crossmotoren, vanaf de fabriek viertaktmotoren en voldoen aan de wettelijke eisen voor rijden op de openbare weg en hebben een kentekenbewijs.
- **Trialmotoren:** De motorfietsen zijn speciaal ontworpen voor de trialsport. Hier is het de bedoeling een hindernissenparcours af te leggen zonder met de voeten aan de grond te komen.
- **Quads:** Een quad is een vierwielige motorfiets of brommer en dus een motorvoertuig. Utilityquads zijn gemaakt om werk te verrichten en om over ruig terrein te kunnen rijden. De sportquads worden gebruikt als sportvoertuig. In principe zijn sportquads gemaakt om zo snel en wendbaar mogelijk te zijn op een zanderig of modderig terrein, maar voor diepe modder en ander erg moeilijk terrein zijn ze minder geschikt.
- **SGW:** Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (paardensport)
- **A-wedstrijd:** is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.

- **B-wedstrijd:** is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.
- **CROW:** Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam.
- **GVVP:** Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan
- **VVN:** Veilig Verkeer Nederland
- **HMRI:** Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999
- **Besluit NIBM:** Niet in betekende mate
- **Wnb:** Wet natuurbescherming
- **GS:** Gedeputeerde Staten
- **PS:** Provinciale Staten
- **EHS:** Ecologische hoofdstructuur
- **CHK:** Cultuurhistorische kaart
- **Lt-kaart:** Landschapstypenkaart
- **FAMKE:** Friese Archeologische Monumentenkaart Extra
- **AMK:** Archeologische Monumentenkaart
- **IKAW:** Indicatieve Kaart Archeologische Waarden
- **Wbb:** Wet Bodembescherming
- **KRW:** Kaderrichtlijn Water
- **NW:** Nationaal Waterplan
- **WB21:** waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw
- **NBW:** Nationaal Bestuursakkoord Water
- **Ve's:** De Vervuilingseenheid ve is de eenheid waarin de vervuiling van afvalwater wordt gemeten en waarmee in Nederland de verontreinigingsheffing en zuiveringsheffing worden vastgesteld.
- **PR:** Plaatsgebonden risico
- **GR:** Groepsrisico

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Memo Locatiestudie

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

mw. H.M. Smit, BSc.

planstatus

datum:

24-05-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Bepalen zoekgebied	3
2. Locatieafweging	5
3. Potentiële alternatieve locaties	13
3.1. Beoordeling alternatieve locaties	14
3.2. Overzicht kostenindicatie	23
4. Conclusie	25

1. Inleiding

De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd te onderzoeken in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn en daarbij een ruim zoekgebied te hanteren. Met deze memo wordt de locatiestudie en de benodigde GIS- analyses beschreven.

1.1. Bepalen zoekgebied

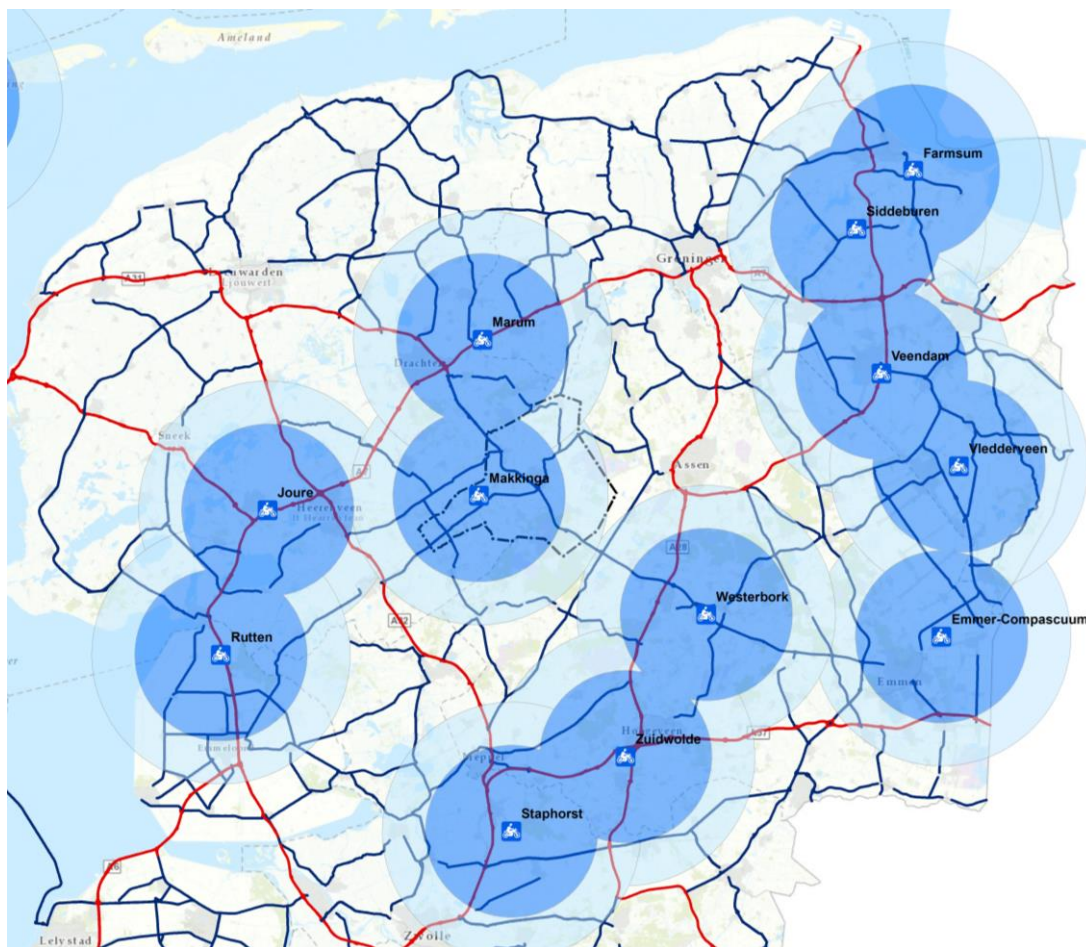
Motorcross in de regio

In de drie noordelijke provincies (met uitzondering van de Waddeneilanden) en de noordelijke helft van Overijssel en Flevoland zijn 12 motorsportcircuits te vinden. Het betreft de volgende locaties:

Adres	Postcode	Locatie	Provincie
Kloosterweg 4	9363 VJ	Marum	Groningen
Oosterlaan 5	9936 HN	Farmsum	Groningen
Hoofdweg 44	9628 CP	Siddeburen	Groningen
Jan Kokweg 8	9641 KT	Veendam	Groningen
Aviaweg 1	9585 PJ	Vledderveen	Groningen
Prikkedam 1	8432 VC	Makkinga	Friesland
Polderbosdyk 37	8502 TJ	Joure	Friesland
Veenakkers 35	7881 XA	Emmer Compasuum	Drenthe
Stukkenweg	9434 TK	Westerbork	Drenthe
Noorderweg 2	7921 PB	Zuidwolde	Drenthe
Spoordijk 2	7951 LA	Staphorst	Overijssel
Ruttenseweg 10	8314 RG	Ritten	Flevoland

Rondom deze 12 locaties zijn zones van 10 kilometer en 15 kilometer ingetekend (zie figuur 1.1). Met deze zones wordt een indicatie gegeven van het verzorgingsgebied van de terreinen. Aannemelijk is dat de meeste crossers bij voorkeur gebruik maken van het dichtstbijzijnde crossterrein. Omdat elke baan weer andere eigenschappen heeft, wordt door de crossers ook wel gebruik gemaakt van andere banen. Dit betekent dat voor wedstrijden op de Prikkedam ook crossers van andere verenigingen komen trainen op de zandondergrond. Prikkedam is het gehele jaar geopend en daardoor wordt de baan in winterperioden, wanneer andere banen gesloten zijn, ook gebruikt door crossers buiten het verzorgingsgebied.

De 10 km-zone rondom Prikkedam beslaat het zuidwestelijke deel van de gemeente Ooststellingwerf en beperkte delen van de gemeenten Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. In het noorden overlapt de 10 km-zone van Prikkedam voor een klein deel met de 10-km zone van het crossterrein Marum. De 15 km-zone rondom Prikkedam beslaat het gehele grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf en grotere delen van Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. Deze zone overlapt voor een deel met de 15-km zone rondom de crossterreinen bij Marum (noord) en Joure (west), en raakt voor een zeer beperkt deel met de 15 km-zone rondom het crossterrein bij Westerbork (zuidoost).



Figuur 1.1: Motorcrossterreinen in Noord-Nederland

Gelet op de overlap met de zones van Marum, Joure en Westerbork liggen zoekgebieden ten noorden, westen en zuidoosten van de gemeente Ooststellingwerf niet voor de hand. Het gebied ten zuidwesten van de gemeente Ooststellingwerf (het noordoostelijke deel van de gemeente Weststellingwerf) heeft gelet op de zones wel potentie als zoekgebied. Uit bovenstaande volgt ook dat de motorcrossbaan Prikendam geen specifieke regionale behoefte bedient, aangezien er meerdere crossterreinen in de regio aanwezig zijn. Door de specifieke eigenschappen van de zandbaan, komen er wel crossers uit de hele regio om zich voor te bereiden op een wedstrijd op deze of vergelijkbare baan.

Crossen in de gemeente

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV De Prikendam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en er regionaal verschillende andere motorcrossterreinen aanwezig zijn, is het hierdoor niet noodzakelijk een regionaal behoefte- of locatieonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Gelet op voorgaande analyse wordt ervoor gekozen in het kader van dit MER het zoekgebied voor een alternatieve locatie te beperken tot het grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf. Mocht blijken dat om milieuhygiënische redenen of na belangenafweging het niet mogelijk is de motorcrossvereniging op de huidige locatie te handhaven of elders binnen de gemeente te huisvesten, kan nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke alternatieven buiten de gemeente. Dit is vooralsnog niet aan de orde.

2. Locatieafweging

Ligging huidige motorcrossterrein t.o.v. beschermde gebieden en gevoelige functies

De huidige locatie is vanwege het aspect geluid lastig te legaliseren. Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Het is daarom van belang om te weten wat de huidige afstand van het terrein tot de beschermde gebieden en geluidgevoelige objecten is.

Op basis van de provinciale verordening Romte 2014 zijn de afstanden van het plangebied tot de beschermde gebieden bepaald. De huidige locatie is niet gelegen binnen een qua natuur beschermd gebied. Op een afstand van circa 4 kilometer liggen de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (het Drents-Friese Wold & Leggelderveld en het Fochteloërveen). Rondom het plangebied zijn enkele NNN- gebieden (Natuurnetwerk Nederland) gelegen. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied grenst ten westen aan het plangebied. De afstand tussen dit gebied en de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” bedraagt 70 meter. Het NNN-gebied ten oosten, ligt op een afstand van 125 meter tot het motorcrossterrein. Het plangebied is gelegen binnen een gebied dat is aangemerkt als reeds verstoord voor weidevogels. Het dichtstbijzijnde waterwingebied ligt op ruim 7 kilometer (binnen het Drents-Friese Wold & Leggelderveld). Het beekdal van de Tjonger ligt op een afstand van circa 845 meter tot de huidige locatie. Ten opzichte van het dichtstbijzijnde stiltegebied betreft de afstand tot het plangebied circa 3 kilometer.

Voor de afstand van het plangebied tot de geluidgevoelige objecten is gebruik gemaakt van het bestemmingsplan ‘Buitengebied 2016’, CBS buurtgegevens (bevolkingskernen 2011), De kadastrale kaart, Basisregistratie adresgegevens- verblijfsobject (BAG) en de richtastand voor geluid uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

De huidige afstand tot de dichtstbijzijnde woonkern (Makkinga) betreft 1,6 kilometer. In de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid van 700 meter uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, dit betreft de woningen binnen het buurtschap Twijtel. De afstand tussen de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” en de dichtstbijzijnde woonbestemming Prikkedam 1, bedraagt 45 meter. En tot de woning bedraagt de afstand 70 meter. Voor de beoordeling van de alternatieve locatie is gebruik gemaakt van de afstand tot de woning (geluidgevoelig object) zoals deze in de BAG-verblijfsobject is opgenomen.



Figuur 2.1 Uitsnede BP Buitengebied 2016, Enkelbestemming (bron www.ruimtelijkeplannen.nl)

Criteria alternatieve locaties

Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar én voldoende omvang en breedte (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de woning Prikkedam 1).

De belangrijkste knelpunten op de huidige locatie zijn geluid, natuur en verkeer (parkeren). Dit zijn daarom de belangrijkste onderdelen waarop milieuwinst geboekt zou kunnen worden op een andere locatie.

Analyse ligging beschermde gebieden

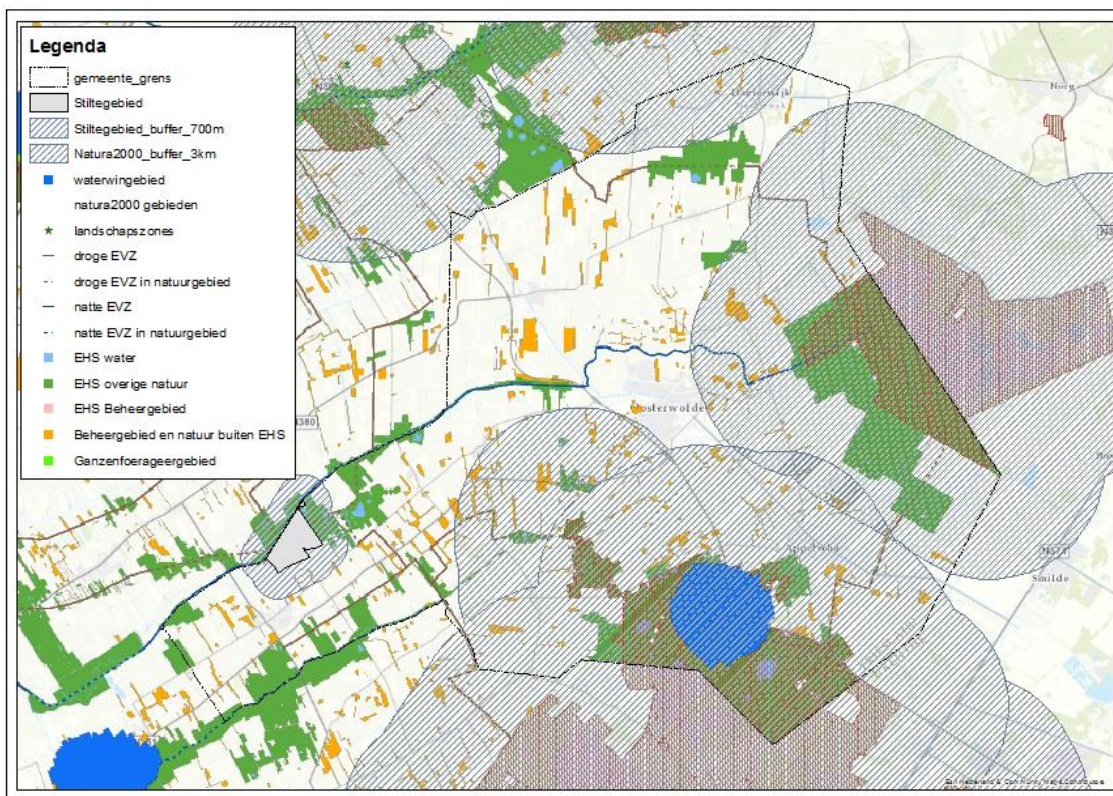
Op basis van de Verordening Romte Fryslân 2014 is gekeken naar de beschermde gebieden binnen de gemeente Ooststellingwerf. Binnen de gemeente zijn de volgende beschermde gebieden aanwezig:

- In de gemeente Ooststellingwerf liggen 2 Natura 2000-gebieden: het Fochteloërveen en het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Deze gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Er is gekozen om een bufferzone van 3 kilometer rondom deze gebieden uit te sluiten als zoekgebied om verstoring en extra stikstofdepositie te voorkomen, aangezien ook in het verplichte rekenpro-

gramma AERIUS de stikstofdepositie van voertuigen tot maximaal 3 kilometer afstand wordt meegerekend, de verspreiding stikstof door voertuigen is in beginsel vanwege de geringe bronhoogte niet groter dan dat.

- Natuurnetwerk Nederland (NNN). De NNN-gebieden liggen verspreid binnen de gehele gemeente. De grotere gebieden zijn onder andere het Blauwe Bos boven Haulerwijk en gebieden nabij de Tjonger en de Linde. Rondom de NNN-gebieden is vooralsnog geen zone opgenomen.
- Stiltegebied en Natura 2000-gebieden. In het westelijk deel van de gemeente is een stiltegebied gelegen. Voor stiltegebieden gelden geen officiële normen voor het toelaatbaar geluidniveau in een stiltegebied vanwege externe bronnen. Het algemeen streven betreft is 42 dB(A). Om het stiltegebied niet onnodig te belasten, is in eerste instantie uitgegaan van eenzelfde bufferzone als bij woningen (700 meter, gebaseerd op een geluidniveau van maximaal 45 dB(A) bij de woningen in de dagperiode). Een grotere afstand aanhouden is niet redelijk, omdat dan wellicht geschikte gebieden afvallen die met maatwerk (wallen of schermen) het stiltegebied toch voldoende vrijwaren van geluid. Ook is de norm voor stiltegebieden niet hard en is in de provinciale verordening geen regel opgenomen voor externe werking. Voor de resterende locaties moet de afstand tot het stiltegebied mee worden genomen in de beoordeling.

In onderstaande figuur zijn de hierboven genoemde gebieden inclusief de bufferzones weergegeven.



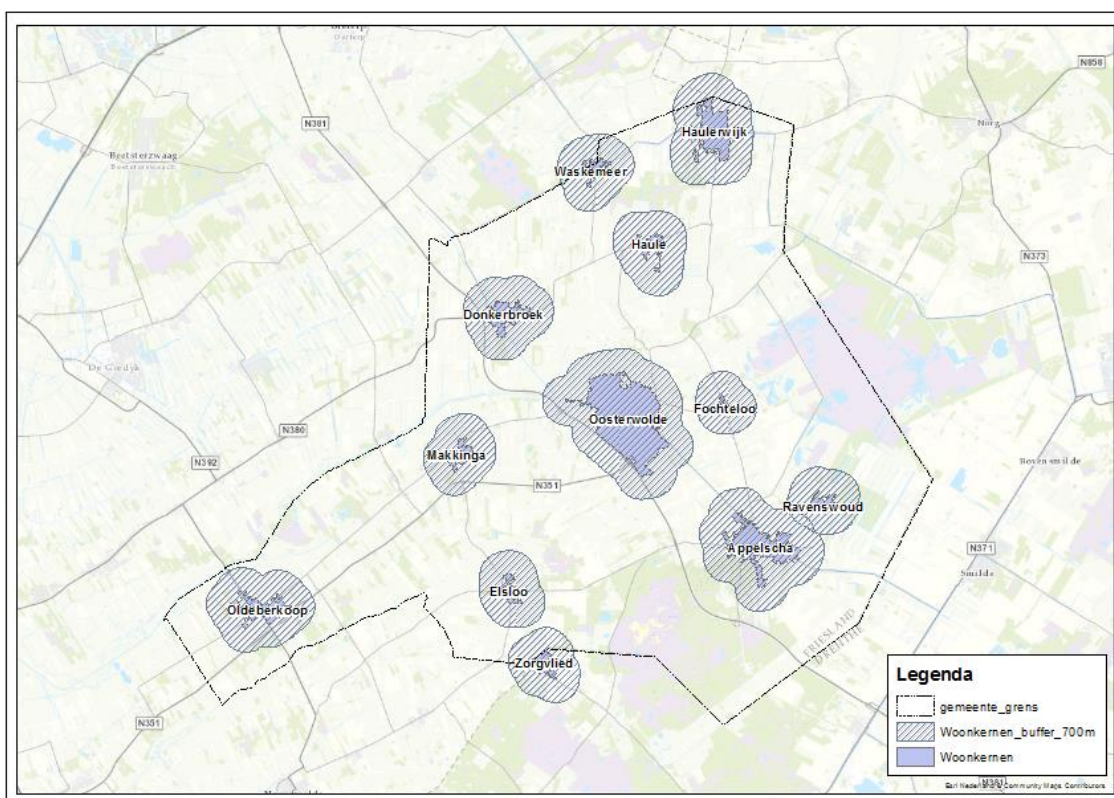
Figuur 2.2 weergave beschermde gebieden

Woongebieden

In de gemeente Ooststellingwerf liggen 13 dorpen (figuur 2.2). Dit zijn de plaatsen:

- Oosterwolde;
- Appelscha;
- Haulerwijk;
- Donkerbroek;
- Oldeberkoop;
- Makkinga;
- Waskemeer;
- Elsloo;
- Haule;
- Ravenswoud;
- Fochteloo;
- Langedijk;
- Nijeberkoop.

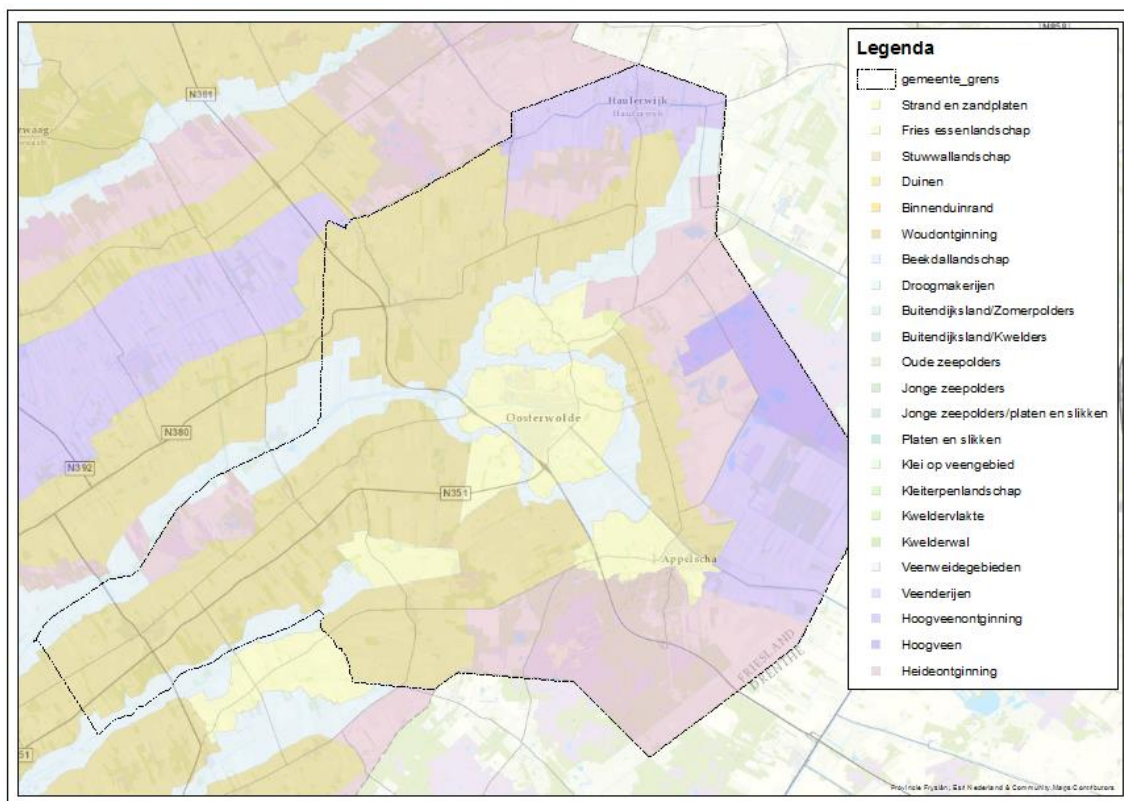
Voor de woonkernen is gekozen om een bufferzone van 700 meter op te nemen op grond van de richtafstand voor crossterreinen uit de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering. Binnen deze zone is een motorcrossterrein in beginsel niet wenselijk omdat hierbinnen milieuhinder vooraf niet is uit te sluiten. De dorpen en de gronden binnen deze zone zijn in deze analyse dan ook uitgesloten. Het dorp Langedijk is niet opgenomen in de gebruikte dataset (CBS- bevolkingskernen 2011). Het dorp is gelegen tussen de kern Oosterwolde en Elsloo. Ten zuiden net buiten de gemeentegrens van Ooststellingwerf ligt de plaats Zorgvlied. De bufferzone strekt zich uit binnen het onderzoeksgebied en is daardoor meegenomen in de analyse.



Figuur 2.3 Woonkernen inclusief bufferzone 700 meter

Landschappelijke kenmerken

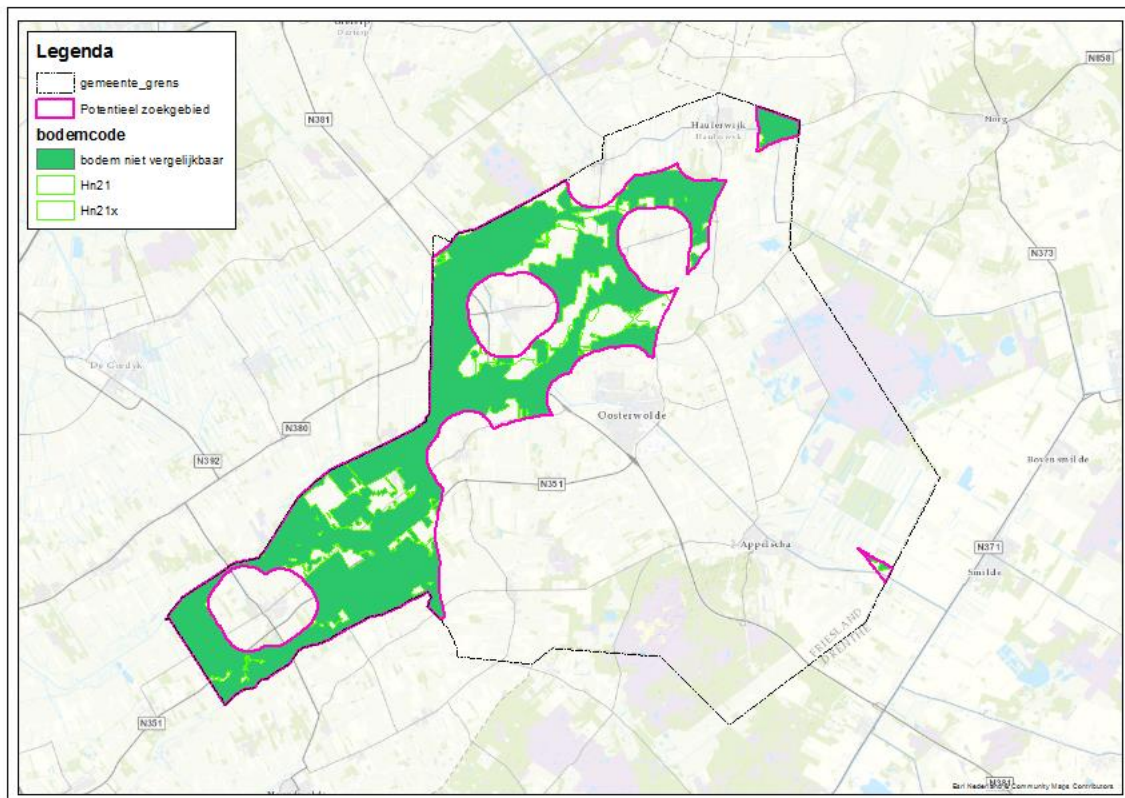
Binnen de gemeente is een aantal landschapstypen (figuur 2.3) te onderscheiden namelijk: Woudontginning, Heideontginning, Beekdallandschap, Fries essenlandschap, Hoogveenontginning en Hoogveen. De landschapstypen Hoogveen en Hoogveenontginning zijn vanwege de ligging binnen Natura 2000-gebied in de voorgaande analyse al uitgesloten. Vanwege de landschappelijke kwaliteiten (openheid) en waterhuishouding (vasthouden en bergen water) zijn de beekdalen ook uitgesloten als vestigingslocatie. Het betreft hier de beekdalen van de Tjonger (inclusief bovenlopen) en de Linde.



Figuur 2.4 Landschapstypen

Bodem

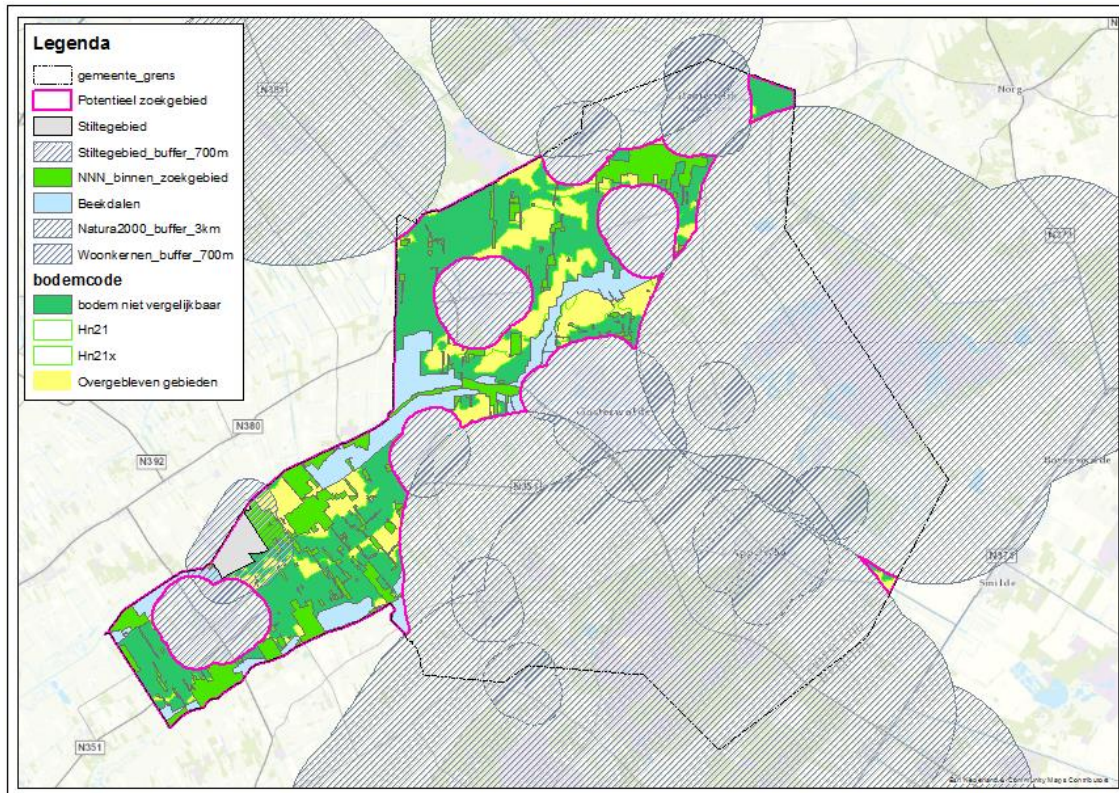
Uit de hiervoor genoemde beschermde gebieden is een potentieel zoekgebied ontstaan. In deze gebieden wordt met behulp van de bodemkaart gezocht naar een vergelijkbare bodemtype zoals deze in Prikkedam voorkomt, zodat een vergelijkbare baan kan worden gerealiseerd. De bodem van het motorcrossterrein Prikkedam bestaat uit Hn21 Humuspodzolgronden zonder ijzer- huidjes met een dikte van 0-30cm, ook wel veldpodzolgronden genoemd. Deze gronden bestaan uit; leemarm (0-17,5 %) en zwak lemig fijn zand (<210 μ m). In figuur 2.4 zijn deze gebieden weergegeven. Binnen de gemeente zijn meerdere zandgronden aanwezig, maar de dikte van de humushoudende bovengrond en de textuur van de bovengrond varieert sterk. De gebieden met overige bodemtypen worden hierdoor uitgesloten, aangezien er reeds meerdere crossterreinen aanwezig zijn en een van de kenmerken van De Prikkedam de ondergrond is.



Figuur 2.5 Bodemtype Hn21 en bodemtype niet vergelijkbaar met Prikkedam

Uitkomst locatieonderzoek criteria beschermde gebieden

In figuur 2.5 is een totaalbeeld opgenomen van de voorgaande analyses. Op basis van de voorgaande analyse zijn gebieden uitgesloten als potentieel zoekgebied. Na uitsluiting van deze gebieden blijft een aantal gebieden over (gele gebieden) die nader moeten worden onderzocht.



Figuur 2.6 Totaalbeeld uitgesloten gebieden.

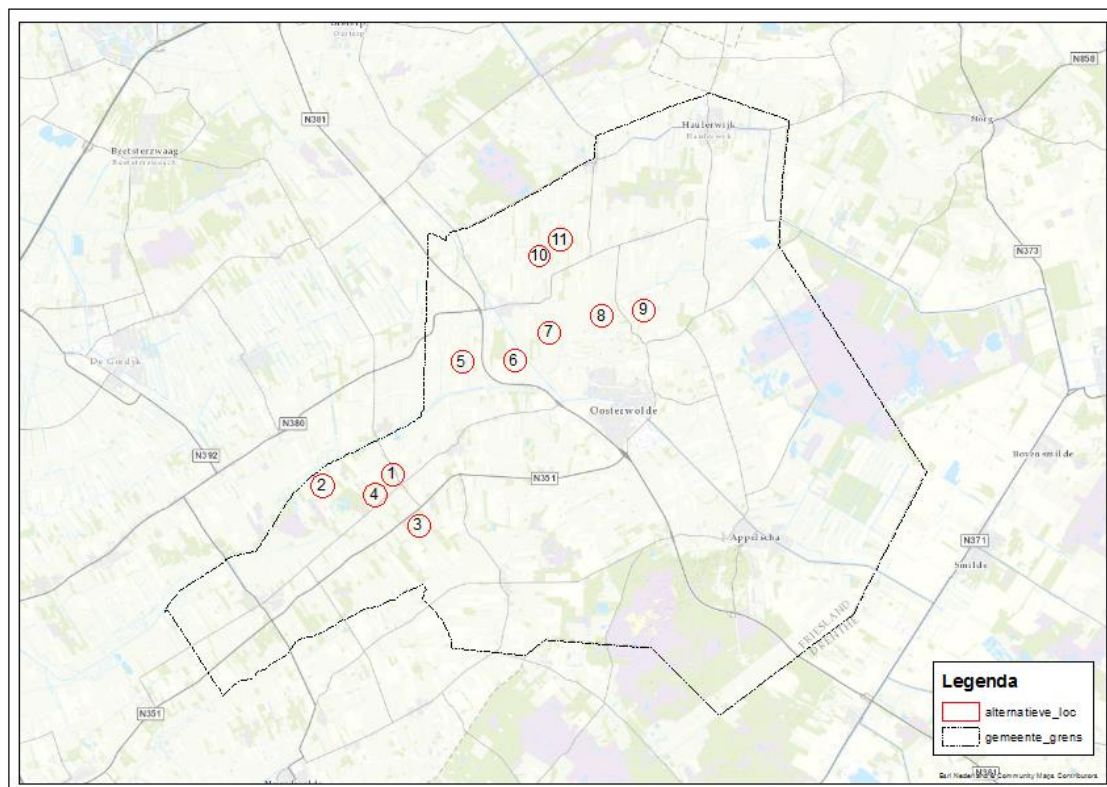
3. Potentiële alternatieve locaties

De huidige locatie heeft een oppervlakte van circa 10,5 hectare. De oppervlakte van de potentiële alternatieve locaties zal vergelijkbaar moeten zijn met de oppervlakte van het huidige terrein. Dit omdat de lengte en breedte van de crossbaan moet voldoen aan de KNMV normen en de benodigde parkeerruimte ingevuld moet worden op het eigen terrein. Het uitgangspunt is dan ook te zoeken naar een locatie van circa 10 hectare. De ligging van een alternatief terrein zal niet overeenkomen met de locatie Prikkedam. Daarom is gekozen om een cirkel op te nemen met een vergelijkbare afmeting van de locatie Prikkedam. Deze cirkel is op de overgebleven gebieden gelegd waardoor 10 locaties voldoen aan de globale afmetingen.

In de onderstaande tabel en afbeelding staat de locatie Prikkedam (1) en 10 potentiële alternatieve locaties die voldoen aan de in hoofdstuk twee genoemde criteria.

Tabel 3.1. Potentiële alternatieve locaties

Nummer	Adres	Opmerking
1	Prikkedam	Huidige locatie
2	Alberdalaan	2 percelen, goede ontsluiting, ca. 800 meter afstand tot stiltegebied
3	Bovenweg 5	16 ha, wordt doorsneden door infrastructuur
4	Grindweg 23-1	Locatie bestaat uit ca. 8 percelen.
5	Tjabbekamp 8-12	1 perceel ca 10 ha, goede ontsluiting
6	Tjabbekamp 6-4	Doorsneden door weg, oppervlak te klein
7	De Pegge 6	1 perceel, groot genoeg, goede ontsluiting
8	Jardinga 7	3 percelen, ontsluiting iets van doorgaande weg af
9	Schrappinga 8	Doorsneden door infrastructuur
10	Bovenveld 9	Ca. 12 ha, goede ontsluiting
11	Schansdijk 15	Meerdere percelen, ontsluiting goed.



Figuur 3.1 Potentiële alternatieve locaties

Een locatie is niet bruikbaar als deze wordt doorsneden door een (water)weg en er aan beide zijden van deze (water)weg onvoldoende ruimte overblijft, daarom vallen de locaties 3, 6 en 9 alsnog af. De overige 7 potentiële alternatieve locaties zijn nader onderzocht om te bezien of deze duidelijke milieu hygiënische voordelen hebben ten opzichte van de huidige locatie.

3.1. Beoordeling alternatieve locaties

Op basis van de onderstaande aspecten worden de overgebleven locaties beoordeeld ten opzichte van de huidige locatie.

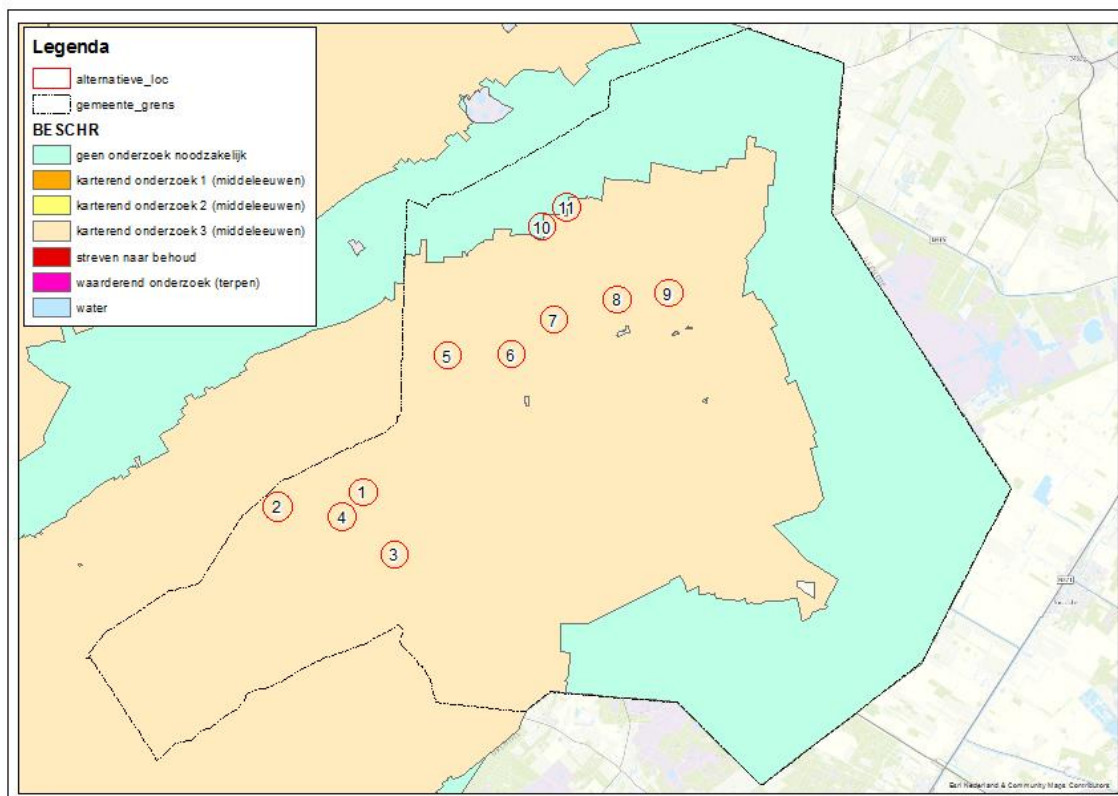
- Bereikbaarheid: ligging nabij hoofdwegen.
- Logische ligging ten opzichte van wegen en kadastrale percelen, zodat een bereikbare en logisch vormgegeven crossbaan mogelijk is.
- Landschappelijke inpassing: mogelijkheden om een crossbaan met verhogingen (springbulten) en geluidwallen landschappelijk in te passen.
- Archeologische waarden.
- Hoeveelheid woningen binnen 700 meter afstand (richtafstand) op basis van BAG-gegevens (verblijfs-object), in de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid.
- Kortste afstand van een mogelijke crossbaan tot woningen (>70 meter, op de huidige locatie is de afstand van de bestemming motorcrossterrein tot de dichtstbijzijnde woning circa 70 meter).
- Andere locatieafhankelijke aspecten, bijvoorbeeld de aanwezigheid van risicobronnen (EV).

Per locatie is een tabel opgenomen met de beoordeling en een korte beschrijving. Daarnaast zijn de kaarten van de locaties opgenomen met de ligging van de beoordeelde beschermde gebieden. Voor de beoordeling van de afstand tot woningen is bij locaties die groter zijn dan de huidige locatie, steeds voor de crossbaan dat gedeelte van de locatie genomen dat dezelfde omvang en verhouding heeft als de huidige crossbaan en op een zo groot mogelijk afstand van de woningen ligt.

Archeologische waarden

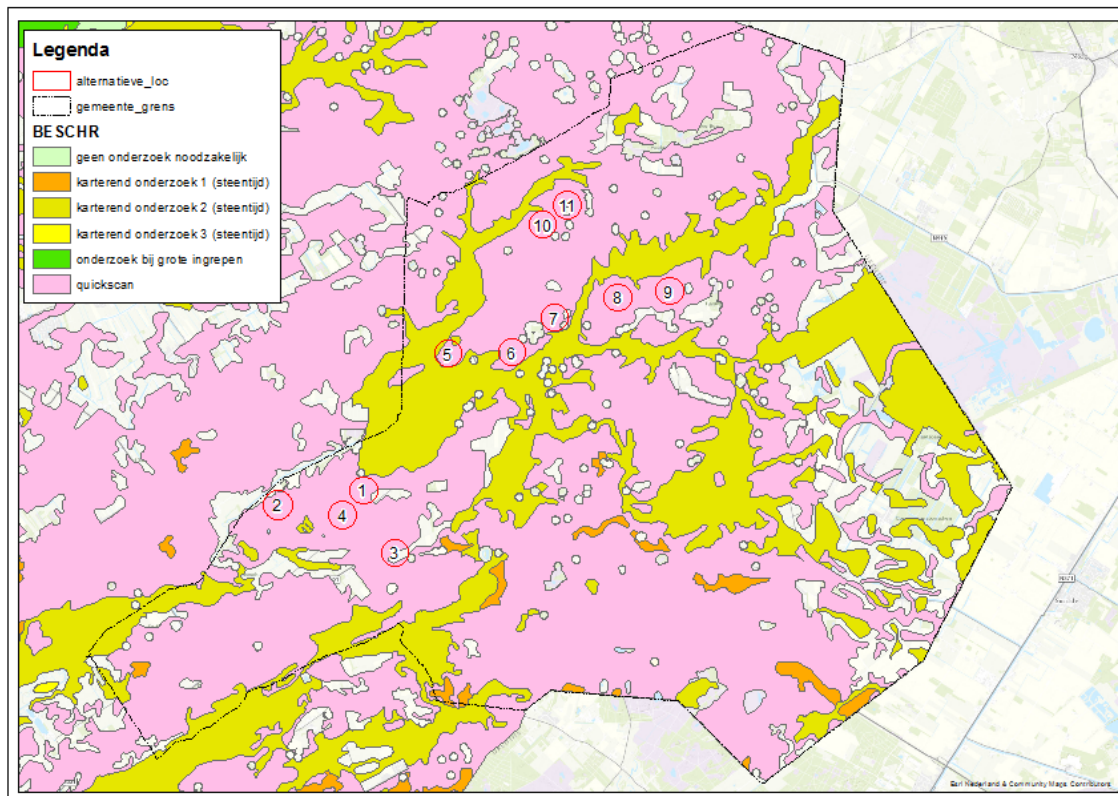
Omdat voor elke locatie vergelijkbare archeologische waarden gelden zijn deze als geheel beoordeeld op basis van de archeologische advieskaart FAMKE. In FAMKE is het onderscheid gemaakt tussen de periode “ijzertijd- middeleeuwen” en de “steentijd-bronstijd” (zie figuur 3.2 en 3.3).

In de periode ijzertijd en bronstijd vallen alle locaties binnen het advies “karterend onderzoek 3”. De locaties 10 en 11 zijn deels gelegen binnen de zone “geen onderzoek”.



Figuur 3.2 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (ijzertijd-middeleeuwen)

Voor de periode steentijd - bronstijd zijn alle potentiële locaties gelegen binnen het advies “quickscan”. Locaties 3 ligt deels binnen het advies “karterend onderzoek 1”. Binnen locatie 7 is deels “streven naar behoud” en “vuursteenvindplaats” van toepassing. Locatie 11 bevat ook het advies “vuursteenvindplaats”.



Figuur 3.3 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (steentijd-bronstijd)

Uit deze beschouwing blijkt dat de onderzoeklast voor alle potentiële locaties vergelijkbaar zijn. Locatie 7 scoort iets slechter vanwege de hoge verwachting van archeologische waarden uit de steentijd en bronstijd. Zonder nader onderzoek kan nog niet worden bepaald of locatie 7 kan worden uitgesloten als mogelijke alternatieve motorcrosslocatie. Locatie 7 is daarom meegenomen in de volgende beoordeling.

Locatie 2

Locatie 2 ligt aan de Alberdalaan en Egypte. Het stiltegebied ligt op een afstand van ca. 800 meter. Verder zijn de percelen omringt door NNN-gebieden. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op 10 à 20 meter afstand, afhankelijk waar de crossbaan precies komt. Het enige voordeel van deze locatie ten opzichte van de huidige is dat er minder woningen zijn gelegen binnen de richtafstand van 700 meter. De richtafstand is echter slechts een eerste indicatie: het gaat er uiteindelijk om bij hoeveel woningen de grenswaarden worden overschreden. Uit het 1^e fase MER-rapport is bekend dat dit niet het geval is voor alle woningen binnen deze richtafstand. Het aantal woningen binnen 700 meter levert wel een pluspunt op maar de ligging ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen en de gevoelige gebieden is kleiner dan de huidige situatie. Dat maakt dat deze locatie minder geschikt is dan de huidige locatie.

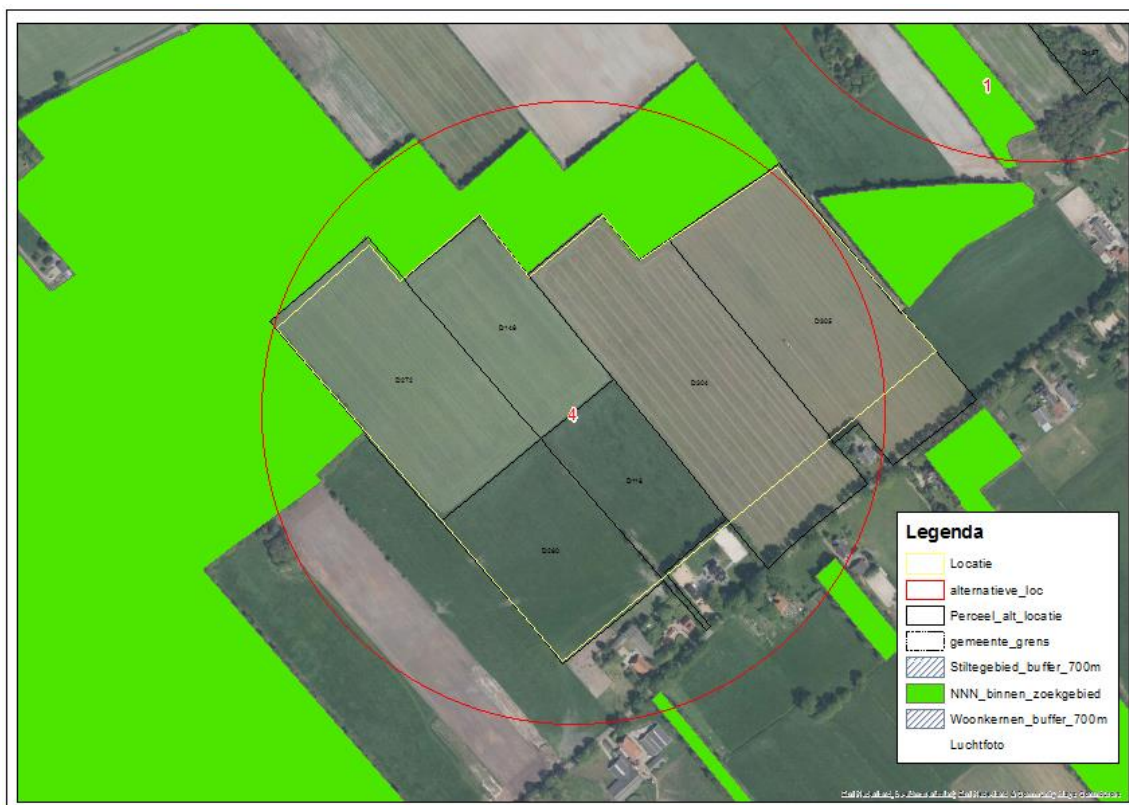
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Alberdalaan en Egypte	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	19 woonfuncties	+
Kortste afstand woningen	10 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functionies	De locatie is omringt door NNN en grenst aan de bufferzone stiltegebied.	-



Locatie 4

Locatie 4 ligt aan de Grindweg. De locatie is groter dan de huidige locatie. Er zijn 4 woningen op een kortere afstand van de meest gunstig gekozen ligging voor een crossbaan gelegen dan de huidige situatie. Het grootste gedeelte van de woningen binnen de 700 meter buffer zijn ook in de huidige situatie gelegen binnen deze zone. De woningen die in de huidige situatie hinder ondervinden, zal bij deze locatie ook geluid ervaren. Het gebied grenst aan een NNN-gebied. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige slotenstructuur moeten worden aangepast. De realisatie van een motorcrossterrein op deze locatie biedt geen duidelijke milieuhygiënische voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

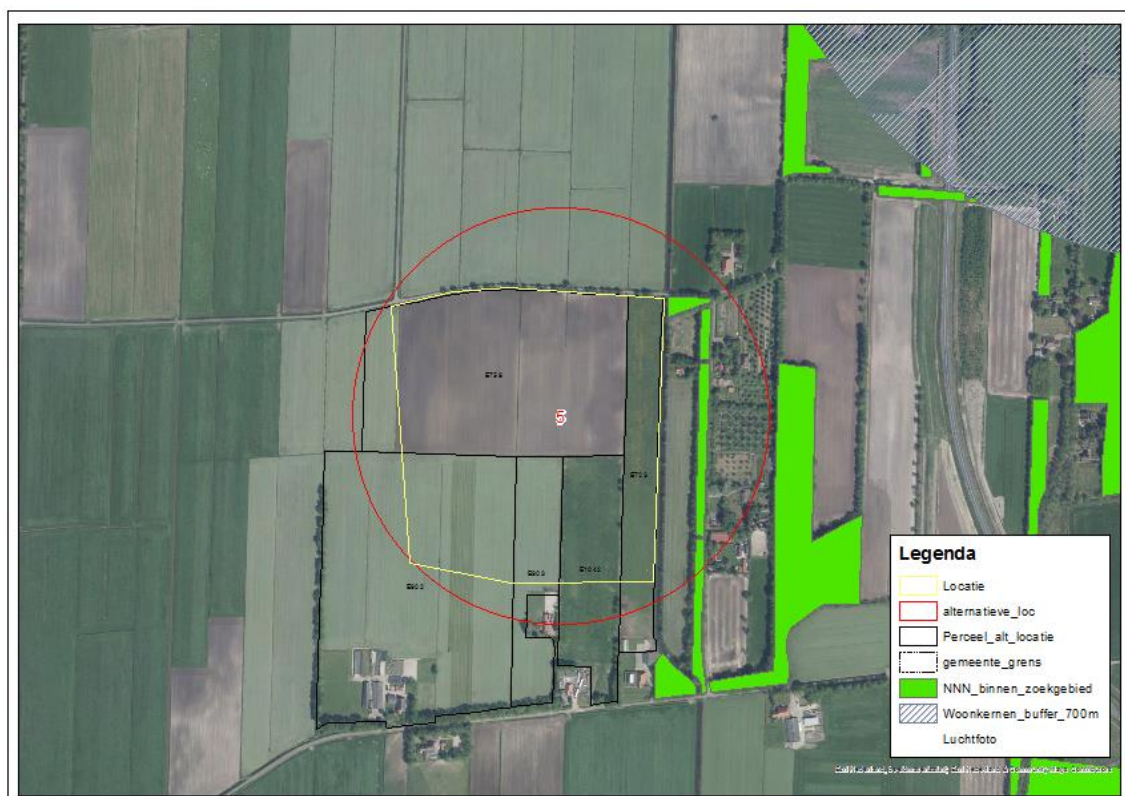
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Grindweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen	4 woningen binnen 70 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Locatie grenst aan NNN-gebied	-



Locatie 5

Locatie 5 ligt aan een doorgaande weg 't Hoogezand. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning is vergelijkbaar met de huidige locatie. Het betreft een open landschap dat aan de noordzijde enigszins wordt afgeschermd door een bomenrij langs 't Hoogezand. De plaatsing van geluidwallen/-schermen zal het open karakter benadelen. Het aantal woningen binnen de bufferzone van 700 meter is wel aanzienlijk minder dan de huidige situatie. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige slotenstructuur moeten worden aangepast. Deze locatie zou alleen op basis van het aantal woningen binnen 700 meter richtafstand een voordeel bieden ten opzichte van de huidige locatie. Dit geringe effect weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing aan de zuidzijde en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen.

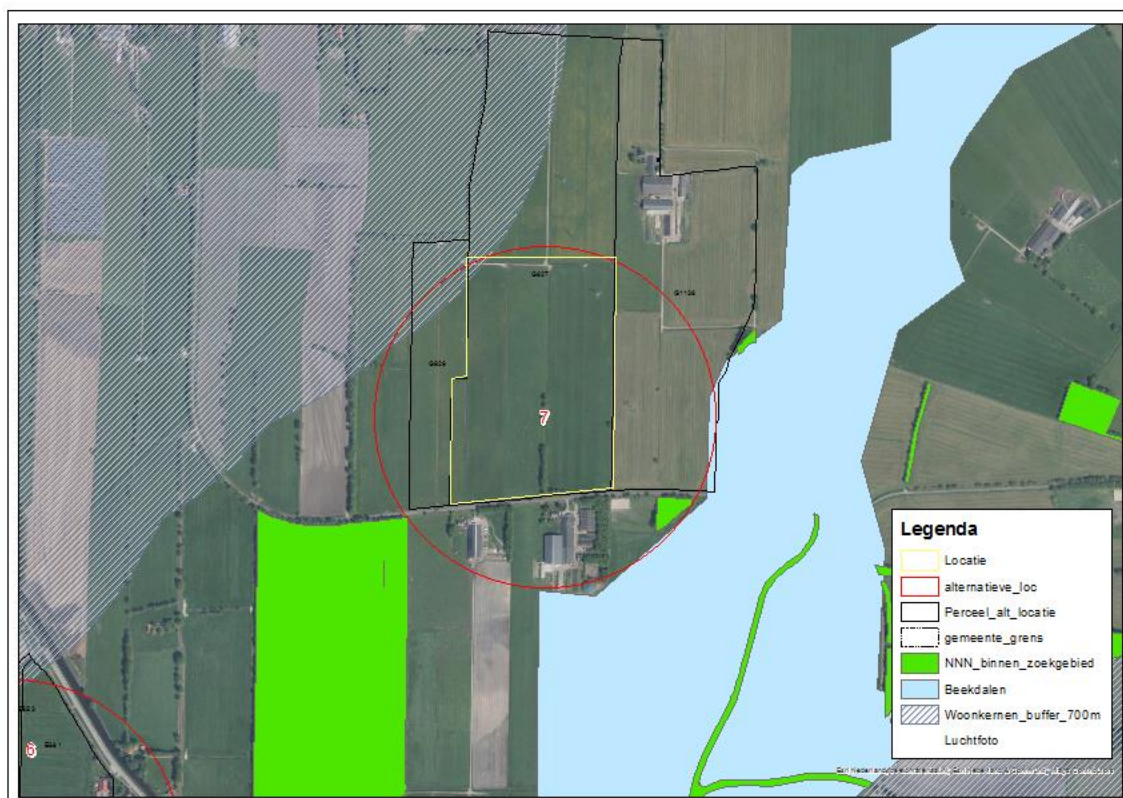
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	't Hoogezand	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap, ten noorden bomenrij langs 't Hoogezand	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	18	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 75 meter	0
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/funcies	Kortere afstand tot woonkernen dan de huidige situatie	-



Locatie 7

Locatie 7 ligt aan de doorgaande weg De Pegge. De locatie grenst aan de bufferzone van 700 meter vanaf woonkernen. Er zijn 2 woningen gelegen binnen 70 meter afstand. Aan de oostkant is het beekdal gelegen waarbij de realisatie van een motorcrossterrein en bijbehorende geluidwallen/schermen een afbreuk doen aan het open karakter van dit gebied. Binnen het gebied ligt ook een hoogspanningstracé die een belemmering vormt voor de inrichting en het gebruik van het terrein. De afstand tot de woningen kan binnen deze locatie niet worden vergroot door de aanwezigheid van het hoogspanningstracé. Ook het realiseren van springbulten onder het hoogspanningstracé is niet wenselijk. Om deze reden heeft deze locatie per saldo geen grote (milieuhygiënische) voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

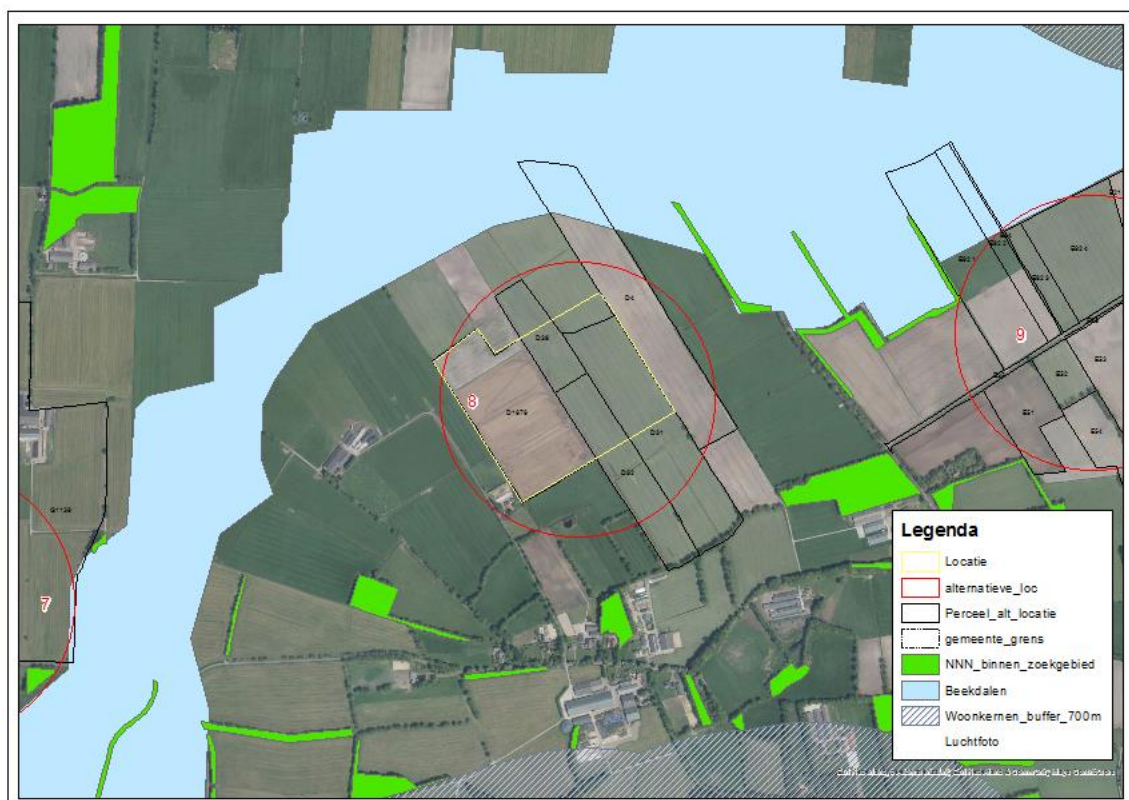
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	De Pegge	0
Logisch ligging percelen	Sloten en bomenrij aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap met enkele bomenrij	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	29	+
Kortste afstand woningen	2 woningen op 40 en 50 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functionies	Hoogspanningsmast, grenst aan buffer woonkernen, korte afstand van beekdal, grenst aan buffer woonkernen.	-



Locatie 8

Locatie 8 ligt ten noorden van Jardinga. De ontsluiting vindt plaats via een erftoegangsweg, waardoor deze qua bereikbaarheid slechter scoort dan de huidige locatie. Vanwege de ligging nabij een beekdal en het kenmerkende open landschap, zal een motorcrossterrein met geluidwallen of schermen afbreuk doen aan het landschap. De dichtstbijzijnde woning grenst aan de locatie waardoor ook deze locatie niet beter scoort dan de huidige locatie. Deze woning is tevens ook de enige woning binnen een straal van 200 meter. Het geringe aantal woningen dat hinder ondervindt, weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen en infrastructuur.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Ontsluiting via erftoegangsweg	-
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig, toegangsweg erf	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	16	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 35 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Op korte afstand van beekdal	-



Locatie 10

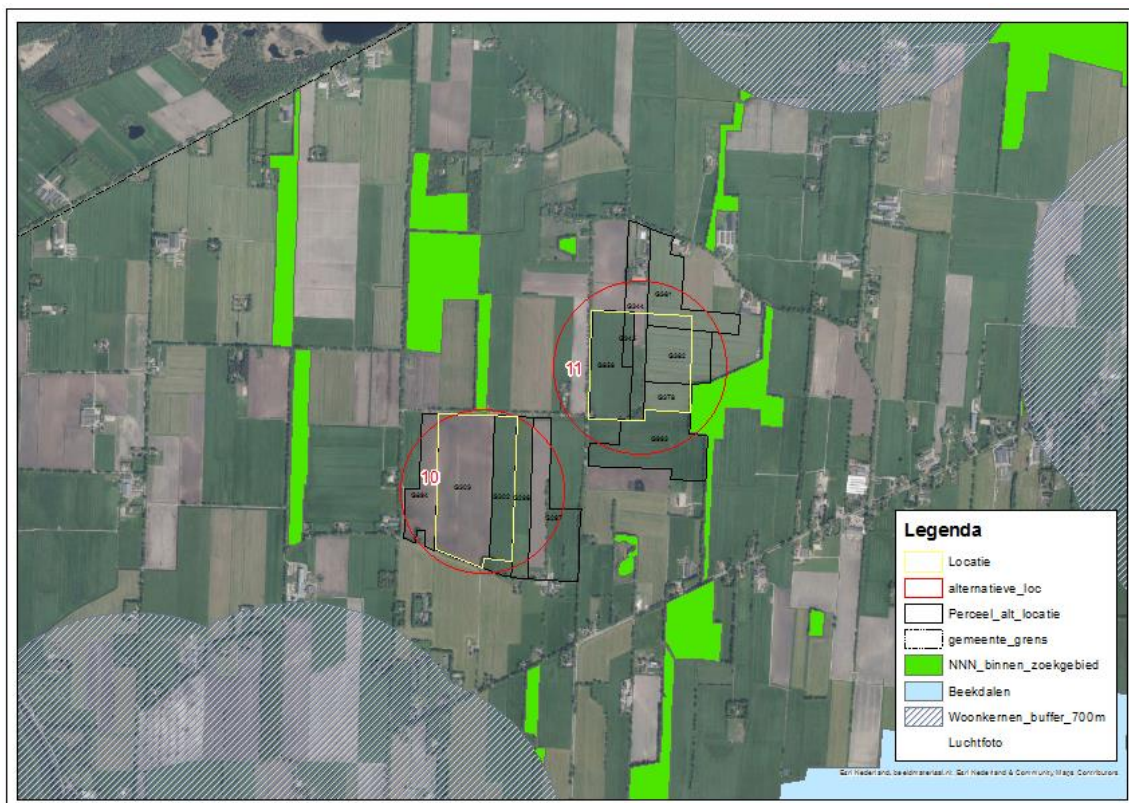
Locatie 10 ligt aan de Molenweg. De ontsluiting van het gebied is vergelijkbaar met de huidige situatie. Binnen 700 meter afstand zijn 38 woningen gelegen. De dichtstbijzijnde woning ligt op 60 meter afstand en scoort daardoor iets slechter dan de huidige locatie. Het gebied betreft een open landschap, de realisatie van geluidwallen heeft een grote impact op het open karakter. Daarnaast zal met de inrichting van het terrein de bestaande waterhuishouding moeten worden aangepast. Op basis van het bovenstaande is ook deze locatie minder geschikt dan de huidige locatie. Ook voor deze locatie geldt dat de afstanden tot woningen geen voordeel bieden en de landschappelijke inpassing wel lastig kan worden. Op basis hiervan zijn er geen grote milieu hygiënische voordelen.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Molenweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen (70 meter)	1 woning op 60 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies		0

Locatie 11

Locatie 11 ligt aan de Schansmeerweg. De ontsluiting is vergelijkbaar met de huidige locatie. Binnen 700 meter afstand van de locatie zijn 39 woningen gelegen en de afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt 90 meter. Hierop scoort deze locatie iets beter dan de huidige locatie. Wel grenst het gebied aan een NNN-gebied en zullen de aanwezige sloten moeten worden gedempt. Binnen de locatie is mogelijk een vuursteenvindplaats aanwezig. Een waarderend archeologisch onderzoek is noodzakelijk. De plaatsing van geluidwallen of schermen zal afbreuk doen aan het open landschap.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Schansmeerweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	39	0
Kortste afstand woningen	1 woning op 90 meter	+
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Grenst aan NNN gebied	-
Ligging t.o.v. overige omgevingsaspecten		0



3.2. Overzicht kostenindicatie

Het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie brengt kosten met zich mee. Deze kosten bestaan voornamelijk uit de aankoop van een locatie, benodigde onderzoeken en procedures, de inrichting van het terrein en de inpassing in het landschap. Hieronder is een indicatie gegeven van de kosten die hiermee gemoeid zijn.

Aanschaf grond

Voor het realiseren van een motorcrossterrein is een locatie met een oppervlakte van circa 10 hectare nodig. De gemiddelde grondprijs voor bouwgrond De Wouden (februari 2019), bedraagt € 87.523,- . Bij aankoop van circa 10 hectare zal de koopprijs rond de € 875.230,- liggen (Bron: www.boerderij.nl).

Het grootste deel van de agrarische cultuurgrond in de gemeente is ingericht als grasland. Uit de potentiële locaties blijkt dat er ook percelen zijn met grasland. De prijs van een hectare grasland is lager (€ 44.869,-/ha). Bij aankoop van 10 hectare grasland, bedraagt de prijs circa € 448.690,- . De verkopende partij zal vanwege de realisatie van een motorcrossterrein een hogere grondprijs kunnen vragen. Een schatting van deze hogere grondprijs kan op dit moment niet worden gemaakt.

Geluidsmaatregelen

Voor de te realiseren geluidsmaatregelen zijn circa 70.000 m³ grond voor grondwallen en circa 2.500 m² schermen nodig. Voor grond wordt gerekend met € 15,- per m³ voor aanleg en transport en levering, als die niet gewonnen kan worden op locatie (70.000 m³ * €15,- = € 1.050.000,-). Voor het plaatsen van een topscherm wordt gerekend met € 300,- per m² voor schermen van ca. 4 meter hoogte. (2.500 m² * € 300,- = €750.000,-) zijn kosten inclusief arbeidsuren. Overigens is de aanleg van de crossbaan niet in deze prijs meegenomen.

Clubgebouw met sanitaire voorzieningen

De gemiddelde kosten van een clubgebouw bedragen € 1.150,- per m². Het huidige clubgebouw heeft een oppervlakte van 116 m². Voor het realiseren van een vergelijkbaar nieuw clubgebouw zal circa € 133.400,- nodig zijn.

Verkeersmaatregelen

Op de nieuwe locatie moeten ook verkeersmaatregelen worden getroffen, zoals de aanleg van een inrit vanaf de openbare weg. De kosten hiervan zijn afhankelijk van de afstand tot de openbare weg, het type openbare weg, de aanwezigheid van watergangen en benodigde kunstwerken, de keuze van het materiaal et cetera. Het realiseren van een toegangsweg bestaande uit asfalt bedraagt circa € 160,- à € 170,- per m². Indien voor de nieuwe inrit wordt uitgegaan van 100 m² asfalt, bedragen de kosten van deze inrit circa € 17.000,-. De kosten voor het aanleggen van een openverharding zoals in de huidige situatie zijn niet berekend. Ook het plaatsen van duikers of andere maatregelen is niet meegenomen in de berekening.

Inpassingsmaatregelen

Om de geluidswallen op een acceptabele manier in het landschap vorm te geven is het plaatsen van een bomenrij noodzakelijk. Hierbij wordt uitgegaan dat het terrein 317 meter lang en breed is. Dit komt uit op een totale lengte van 1.300 meter. Voor de landschappelijke inpassing wordt gerekend met 2 bomenrijen. Daarmee komt de totale lengte op 2.600 meter. Uitgaande van bomen met een hoogte van 8 meter en een kroonbreedte van 4 meter, zijn er circa 650 bomen nodig. De kosten voor zo'n boom inclusief de werkzaamheden ter plaatse (zoals gat graven, paal slaan, grondverbetering, e.d. liggen tussen € 250,- en € 300,-. In totaal bedragen worden de kosten voor de landschappelijke inpassing daarmee ingeschat op circa € 195.000,-.

Aanpassen waterhuishouding en riolering

De gemiddelde kosten voor het aansluiten op bestaande riolering (DWA) bedragen circa € 110,- per meter. In de huidige situatie is de afstand van het clubgebouw tot de oostkant van de weg Prikkedam (van uitgaande dat daar riolering is gelegen) circa 70 meter. De kosten voor de aansluiting op het riool met een dergelijke afstand bedraagt circa € 7.700,-.

Benodigde onderzoeken en procedures

Ook voor het voeren van de procedures voor bestemmingsplan en vergunningen voor de nieuwe locatie, moeten kosten worden gemaakt. De kosten voor het voorbereiden van een bestemmingsplan, met een MER, geluid-, archeologisch - ecologisch- en bodemonderzoek en advies voor waterhuishouding, et cetera worden op basis van de plankostenscan van het ministerie geraamd op circa € 1.000.000,-, waarvan het ruimtelijke ordening gedeelte circa € 250.000,- bedraagt.

Verkoop huidige locatie

Wanneer het motorcrossterrein wordt verplaatst naar de alternatieve vestigingsplaats, kan de bestaande vestigingsplaats worden verkocht. Het is aannemelijk om het huidige terrein een natuurbestemming te geven. De grondprijs voor natuurgrond is aanzienlijk lager dan bouwgrond of grasland. In Friesland databank (2016) worden gemiddelde grondprijzen genoemd tussen € 8.700,- en € 15.300,- per hectare. Dit houdt in dat het maximale bedrag voor deze locatie circa € 175.950,- bedraagt (11,5 ha * € 15.300,-). Het saneren van eventuele bodemverontreiniging en de sloop van gebouwen is niet meegenomen in de berekening.

Conclusie

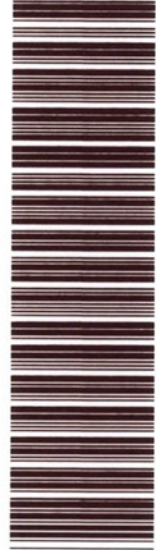
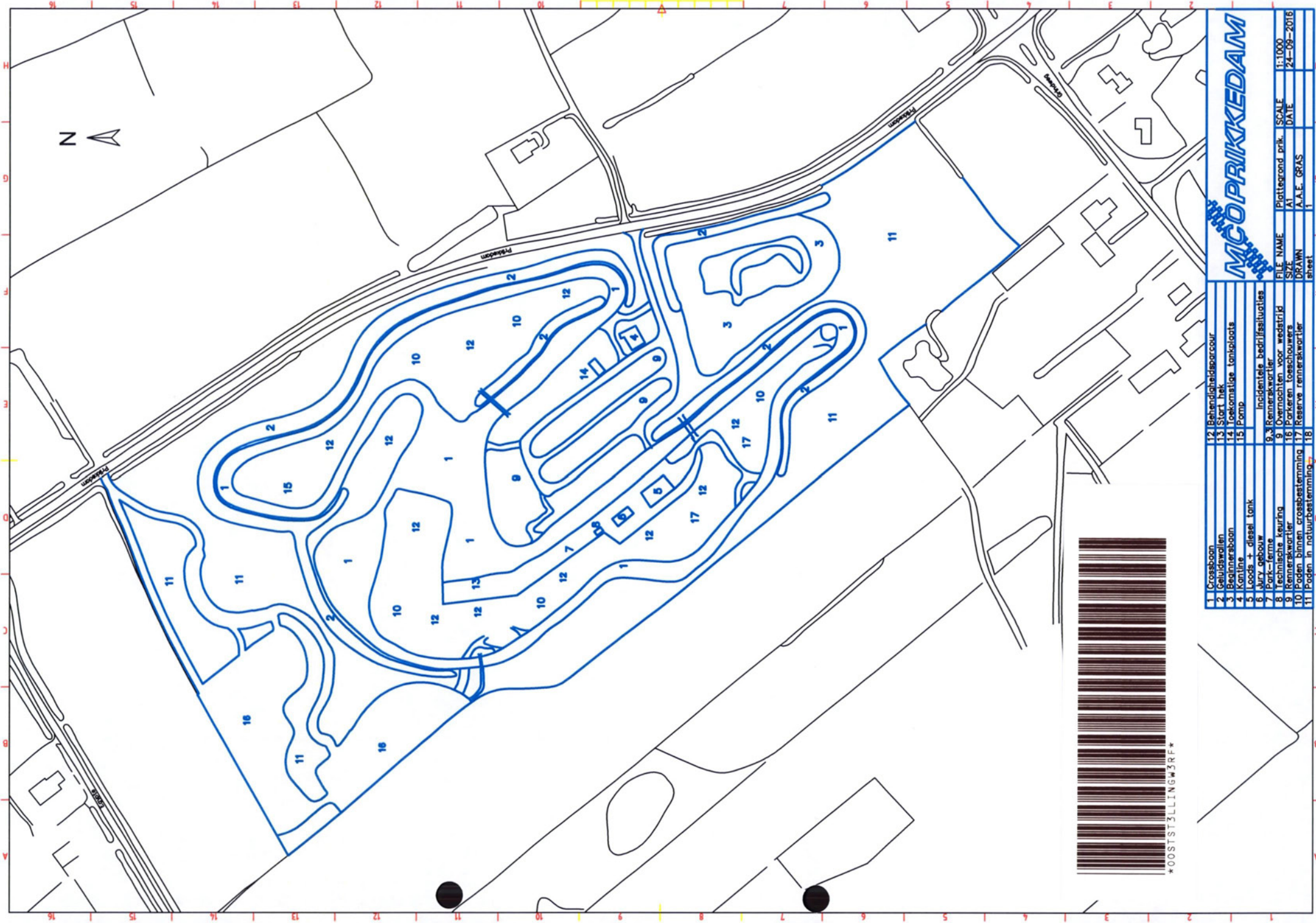
In totaal bedragen de globale kosten voor het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie ten minste € 4.028.330,-. Circa € 175.950,- kan als opbrengt worden gezien voor de verkoop van de huidige locatie.

De genoemde kosten zijn gebaseerd op het Bouwkostenkompas, Database kosten kentallen van Rho adviseurs en de Plankostenscan 2018 VNG.

4. Conclusie

Voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locaties moeten worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap is de landschappelijk inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding. Ook zal bij alle locaties een archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

Er zijn daarom geen locaties beschikbaar die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locatie 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig groot dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit (in beginsel) niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. De kosten voor het verkrijgen, bestemmen en inrichten van een potentiële locatie staan niet in verhouding tot de geringe milieuhygiënische voordelen.



1	Crossboon	12	Behendigheidspaarcoor
2	Geluidswallen	13	Start hek
3	Beginnersboon	14	Toekomstige tankloaats
4	Konfine	15	Pomp
5	Loods + diesel tank		
6	Jury gebouw		Incidentele bedrijfsituaties
7	Park-ferme	9,3	Rennerskwartier
8	Technische keuring	9	Overnachten voor wedstrijd
9	Rennerskwartier	16	Parkeren toeschouwers
10	Poden binnen crossbestemming	17	Reserve rennerskwartier
11	Poden in natuurbestemming	18	

MCOPRIKKEDAM

FILE NAME	Plattegrond prik.	SCALE	1:1000
SIZE	A1	DATE	24-09-2016
DRAWN	A.A.E. GRAS		
sheet	1		



Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

identificatie

projectnummer:

20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

ir. R. Koster

planstatus

datum:

02-09-2019

opdrachtgever:

gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Algemeen	5
1.2. Situatie	5
1.3. Situatie bestemmingsplan	6
2. Toetsingskaders geluid	9
2.1. Ruimtelijke ordening	9
2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu	11
2.3. Wet geluidhinder	13
2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten	14
2.5. Nota Limburg	16
2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer	17
2.7. Indirecte hinder	18
2.8. Samenvattend toetsingskader	19
2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte	19
3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden	21
3.1. Algemeen	21
3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)	21
3.3. Waarneempunten	22
3.4. Objecten en bodemvlakken	22
3.5. Geluidsbronnen	22
3.6. Beoordelingsgrootheden	22
4. Bronsterkte crossmotoren	25
4.1. Algemeen	25
4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017	26
4.3. Tonaliteit	28
4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen	28
5. Referentiesituatie	31
5.1. Algemeen	31
5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam	31
5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen	31
5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden	35
5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus	35
5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten	36
6. Planvoornemen en varianten	37
6.1. Algemene omschrijving	37
6.2. Voorgenomen activiteit	37
6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden	38
6.4. Plusvariant medegebruik	39
6.5. Alternatief beginnersbaan	39
6.6. Toekomstscenario	40
7. Berekeningen planvoornemen en varianten	41
7.1. Uitgangspunten	41
7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten	42
7.3. Alternatief beginnersbaan	45

7.4.	Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden	46
7.5.	Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus	47
7.6.	Geluidcontouren en immissieniveaus	47
7.6.1.	Algemeen	47
7.6.2.	Trainingen	47
7.6.3.	B-wedstrijden	49
7.6.4.	A-wedstrijden	51
7.7.	Indirecte hinder/wegverkeer	53
7.8.	Natura 2000	55
7.9.	Overige geluidaspecten	55
7.10.	Cumulatieve aspecten	57
8.	Beoordeling en bestemmingsplan	59
8.1.	Algemeen	59
8.2.	Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan	59
8.3.	Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid	65

Bijlagen:

1 Separaat bijlagenrapport

1. Inleiding

5

1.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport, d.d. 7 maart 2019.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf heeft een nader akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Het doel van voorliggend onderzoek is om op basis van de voorhanden zijnde gegevens ten aanzien van geluid een definitieve afweging te maken t.a.v. de uitgangspunten voor geluidberekeningen, de referentiesituatie(s) en de mogelijke alternatieven. Het nader te bepalen voorkeursalternatief zal worden uitgewerkt t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan, waarbij de berekende geluidsniveaus in de omgeving zullen worden vastgelegd in de omgeving (referentiepunten of woningen).

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

De geluidsniveaus in de omgeving zijn berekend overeenkomstig de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai" van 1999 (uitgave VROM, hierna te noemen de HMRI 1999). De gehanteerde akoestische begrippen worden in bijlage 1 toegelicht.

1.2. Situatie

Motorcrossterrein De Prikkedam is gelegen aan de Prikkedam te Makkinga (op circa 2 km ten zuidwesten van de kern van Makkinga). Een overzicht van de situatie is gegeven in figuur 1.1. Het motorcrossterrein is gelegen in een landelijke omgeving en wordt globaal begrensd door de Prikkedam aan de oostzijde, de weg Prikkedam/Egypte aan de noordzijde en agrarische grond aan de westzijde.

Rond het motorcrossterrein ligt een aantal woningen aan de Prikkedam, Egypte en de Grindweg/Bercoperweg (zuidelijke richting). De meest nabijgelegen woning ligt aan de oostzijde en betreft de woning Prikkedam 1 op ca. 70 m afstand van de rand van de crossbaan. Overige nabijgelegen woningen zijn gelegen aan de Prikkedam 3 (noordzijde) en Prikkedam 2 (noordoostzijde). In zuidelijke richting zijn woningen gelegen aan de Grindweg/Bercoperweg.

Figuur 1.1: overzicht van de situatie met de ligging van het motorcrossterrein in de omgeving en de omliggende woningen



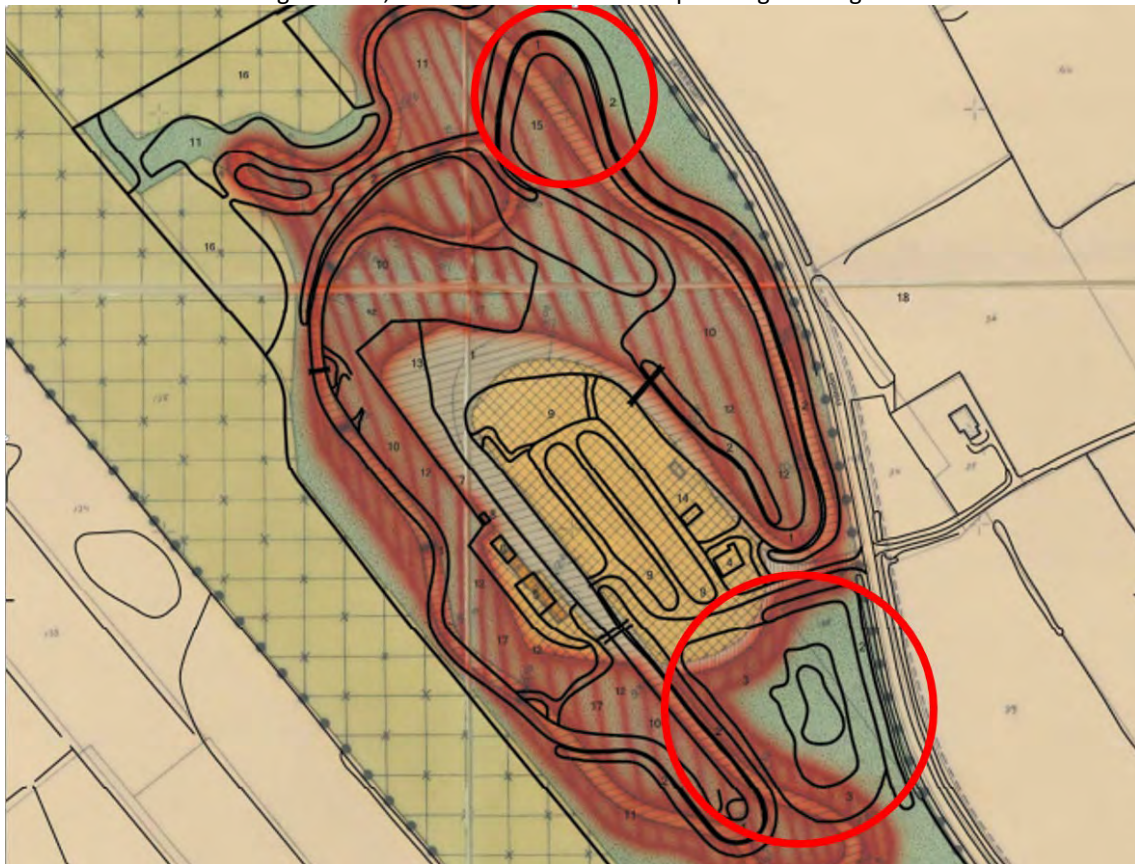
1.3. Situatie bestemmingsplan

Het momenteel geldend bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein "Prikkedam", vastgesteld op 10 juni 1980. Aan dit bestemmingsplan is bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 voor een groot deel goedkeuring onthouden, waardoor er voor een deel van het terrein sprake is van een "witte vlek" zonder planologische regime en daarmee ook geen planologische gebruiks- of bebouwingsbeperkingen.

Het gebruik binnen deze witte vlek is daarom per definitie vanuit planologisch oogpunt legaal. Dit wil overigens niet zeggen dat het gebruik binnen deze witte vlek vanuit milieuoogpunt legaal is. Dit hangt af van de activiteiten die zijn vergund op basis van de milieuvergunningen (thans Wabo-omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu) van 22 augustus 2001 (voor zover niet vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003) en van 28 april 2008. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Voor een onderdeel en enkele activiteiten van de huidige bestaande crossbaan geldt dat deze niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” uit 1980. Dat is aan de orde met de ligging en het huidige gebruik van de noordoostelijke bocht van de crossbaan en met het huidige gebruik van de beginnerscrossbaan.

Figuur 1.2.: plankaart Motorcrossterrein “Prikkedam”; de rode arcering betreft de door de Kroon vernietigde delen; de rode cirkels duiden de planologisch illegale situaties aan



Figuur 4.3 planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Voor de omgeving buiten het motorcrossterrein geldt momenteel het “Bestemmingsplan buitengebied 2016”. De plankaart is gegeven in figuur 1.2

Figuur 1.2: plankaart “Bestemmingsplan buitengebied 2016”



2. Toetsingskaders geluid

2.1. Ruimtelijke ordening

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en bedrijvigheid te kunnen maken, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

De VNG-publicatie is bedoeld voor nieuwe situaties en niet voor de toetsing van bestaande situaties. In bestaande situaties kan de VNG-brochure evenwel een indicatie geven van de mate van hinder bij bestaande conflictsituaties. Om deze reden wordt hier bij de VNG-publicatie aansluiting gezocht. Verder moet ook bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin mogelijk een (deels) feitelijk bestaande situatie wordt bestemd, worden onderzocht of het laten voortbestaan van een dergelijke situatie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Ook om die reden wordt aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie.

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:

“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.”

De definitie van een gemengd gebied is:

“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.”

De achterliggende geluidnormen die in de VNG-publicatie worden gehanteerd om de richtafstanden te bepalen, zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: geluidnormen (richtwaarden) voor een rustige woonwijk/rustige buitengebied en gemengd gebied

Periode	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$)		Maximale geluidniveaus (L_{Amax})	
	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	gemengd gebied	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	gemengd gebied
dagperiode (07:00 - 19:00 uur)	45 dB(A)	50 dB(A)	65 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00 uur)	40 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00 uur)	35 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-brochure biedt hiervoor een stappenplan, opgenomen in bijlage B5.3 van de VNG-publicatie. Het stappenplan omvat de volgende methodiek:

- stap 1: indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is dan mogelijk;
- stap 2: indien stap 1 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 45 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 50 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde), 65/60/65 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 50 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder);
- stap 3: indien stap 2 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 50 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 55 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70/65/60 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 65 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder). Met betrekking tot de maximale geluidsniveaus geldt dat de beoordeling plaatsvindt exclusief de maximale geluidniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer.

In het kader van stap 3 dient het bevoegd gezag te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In het geval van De Prikkedam geldt dat er sprake is van een “rustige woonwijk/rustig buitengebied”. Er is weliswaar sprake van agrarische activiteiten in de directe omgeving, maar geen andere bedrijvigheid die de karakterisering als “gemengd gebied” zou rechtvaardigen.

De richtafstand bedraagt op basis van de VNG-publicatie 700 m, gebaseerd op “Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik” (SBI-2008 code 931, nr. D, milieucategorie 5.2), waarbij het aspect geluid de richtafstand bepaalt. Er liggen meerdere woningen binnen deze afstand, zodat de ruimtelijke beoordeling in eerste instantie zou moeten plaatsvinden op basis van bovenstaande richtwaarde van 45 dB(A), al dan niet in combinatie met een afweging in het kader van stap 3. De richtafstand van 700 m is aangegeven in onderstaande figuur 2.1.

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht, onderbouwd, en gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen. Deze laatste stap wordt aangeduid als stap 4.

Figuur 2.1: situatie met richtafstand van 700 m (geluid maatgevend)



2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt dit ook geaccepteerd. Ook is het toegestaan om bij de beoordeling over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan aansluiting te zoeken bij milieurechtelijke kaders. Om deze reden wordt in deze paragraaf het toetsingskader geschetst, zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing.

Motorcrossterreinen zijn vergunningplichtige (type C) inrichtingen en daarmee kan voor de beoordeling van akoestische aspecten aansluiting worden gezocht bij het algemene toetsingskader volgens de “Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening” (VROM, 1998, hierna te noemen de Handreiking) als de Wet geluidhinder niet van toepassing is (minder dan 8 uren openstelling per week). Er wordt voor de beoordeling van o.a. de equivalente geluidniveaus onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande inrichtingen.

Nieuwe inrichtingen

- bij de eerste toetsing worden de waarden van tabel 2.2 gehanteerd;
- overschrijding van deze richtwaarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces;
- een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- als maximum geldt de etmaalwaarde van 50 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid in de omgeving wordt bepaald door het L_{95} -niveau en bedraagt in de dagperiode 34-39 dB(A) zoals aangegeven in het Peutz rapport op basis van metingen in 2012 en 2017.

Bestaande inrichtingen

- bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden van tabel 2.2 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- 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 vergunningsvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd;

Voor het bovenstaande geldt steeds dat een verhoging van de richtwaarden alleen kan worden toegestaan na toepassing van het ALARA-beginsel (tegenwoordig BBT, Beste beschikbare technieken).

Tabel 2.2: richtwaarden voor woonomgevingen (Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, pagina 25)

Aard van de woonomgeving	Aanbevolen richtwaarden in de omgeving in dB(A)		
	Dag	avond	nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een “Landelijke omgeving” met een richtwaarde van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” na een bestuurlijk afwegingsproces maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan de richtwaarde uitsluitend worden overschreden indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

BBT in relatie tot geluid

Onderdeel van het afwegingsproces in het kader van milieu is het uitgangspunt van BBT (Beste beschikbare technieken). Het wettelijk afdwingen van de voor een inrichting in aanmerking komende BBT heeft als doel een zo hoog mogelijk beschermingsniveau van het milieu te bereiken. Wat als een hoog niveau van bescherming van het milieu gezien wordt voor wat betreft het aspect geluidbelastingen, is niet gedefinieerd. In de huidige bestuurspraktijk wordt aangesloten bij de bestaande richt- en grenswaarden vanuit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening”, de Wgh en het Activiteitenbesluit. Als daar aan wordt voldaan, is er sprake van BBT. BREF's en andere aangewezen BBT-documenten bevatten nauwelijks of geen concrete informatie over geluid. De reden hiervoor is dat geluid niet op emissieniveau, maar op immissieniveau getoetst wordt aan de lokaal van toepassing zijnde richt- en grenswaarden.

Maximale geluidniveaus

Voor maximale geluidniveaus geldt dat gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente geluidsniveau uitkomen. Als

grenswaarde voor maximale geluidsniveaus gelden derhalve de in tabel 2.2 genoemde grenswaarden vermeerderd met 10 dB.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

70 dB(A) voor de dagperiode (07.00 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 - 07.00 uur);

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus 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.

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.

Binnenwaarden

Op basis van de Handreiking mag het binnenniveau ten gevolge van industrielawaai in woningen in nieuwe situaties niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Voor saneringssituaties op grond van de Wet geluidhinder is de grenswaarde 40 dB(A) etmaalwaarde (hier niet van toepassing). In de praktijk is de geluidwering bij goed onderhouden woningen tenminste 20 dB(A). Er zullen derhalve pas daadwerkelijk maatregelen moeten worden uitgevoerd als de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A).

Voor maximale geluidsniveaus geldt een binnenwaarde van 55 dB(A).

Afwijkingen van representatieve bedrijfssituatie

In de Handreiking is aangegeven dat kan worden afgeweken van de representatieve bedrijfssituatie. Het kan gaan om regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie. Daarbij is wel aangegeven dat de “ontheffingsregeling” niet is bedoeld voor inrichtingen die gedurende een deel van het jaar in bedrijf zijn en in de overige tijd min of meer stilliggen, zoals sommige recreatie-inrichtingen. Verder is in het Handreiking het 12 dagen-criterium opgenomen. Maximaal 12 keer per jaar mag ontheffing worden verleend om activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de geluidgrenzen voor de representatieve bedrijfssituatie. Het moet gaan om bijzondere activiteiten (incidentele bedrijfssituaties), welke niet tot de representatieve bedrijfssituatie worden gerekend. In paragraaf 8.3 van dit rapport wordt nader besproken welke (voorzien) activiteiten van de Prikkedam tot de representatieve dan wel de incidentele bedrijfssituatie kunnen worden gerekend.

2.3. Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen onder categorie 19.2 van bijlage I, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld voor motorcrossen. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. In het Bor is dit als volgt aangegeven:

19.2. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen, behorende tot categorie 19.1, 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 ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdag, zondag en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen.

Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur).

Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder en in het bijzonder Hoofdstuk 5 Wgh zijn daarmee niet van toepassing.

2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten

De vraag is wat is te beschouwen als bestaande, legale en vergunde rechten. Hierna wordt ingegaan op twee mogelijke benaderingen:

- 1 Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Dit rapport maakt onderdeel uit van de aanvraag om milieuvergunning en maakt daarom deel uit van de op 22 augustus 2001 verleende milieuvergunning (zo blijkt uit de dictum/punt D van het besluit). Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende trainingssituatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid: voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.
- 2 Een andere benadering is om uit te gaan van de vergunde geluidvoorschriften. Onder B.6 van de milieuvergunning van 2001 is aangegeven dat GS hebben besloten om het aantal toegestane crossminuten tijdens trainingen en wedstrijden niet als vergunningvoorschrift voor te schrijven. In de voorschriften van de milieuvergunning van 2001 zijn voor het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) voor zowel de trainingen als de wedstrijden geluidniveaus voorgeschreven, inclusief 5 dB(A) strafcorrectie voor tonaal geluid. Ook in de milieuvergunning van 2008 is in de vergunningvoorschriften uitgegaan van een toegestaan equivalent geluidniveau (L_{Aeq}) inclusief deze toeslag. Voor hoe moet worden omgegaan met deze 5 dB(A)-toeslag zijn twee benaderingen mogelijk:

- a. In het Fase 1-rapport (Peutz) is gesteld dat er nu geen sprake is van tonaal geluid en de hele vergunde geluidruimte (tot 61 dB(A) bij woning Prikkendam 1 op $h_o = +5,0$ m) daarom “opgevuld” kan worden. Dit komt overeen met de beschreven toetsing in Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening, waarin wordt beschreven dat als er sprake blijkt te zijn van tonaal geluid er eerst 5 dB bij de berekende/gemeten waarden moet worden opgeteld voordat toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.
- b. Ten tijde van de vergunningverlening van 2001 en 2008 is er door de bevoegde gezagen van uitgegaan dat het geluid afkomstig van crossmotoren een tonaal karakter bezit. Dit betekende toen dat bij het gemeten en berekende niveau 5 dB(A) als straffactor opgesteld moest worden. Dit was toen in het akoestisch rapport en de vergunningvoorschriften verwerkt. Als thans wordt aangenomen dat het huidige motorcrossgeluid geen tonaal karakter (meer) bezit, dan zou het logisch zijn om van de destijds in 2001 en 2008 vergunde geluidniveaus uit te gaan minus 5 dB(A). Oftewel, de destijds vergunde geluidniveaus zouden met 5 dB(A) moeten worden gecorrigeerd, zo heeft ook de Commissie m.e.r. op 7 maart 2019 geadviseerd.

Besloten is om in dit rapport zowel benadering 1 als benadering 2 in beeld te brengen en om bij de beoordeling van de voorgenomen situatie uit te gaan van de benadering vermeld onder b en niet langer van a, dit, op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Als blijkt dat de geluidniveaus bij benadering 1 en 2 vergelijkbaar zijn, dan wordt voor de verdere beoordeling van de voorgenomen situatie uitgegaan van benadering 1. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de geluidniveaus van de voorgenomen situatie wordt beoordeeld onder meer in het licht van een vergelijking van deze niveaus met de geluidniveaus uit de referentiesituatie uitgaande van benadering 1. De beoordeling of de voorgenomen situatie ruimtelijk aanvaardbaar is, maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

Vergunde activiteiten

Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vooral bij oudere vergunningen komt het voor dat werkzaamheden/activiteiten slechts summier zijn beschreven in de aanvraag en vergunning en in die gevallen is het uitgangspunt voor de "bestaande rechten" (en geluidruimte) de bedrijfsvoering ten tijde van de verleende vergunning.

Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning van 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid. Voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijsduur van 200 minuten.

Vergunningsvoorschriften

Het motorcrossterrein heeft een Wm-vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april

2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen. In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van de nu geldende geluidvoorschriften.

Tabel 2.3: geluidvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Opgemerkt dient te worden dat in de vergunning van 2008 (wedstrijden) uitdrukkelijk een waarneemhoogte van $h_o = +1,5$ is aangegeven. De getalswaarden in de vergunning zijn overgenomen uit het NAA rapport van 1996 (sanering en vergunningaanvraag). Alle berekeningen in dit NAA rapport zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m, zodat feitelijk te hoge waarden zijn vergund, aangenomen dat op de waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m lagere waarden worden berekend. De waarneemhoogte van $h_o = +5,0$ m uit 1996 kwam voort uit de zonering/sanering. In par. 2.10 wordt nader ingegaan op de te hanteren waarneemhoogten.

2.5. Nota Limburg

Om te beoordelen of sprake is van onaanvaardbare hinder kan aansluiting worden gezocht bij een vel toegepast toetsingskader voor evenementen.

In het kader van evenementen wordt veelvuldig aangesloten bij de publicatie Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat deze van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielervedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Een belangrijk aspect in de Nota Limburg is het begrip "onduldbare hinder". Onderstaande de weergave van de overwegingen uit deze nota:

Voor het kwalificeren van de mate van hinder, gerelateerd aan het overschrijden van de norm c.q. van het referentieniveau, kan steun worden gezocht in de (vroeger gehanteerde) ISO Recommendation R-1996, de aanbeveling van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in de brochure blauwe reeks nr. 64a pag. 51 en de onderzoeken van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder naar de invloed van lawaai op de spraakverstaanbaarheid (VL-DR-18-01 en VL-DR-18-05). Indien geluiden van een evenement in een woning doordringen heeft dat tot gevolg dat het "achtergrondgeluid" in de woning toeneemt. Het geluidniveau in veel woningen varieert overdag van 25 tot 35 dB(A). Een toename van 25 à 35 dB(A) tot 40 dB(A) binnen is goed hoorbaar en zal leiden tot het ondervinden van hinder c.q. het toenemen van hinder. Indien het geluidniveau binnen stijgt bóven de 40 dB(A) zal dat tot gevolg hebben dat de bewoners van die woning daardoor "luider" moeten gaan spreken om

verstaanbaar te zijn. Dat zal als zéér hinderlijk worden ervaren. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat in het algemeen de signaal ruisverhouding - in dit geval het verschil tussen gespreksniveau en het stoorniveau - 10 dB(A) of meer moet bedragen om prettig te converseren. Hoe meer het geluidniveau in de woning toeneemt, hoe meer de bewoners met stemverheffing moeten spreken om zich verstaanbaar te maken en hoe groter de mate van hinder is die wordt ondervonden. Bij een "stoort"geluid van 50 dB(A) zal daarom behoefte bestaan om het normale spraakniveau van ca. 50 dB(A) naar ca. 60 dB(A) te verhogen. Dit zou betekenen dat men (voor het gehoor) dubbel zo luid zou moeten spreken om nog goed verstaanbaar te zijn, en minimaal het spraakniveau naar 53 dB(A) zou moeten verhogen (fysisch een verdubbeling) om nog net verstaanbaar te zijn. Dit is zo'n ernstige aantasting van de persoonlijke levenssfeer, dat hier de grens zou moeten liggen van wat in redelijkheid van een omwonende gevraagd kan worden te accepteren, en wat daarom kan worden gezien als de grens waarboven een geluid als "onduldbaar" kan worden gekwalificeerd. Gezien bovenstaande kan - voor wat betreft een geringe overschrijding van het achtergrondniveau - de mate van hinder worden gerelateerd aan de mate van overschrijding van het achtergrondniveau en - indien het "stoortlawaaï" toeneemt tot 50 dB(A) - tevens aan de absolute hoogte van het "stoortlawaaï" in de woning.

Verder wordt gesteld dat gezien de relatief korte duur van een evenement en het plaatsvinden daarvan op tijden dat buitenruimten niet in gebruik zijn, het aanvaardbaar lijkt om niet de buitenruimten, maar de binnenruimten van de in de omgeving gelegen geluidgevoelige objecten als uitgangspunt te kiezen waar aan de normen wordt getoetst. Uiteindelijk resulteert dit in de Nota Limburg tot de volgende tabel 2.3.

Opgemerkt dient te worden dat de Nota Limburg veelvuldig wordt toegepast bij evenementen met muziek, welke vaak plaatsvinden tot in de avondperiode en/of begin van de nachtperiode. Dit is de achtergrond van de opmerking dat buitenruimten niet in gebruik zijn. Voor de dagperiode (en dan met name in de zomerperiode) zal dit niet het geval zijn.

Tabel 2.4: normering op basis van hinder/spraakverstaanbaarheid (één-minuut L_{Aeq})

Periode	Basisnorm binnen	Maximaal niveau binnen	Gevelisolatie	Maximale gevelbelasting
Dag	35 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Avond	30 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Nacht	25 dB(A)	45 dB(A)	20-25 dB(A)	65-70 dB(A)

Uitgaande van een minimaal aanwezige geluidwering geldt derhalve dat er een maximaal (kortdurend) equivalent geluidniveau mogelijk is tijdens een evenement van 70 dB(A) invallend op de gevel.

In de Nota Limburg wordt als grootheid het één-minuut L_{Aeq} genoemd; ofwel gedurende een meetduur van een willekeurige minuut mag het equivalente geluidniveau niet meer bedragen dan de waarden aangegeven in tabel 2.4. Maximale geluidniveaus L_{Amax} worden niet genoemd in de Nota Limburg en in dat kader niet beoordeeld.

2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer

Hoewel het motorcrossterrein niet onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt voor wat betreft het onderdeel geluid, is n.a.v. van het advies van de Commissie voor de m.e.r. op de NRD het toetsingskader van het Activiteitenbesluit milieubeheer voor de volledigheid weergegeven. Het komt voor dat in het kader van een ruimtelijke afweging wordt aangesloten bij dit toetsingskader.

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} , veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:
 - a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Artikel 2.18

- Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:
 - het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
 - het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
 - het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
 - het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
 - het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekkorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
 - het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2., tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
 - het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.
- Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
- Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
 - het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
 - het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
 - laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
 - het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.

Hoewel het Activiteitenbesluit formeel niet van toepassing is, zou in aansluiting hierop voor Prikkedam ook een grenswaarde gelden van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Daarnaast biedt het Activiteitenbesluit de mogelijkheid om maatwerkvoorschriften vast te stellen met hogere of lagere geluidvoorschriften.

2.7. Indirecte hinder

De verkeersbewegingen op de openbare weg, die worden veroorzaakt de inrichting, kunnen zorgen voor geluidhinder. Deze hinder wordt echter niet direct toegerekend aan de inrichting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt deze indirecte hinder echter wel inzichtelijk gemaakt. Het voorkomen van indirecte hinder is vooral mogelijk tijdens het ruimtelijke ordeningsproces, wanneer keuzes gemaakt kunnen worden over de aanrijroute of de ingang van de inrichting.

Wegens het ontbreken van een volledig toetsingskader voor de ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij het toetsingskader voor vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer/Wabo. Dit toetsingskader betreft de Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996), ook wel bekend als de Schrikkelcirculaire.

De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt volgens de circulaire 50 dB(A) en de maximale grenswaarde bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

2.8. Samenvattend toetsingskader

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning zal worden onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Daarbij wordt aangetekend dat op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) op voorhand kan worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein; in feite is deze eerste verkenning al uitgevoerd in Fase 1. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde *activiteiten* in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking. Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L_{95} -niveau 35-39 dB(A) bedraagt, dus niet hoger dan 55 dB(A), en gezien de vergunde geluidniveaus kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevolgd, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

Als een beoordeling in het kader van stap 4 nodig is, zal ook tevens rekening worden gehouden met cumulatieve aspecten (zie ook hoofdstuk 7).

In het kader van A-wedstrijden (grote we kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduidbare hinder).

2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte

In het algemeen worden geluidniveaus berekend en beoordeeld ter plaatse van gevels van woningen; in het bijzonder de invallende geluidniveaus exclusief gevelreflectie. Verder geldt dat in het algemeen de geluidniveaus worden beoordeeld daar waar de hinder kan optreden. In de dagperiode zijn dat de woonvertrekken, in de avond- en nachtperiode de slaapvertrekken. Er moet rekening worden gehouden met het beginsel van vrije indeelbaarheid van woningen (verblijfsgebieden). In de dagperiode kan een andere beoordelingshoogte worden aangehouden dan in de avond- en nachtperiode. Dit betekent dat voor standaard eengezinswoningen wordt uitgegaan van een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m in de dagperiode en $h_o = +5,0$ m in de avond- en nachtperiode.

Voor de woningen in de omgeving van Prikkedam geldt dat er sprake is van standaard woningen en om die reden wordt in voorliggende rapportage uitgegaan van de beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m omdat de motorcrossactiviteiten uitsluitend plaatsvinden in de dagperiode.

Verder is het gebruikelijk om in het kader van een ruimtelijke beoordeling na te gaan of in tuinen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dit ondanks dat in het milieuspoor tuinen nadrukkelijk geen geluidgevoelige objecten zijn.

In voorliggende onderzoek worden in eerste instantie de geluidniveaus berekend ter plaatse van de gevels van woningen, overeenkomend met de toetspunten uit de vigerende vergunningen. De beoordeling van

geluidniveaus ter plaatse van tuinen zal plaatsvinden op basis van geluidcontouren, zodat niet iedere afzonderlijke tuin als toetspunt hoeft te worden ingevoerd in het akoestisch rekenmodel.

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden

3.1. Algemeen

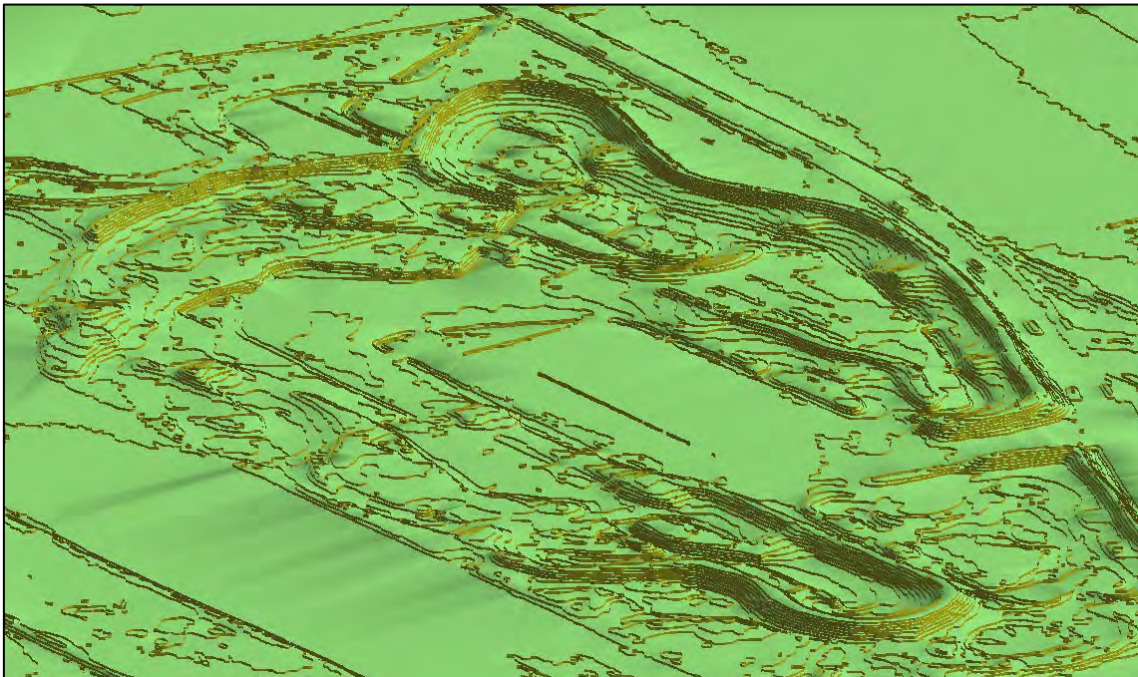
Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de HMRI 1999, onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van DGMR, versie 4.50.

3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)

Het akoestisch rekenmodel is uitgelegd op het systeem van Rijksdriehoekcoördinaten. De maaiveldhoogte voor het plangebied is ingevoerd op basis van de meeste recente versie van Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3, www.pdok.nl). De hoogte wordt gemeten met laseraltimetrie: een techniek waarbij een vliegtuig of helikopter met een laserstraal het aardoppervlak aftast. De meting van de looptijd van de laserreflectie en van de stand en positie van het vliegtuig geven samen een heel nauwkeurig resultaat.

Daarover nog het volgende: motorcrossterrein De Prikkedam is voor een groot deel omgeven door aarden wallen met begroeiing. De baan zelf wordt onderhouden en heeft hoogteverschillen welke in de tijd enigszins kunnen veranderen. Ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de hoogteverschillen in 2018 ingemeten. Deze hoogten (hoogtelijnen) zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek van december 2018. Vanwege de meer uitgebreide dataset van de AHN3 data is besloten hiervan uit te gaan. Een impressie van het hoogtelijnen-model is weergegeven in figuur 3.1. Het inwinjaar van het AHN3 bestand voor het plangebied was 2014. Gebleken is dat deze gegevens globaal overeenkomen met de inmeting van het plangebied in 2017/2018 t.b.v. het uit te voeren akoestisch onderzoek. Omdat de AHN3 ook gegevens bevat van het gebied buiten het plangebied (relevant voor de berekeningen) en meer gedetailleerd is opgebouwd, is van deze gegevens uitgegaan.

Figuur 3.1: hoogteverschillen plangebied en omgeving (AHN data)



3.3. Waarneempunten

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ en $h_o = +5,0$. De toetspunten komen overeen met eerdere vergunningpunten. De uiteindelijke beoordelingshoogte in de dagperiode bedraagt $h_o = +1,5$ m. De waarneemhoogte van $h_o = +5,0$ m is ingevoerd ten behoeve van vergelijkingsberekeningen (vigerende vergunningen).

3.4. Objecten en bodemvlakken

Op basis van de plantekeningen en via PDOK GML-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de inrichting en de nabije omgeving. Het plangebied en de omgeving is grotendeels onverhard (bodemfactor $B = 1,0$). Voor de niet specifiek zacht gedefinieerde bodemgebieden (wegen/water) is uitgegaan van een bodemfactor $B = 0,0$ (100% reflecterend). Een overzicht van de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde objecten en bodemvlakken is gegeven in de bijlagen.

3.5. Geluidsbronnen

In de bijlagen is de ligging gegeven van de in het akoestisch rekenmodel opgenomen geluidsbronnen, samen met een overzicht van alle ingevoerde geluidsbronnen met coördinaten, hoogten, maaiveldhoogten, octaafbandspectra, dB(A)-waarden en bedrijfsduurcorrecties.

3.6. Beoordelingsgrootheden

In de HMRI 1999 wordt als beoordelingsgrootte het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteorocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin: L_i is het gestandaardiseerde immissieniveau;
 C_b is de bedrijfsduurcorrectieterm;
 C_m is de meteocorrectieterm;
 C_g is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$$

waarin: $L_{Aeqi,LT}$ is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
 K_x is een straffactor voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impulsgeluid ($K_2 = 5$ dB) of muziekgeluid ($K_3 = 10$ dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} . Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m .

4. Bronsterkte crossmotoren

4.1. Algemeen

Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). Een volgas-situatie treedt bijvoorbeeld op een recht stuk in de crossbaan, na een bocht. In theorie betekent dit een maximale bronsterkte tijdens een volgas-situatie van $L_{WR} = 122,5$ dB(A), uitgaande van een absorberende bodem. De eis van 94 dB(A) was in het verleden 104 dB(A) en is in de afgelopen jaren stapsgewijs verlaagd van 104 dB(A), 100 dB(A), 98 dB(A) naar 94 dB(A). Ofwel een verlaging van in totaal 10 dB ten opzichte van het verleden.

MSV De Prikkedam heeft een eigen geluidmeter en test voorafgaand aan de trainingen de motoren. Deze test is volgens de zogenaamde "2 meter max" methode. Globaal in een onbelaste situatie (versnellingsbak in neutrale stand) en met een rustig oplopend toerental, waarbij het geluidniveau wordt gemeten op 2 m afstand van de uitlaat. Een op dergelijke wijze gemeten maximaal geluidniveau van 112 dB(A) moet overeenkomen met de 94 dB(A) eis.

Over het meten van geluidniveaus nog het volgende: maximale geluidsniveaus worden altijd vastgesteld bij een bepaalde integratietijd. De menselijke waarneming correspondeert het best met een integratietijd van 125 ms, genormaliseerd in de meterstand "Fast". Ten behoeve van een betere reproduceerbaarheid kan de meterstand "Slow" worden toegepast met een genormaliseerde integratietijd van 1 s. Er is geen direct verband tussen de equivalente geluidemissie van een motorcrossterrein en de eisen m.b.t. maximale geluidniveaus. Wel is het zo dat wanneer deze eisen worden aangescherpt, de equivalente geluidemissie zal afnemen.

De volgas-situatie treedt niet altijd op. In berekeningen wordt dan ook altijd uitgegaan van een gemiddelde equivalente bronsterkte over de hele baan. Deze bronsterkte wordt meestal bepaald op basis van geluidimmisiemetingen in combinatie met een rekenmodel. In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van in andere onderzoeken gehanteerde bronvermogens (bij motorcrossterreinen elders in Nederland). Tevens is aangegeven of het geluid in de onderzoeken wel of niet als tonaal is aangemerkt.

Tabel 4.1: overzicht bronvermogens en herkomst

motorcrossterrein	adviesbureau	bronsterkte L_W in dB(A)	datum	tonaal
Prikkedam	Peutz (voorontwerp)	118,3 (115,3) ¹ (training) 120,3 (clubwedstrijden) 124,0 (KNMV-wedstrijd)	7 december 2018	niet
Prikkedam	Noorman Bouw- en milieuadvies ²	118,5	28 november 2017	niet
Prikkedam	DGMR	118 (training) 120 (wedstrijden)	12 februari 2014	wel
Prikkedam	Peutz	114 (training)	22 juni 2012 (concept)	niet
AMBC Staphorst	Peutz	114 dB(A) training 117 dB(A) wedstrijden	9 februari 2016	niet

Valkenswaard	AGEL	120 (supermoto's training) 125 (supermoto's wedstrijd) 118 (MX motoren training) 123 (MX motorenwedstrijd)	16 januari 2019	niet wel niet wel
Den Helder (tijdelijk)	Sweco	113 (training) 115 (wedstrijd)	24 januari 2019	niet niet
Noord-Oost Veluwe	Peutz	114 (training) 118 (KNMV-wedstrijd)	19 april 2018	wel ³ wel ³

- 1 De bronsterkte van $L_{WR} = 115,3$ dB(A) wordt aangegeven als maatregel.
- 2 Geluidmetingen in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf.
- 3 In dit onderzoek is uitgegaan van 50% motoren met tonaal en 50% niet tonaal, resulterend in een overall tonaaltoeslag van 3,2 dB.

Uit tabel 4.1 blijkt dat er enige variatie zit in de uitgangspunten met betrekking tot de geluidemissie vanwege motorcrossterreinen.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl staan binnen de gemeente Staphorst de gegevens van AMBC Staphorst. Als bijlage bij het in tabel 4.1 aangegeven onderzoek staat nog een uitgebreide onderbouwing van het bronvermogen. Tijdens een testdag in 2011 is een gemiddeld equivalent bronvermogen gemeten van $L_{WR} = 113$ dB(A); in de berekeningen is uitgegaan van $L_{WR} = 114$ dB(A) op basis van 1 dB marge t.b.v. handhaving. Voorwaarde is dat de motoren voldoen aan de 94 dB(A)-eis van de KNMV.

In de onderbouwing wordt ook verwezen naar Prikkedam, waarbij eveneens op basis van de 94 dB(A)-eis een bronvermogen van $L_{WR} = 113-115$ dB(A) als realistisch wordt gezien.

Geconcludeerd kan worden dat wanneer motorsportverenigingen zich houden aan de 94 dB(A)-eis, een gemiddelde bronsterkte van $L_{WR} = 113-115$ dB(A) mogelijk is. Daarbij opgemerkt dat er verschillen zitten in de verschillende banen en dat De Prikkedam een zware zandbaan is, waarbij veel van motor en rijder wordt gevraagd.

4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017

In het Peutz onderzoek t.b.v. het voorontwerp bestemmingsplan Prikkedam is de bronsterkte gebaseerd op geluidmetingen tijdens trainingen op 6 september 2017 en 1 oktober 2017. De metingen zijn uitgevoerd door Peutz in opdracht van Sweco en gelijktijdig door Noorman Bouw- en milieuvadvis (rapport 21710087.R01, d.d. 28 november 2017) in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf. De metingen en bronsterktebepaling van Peutz zijn gerapporteerd in een afzonderlijke notitie d.d. 11 januari 2018, bijgevoegd als bijlage 9. De bronsterkten zijn bepaald op basis van geluidemissiemetingen op een tweetal controlepunten in combinatie met overdrachtsberekeningen (rekenmodel). Het betreft de controlepunten C01 ten oosten van het circuit (metingen 6 september 2017) en C02 ten noorden van het circuit (metingen 1 oktober 2017). Een en ander betekent uiteraard dat modelparameters van invloed zijn op het resultaat. De ligging van de baan, aarden wallen etc. zijn opgenomen in het rekenmodel waarmee de bronsterkte is bepaald. Dit betekent dan ook dat afschermingseffecten in de bronsterkte zijn verdisconteerd (metingen zijn niet uitgevoerd met vrij zicht), in die zin dat het overdrachtsmodel een benadering is van de fysische werkelijkheid.

Een belangrijke parameter in het overdrachtsmodel is de bodemabsorptie; enerzijds de ingevoerde absorptiegraad onder de baan (50%) en de absorptiegraad van de omgeving (met uitzondering van wegen e.d.). Het kiezen van andere uitgangspunten leidt uiteraard tot andere uitkomsten/bronsterkten. Met behulp van het op basis van AHN3-data geactualiseerde rekenmodel (maaiveldhoogten) is doorgerekend wat de consequenties zijn van de verschillende modelparameters. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van de bodemfactoren zoals gebruikt in Peutz onderzoek van december 2018. Daarna zijn stapsgewijs de bodemfactoren aangepast. Dit resulteert uiteindelijk in het overzicht zoals gegeven in tabel 4.2. De aanpassingen zijn wenselijk gezien het gestelde in § 5.3.7 van de HMRI 1999, waarbij bestrating, water,

beton etc. worden aangeduid als harde bodems ($B = 0$) en grasland, akkerland met en zonder gewas, bossen, heide en tuinen als absorberende bodems. Als een gebied voor $n\%$ uit absorberende bodem bestaat, dan is de bodemfactor $B = n/100$. In het akoestisch rekenmodel zijn harde bodems (wegen) als zodanig ingevoerd. De baan van De Prikkedam en de omgeving moet derhalve worden gezien als absorberende bodem.

Tabel 4.2: gehanteerde en opnieuw rekenkundig bepaalde bronsterkten (motorcrossen hoofdbaan) op basis van metingen uitgevoerd in 2017

herkomst	octaafbandmiddenfrequentie [Hz]									dB(A)
	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
rapport Noorman 2017	62,2	82,5	100	110,3	115,3	111,7	108,1	102,3	101,5	118,5
Peutz, rapport voorontwerp 2018	--	82,6	101,6	111,5	114,3	112,0	108,1	101,1	102,5	118,3
<i>gemeten geluidniveaus L_i in dB(A) op basis waarvan bronsterkten zijn bepaald</i>										
metingen 6 september 2017, meetpunt C01	20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9
metingen 1 oktober 2017, meetpunt C02	20,2	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	62,2
<i>oorspronkelijke bodemfactoren, omgeving $B_f = 0,8$ en baan $B_f = 0,5$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	96,1	108,3	116,2	111,4	107,7	103,1	101,9	118,6
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	101,6	112,1	114,9	112,1	108,2	101,2	103,2	118,7
<i>aanpassen bodemfactor omgeving van $B_f = 0,8$ naar $B_f = 1,0$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97	110,7	117,9	112,3	108,2	103,7	102,5	120,1
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	102,8	114,6	117,1	113,1	108,9	101,9	103,9	120,6
<i>aanpassen bodemfactor omgeving van $B_f = 0,8$ naar $B_f = 1,0$ en bodemfactor baan van $B_f = 0,5$ naar $B_f = 1,0$</i>										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97,6	112,4	119,5	113,1	108,6	104	102,8	121,4
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	103,5	117	119,4	114,1	109,3	102,3	104,2	122,5
<i>gemiddelde in de berekeningen te hanteren bronsterkte</i>										
trainingen	62,5	82,9	101,5	115,3	119,5	113,6	109,0	103,2	103,6	122,0

Uit tabel 4.2 blijkt dat (zoals valt te verwachten) het toegepaste rekenmodel en de modelparameters van invloed zijn op de berekende bronsterkte. Omdat de bronsterkten “gefit” zijn op de meetresultaten van 2017, heeft en ander niet tot gevolg dat er op basis van die metingen hogere niveaus worden berekend in de omgeving omdat de hogere bodemabsorptie ook meer demping geeft in de overdrachtsberekening; de hogere bodemdemping werkt twee kanten op.

Verder kan worden geconstateerd dat er een verschil in bronsterkte is zoals bepaald op basis van de verschillende meetpunten/meetdagen van ca. 1 dB. Er zijn veel verschillende factoren die de bronsterkte bepalen: type motor en geoefendheid motorrijder, meteo-omstandigheden tijdens metingen etc. Daarnaast is er altijd sprake van een algemene meet- en rekennauwkeurigheid van ca. 2 dB. Dit kan doorwerken in verschillende metingen en zal ook een rol spelen in de variatie in bronsterkten zoals gegeven in tabel 4.1.

Goed om te realiseren is dat tijdens de metingen in 2017 de gemeten geluidniveaus een gemiddelde zijn over een training van 3 uur. De variatie in geluidniveau is het best beschreven in het rapport van Noorman: in de trainingsperiode van 16.00-19.00 uur op 6 september 2017 zijn er 6 verschillende tijdvakken met of beginners of gevorderden in de baan. Het gemeten geluidniveau varieert daarbij van $L_i = 60,8$ dB(A) bij beginners tot $L_i = 66,7$ dB(A) bij gevorderden en gemiddeld over drie uur $L_i = 63,9$ dB(A). De bezettingsgraad (percentage crossminuten per tijdblok) varieert daarbij van 8,2-15,6%. Vergelijkbare variaties zijn opgetreden bij de metingen op 1 oktober 2017. Geconcludeerd kan worden dat er geen vaste bronsterkte is, maar dat deze varieert.

In de berekeningen ten behoeve van het MER moet worden uitgegaan van een representatief gemiddelde. Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van de maximaal berekende bronsterkten (absorberende bodem) en de energetisch gemiddelde waarden over beide meetpunten, resulterend in een bronsterkte van $L_w = 122$ dB(A) op basis van de metingen in 2017.

Hierover nog het volgende: in de inspraakreactie op het voorontwerp door MSV Prikkedam is aangegeven dat tijdens de metingen in 2017 rijders actief zijn opgeroepen om (gratis) te komen trainen. Dit zou ertoe geleid hebben dat er onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal. Door Peutz is aangegeven dat tijdens de metingen “er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden”. Op basis van een globale berekening kan worden aangetoond dat als er sprake zou zijn van de situatie dat 1/3 van het aantal rijders voldeed aan 94 dB(A), 1/3 van het aantal aan 98 dB(A) en 1/3 van het aantal aan 100 dB(A) het handhaven van de 94 dB(A) norm een reductie oplevert van 4 dB.

4.3. Tonaliteit

In het rapport van Peutz (en ook bij andere motorcrossterreinen) is aangegeven dat het geluid vanwege het motorcrossterrein niet als tonaal hoeft te worden beoordeeld. Dit is gebaseerd op analyse van het geluid op basis van ISO 1996-2, Annex C (kritische bandbreedtemethode).

In ISO 1996-2 is aangegeven dat moet worden uitgegaan van een middelingstijd van 1 minuut, of korter als er sprake is van veranderende tonen/frequenties. Door Peutz zijn samples van gemeten geluid afkomstig van De Prikkedam geanalyseerd van 1 minuut, 15 s en 5 s. In geen van de gevallen is er op basis van ISO 1996-2 sprake van tonaal geluid geweest. De relevante meetbijlagen t.a.v. tonaliteit uit het rapport van Peutz zijn gegeven in bijlage 8 (de waarde $K_t = 0$ dB heeft de betekenis dat er geen sprake is van tonaliteit).

Op grond van het onderzoek van Peutz in het kader van het voorontwerp wordt in voorliggend onderzoek in de beoordeling van het geluid ervan uitgegaan dat het geluid niet als tonaal behoeft te worden gekwalificeerd. Dit geldt zowel voor trainingen als wedstrijden (bij wedstrijden wordt in hoofdzaak met 4-takt motoren gereden).

4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen

Motorcrossen hoofdrijbaan

Bij een motorcrossterrein of motorcrossbaan is sprake van een zekere variatie in geluidemissie, afhankelijk van het aantal rijders, de geoefendheid van de rijders. Een eenduidige bronsterkte van één motorcrosser bestaat niet; wanneer bronsterkten worden bepaald op basis van immissiemetingen in combinatie met overdrachtsberekeningen, zoals in het geval bij De Prikkedam, betekent de vastgestelde bronsterkte een gemiddelde over 2 meetdagen over de hele baan en deze bedraagt $L_w = 122,0$ dB(A) op basis van de metingen uit 2017, daarbij werd door een significant aantal motoren de 94 dB(A)-eis overschreden. Door zowel Peutz als Noorman is niet exact inzicht gegeven in hoeveel rijders tijdens de metingen de 94 dB(A)-eis hebben overschreden. Een redelijke inschatting laat zien dat door het naleven van de 94 dB(A)-eis een reductie mogelijk is van 4 dB en daarmee een bronsterkte van $L_w = 118,0$ dB(A).

Crossen beginnersbaan

De beginnersbaan is planologisch niet legaal, maar wel vergund in het kader van milieu, in die zin dat de beginnersbaan is meegenomen in het akoestisch onderzoek NAA 1996. In het Peutz onderzoek is de beginnersbaan meegenomen in het onderzoek met als uitgangspunt (zonder nadere onderbouwing) een bronsterkte van $L_w = 108$ dB(A) en 7 crossuren. In het akoestisch onderzoek NAA 1996 is was het uitgangspunt 100 crossminuten en een bronsterkte 5 dB(A) lager dan motorcrossers op de hoofdrijbaan, dat wil zeggen $L_w = 119$ dB(A).

Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat op de beginnersbaan uitsluitend 50 cc, 65 cc en 85 cc motoren rijden. Op basis van gegevens van het Eurocircuit Valkenswaard kan een bronsterkte worden afgeleid van $L_w = 112$ dB(A) voor dergelijke motoren. In voorliggend onderzoek wordt dit als uitgangspunt gehanteerd.

Met name ook omdat het uitgangspunt van $L_W = 108$ dB(A) in het voorontwerp niet nader is onderbouwd. Het aantal crossers op de beginnersbaan is meestal gering t.o.v. het aantal crossers op de hoofdbaan (meestal ten hoogste ca. 5).

Maximale geluidniveaus

Maximale geluidniveaus kunnen worden veroorzaakt door meerdere crossmotoren op één locatie. Dit zal met name plaatsvinden bij de start en in het begin van de race. In de berekeningen van de maximale geluidniveaus is voor het rijden op de hoofdbaan (trainingen en wedstrijden) uitgegaan van maximaal 10 rijders op één plek die tegelijkertijd vol gas rijden. Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 135,0$ dB(A). Om rekening te houden met het opspringen van rijders is de bronhoogte verhoogd naar $h_b = +1,5$ m.

Aanvullend is bij B-wedstrijden uitgegaan van maximaal 20 motoren (20 startposities) bij de start met een bronvermogen van $L_W = 122,0$ dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 138,0$ dB(A).

Bij A-wedstrijden is uitgegaan van maximaal 40 motoren bij de start (40 startposities) met een bronvermogen van $L_W = 122,0$ dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan $L_{Wmax} = 141,0$ dB(A).

Voor de beginnersbaan is uitgegaan van een maximale bronsterkte van $L_{Wmax} = 122,0$ dB(A), gebaseerd op 5 rijders op één plek en een marge van 3 dB.

5. Referentiesituatie

5.1. Algemeen

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie, dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. De toestand van het milieu in de referentiesituatie wordt altijd gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de autonome ontwikkeling. De beschrijving van de referentiesituatie moet inzichtelijk maken hoe de milieusituatie in het studiegebied zich zal ontwikkelen, indien het project geen doorgang zou vinden (maar andere ontwikkelingen wel).

5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam

Op grond van een nadere analyse (zie overkoepelend MER) is de referentiesituatie gedetailleerd geanalyseerd en beschreven op grond van de bestaande situatie in relatie tot het planologisch regime en de milieuvergunningen. De conclusie luidt globaal dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2 van het overkoepelend MER) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze bocht planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze bocht ook in de milieuvergunningen is vergund.
- het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan;
- géén wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- evenementen voor recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan;
- het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet feitelijk plaatsvindt.

5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten (zie volgend) is het van belang geluidniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie tijdens trainingen voor wat betreft geluid. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke bocht niet mee moeten worden genomen.

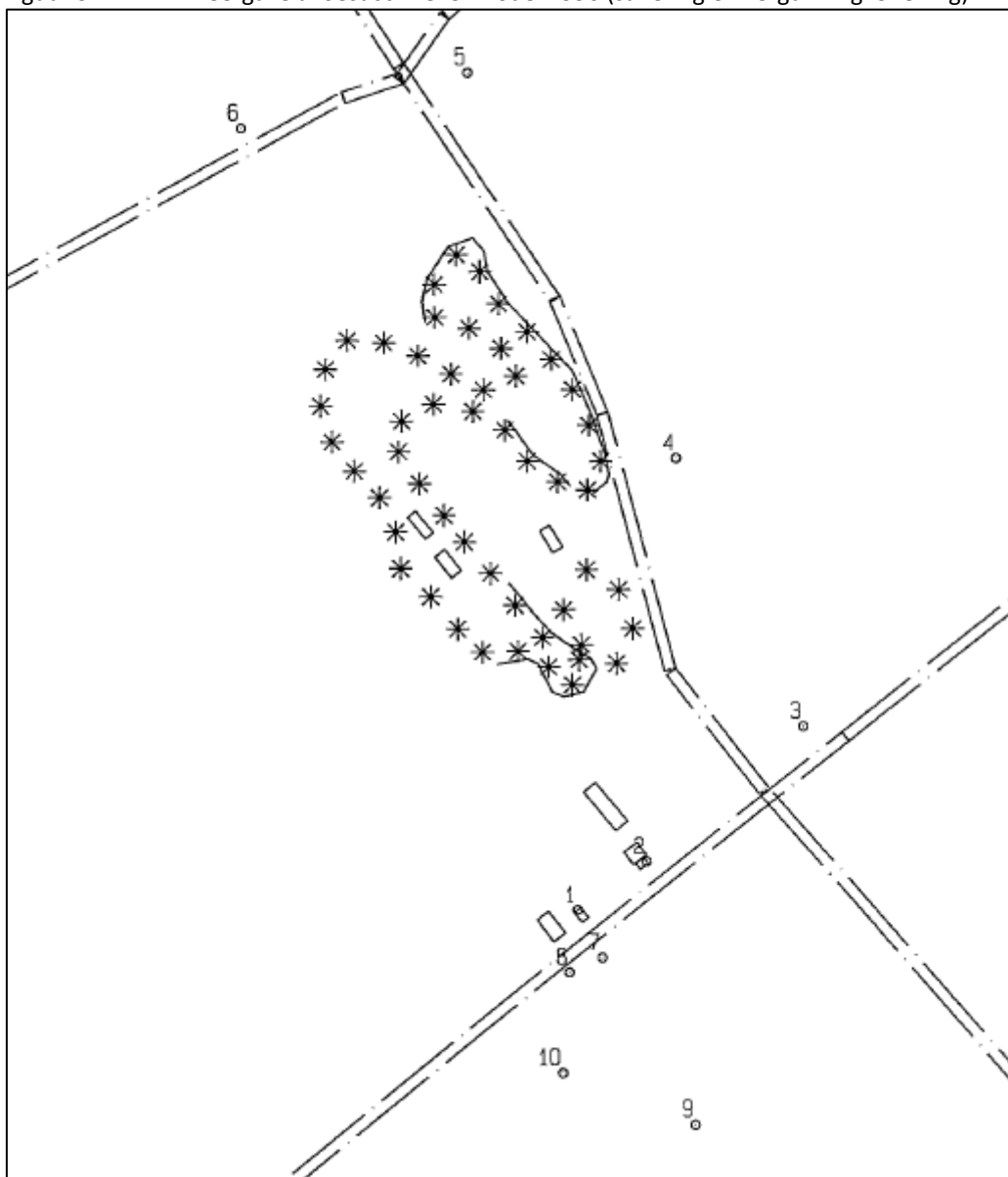
Omdat de bijdrage vanwege deze bocht op de totale geluidniveaus ondergeschikt is (en eerder is geconcludeerd dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeenkomt met de huidige situatie), is ervoor gekozen de huidige bocht als uitgangspunt te nemen. De bijdrage van de noordelijke bocht ligt, afhankelijk van het waarneempunt, 8-17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan en voldoet daarmee feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit par. 5.4.2 van de HMRI.

Referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten

Aan de vigerende vergunning ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als vergunde activiteiten kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”.

In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van het in 1996 gebruikte akoestisch rekenmodel. De geluidemissie vanwege de crossbaan is berekend met 46 puntbronnen en vanwege de minibaan met 6 puntbronnen.

Figuur 5.1: weergave akoestisch rekenmodel 1996 (sanering en vergunningverlening)



Ten aanzien van het NAA rapport 1996 dient nog de volgende opmerking te worden geplaatst: in het rapport wordt gesproken over 900 crossminuten (is de vergunde activiteit bij trainingen). Op grond van de gegevens in de bijlagen van het rapport kan worden afgeleid dat er is gerekend met 725 crossminuten. De oorzaak hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het feit dat er in de berekeningen destijds is uitgegaan

van 20% “off the road” motoren met een 10 dB lagere bronsterkte. Een rekenkundige correctie van de 900 minuten geeft dan 738 minuten crossen met de hoogste bronsterkte.

Omdat in de conclusie van het NAA rapport is uitgegaan van 900 minuten gebruik bij trainingen, wordt ten behoeve van het bepalen van de geluidniveaus behorend bij de vergunde activiteiten uitgegaan van 900 minuten crossen op de hoofdbaan. De geluidniveaus voor deze vergunde activiteit zijn gegeven in tabel 5.2.

Referentiesituatie op basis van vergunde geluidniveaus

Het motorcrossterrein heeft een Wm vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen.

De nu geldende voorschriften zijn (nogmaals) samengevat in onderstaande tabel 5.1 en gebaseerd op het NAA onderzoek uit 1996. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte $L_w = 124$ dB(A) van een crossmotor.

Tabel 5.1: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}^3$	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van $L_w = 122$ dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal crossminuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet Prikkedam 1 is, maar Prikkedam 2 (in rood weergegeven): het geluidniveau bij Prikkedam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkedam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT} = 38$ -51 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Tabel 5.2: referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften (o.b.v. niveaus), exclusief tonaliteitstoeslag tijdens trainingen, en referentiesituatie op basis van activiteiten (o.b.v. activiteiten), exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5 \text{ m}$	referentiesituatie o.b.v. niveaus $h_o = +1,5 \text{ m}$	berekend $h_o = +5,0 \text{ m}$	vergund ¹ $h_o = +5,0 \text{ m}$
1	Grindweg 4	45,2	45,1	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	50,4	50
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,7	43,1	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Door de FUMO zijn in 2018 geluidmetingen verricht in verband met handhaving. De metingen zijn uitgevoerd op het vergunningpunt Bercoperweg 74 en primair gericht op het meten en toetsen van de maximale geluidniveaus L_{Amax} . De meetresultaten zijn vastgelegd in een rapportages voor metingen op 21 maart 2018 en 4, 8 en 11 juli 2018. Op het meetpunt zijn de volgende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus gemeten (waarneemhoogte $h_o = +5,0 \text{ m}$, geen toeslag tonaliteit):

- 21 maart 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 55,3 \text{ dB(A)}$;
- 4 juli 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 48,6 \text{ dB(A)}$;
- 8 juli 2018 (zondag) $L_{A,r,LT} = 47,6 \text{ dB(A)}$;
- 11 juli 2018 (woensdag) $L_{A,r,LT} = 48,4 \text{ dB(A)}$.

De metingen in juli 2018 laten een tamelijk consistent geluidniveau zien van 48 dB(A). De meting van 21 maart 2018 wijkt significant af. De oorzaak hiervan is niet bekend. De afgeronde waarde van 48 dB(A) komt overeen met de berekende waarde van tabel 5.2 voor Bercoperweg 74 op een waarneemhoogte $h_o = +5,0 \text{ m}$. Geconcludeerd wordt dat tabel 5.2 een betrouwbaar beeld geeft.

Concluderend t.a.v. referentiesituatie tijdens trainingen

Concluderend: op basis van geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentie-situatie tijdens trainingen op basis van de vergunningvoorschriften of op basis van de vergunde activiteiten globaal overeenkomen (verschil 0,1 dB). Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte $h_o = +1,5 \text{ m}$ als gegeven in tabel 5.2 als referentiesituatie worden gezien, ervan uitgaande dat de geluidemissie tijdens de trainingen (metingen) in 2017 als maximaal representatief kan worden aangemerkt. Voor het vergelijken van varianten wordt in het vervolg van dit rapport, mede gezien de geringe verschillen, de geluidniveaus o.b.v. de vergunde activiteiten als uitgangspunten genomen.

5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden

Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) is een vergelijking als in § 5.3 niet geheel correct. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam 3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Tabel 5.3: bepalen referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten exclusief tonaliteitstoeslag tijdens wedstrijden (14.400 crossminuten) en op basis van vergunde geluidniveaus

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten $h_o = +1,5$ m	referentiesituatie o.b.v. niveaus ¹ $h_o = +1,5$ m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan NAA 1996 op basis van waarnemingshoogte $h_o = 5,0$ m.

5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus

In tabel 5.4 is nogmaals een overzicht gegeven van de op grond van de vigerende vergunningen toegestane maximale geluidniveaus.

Tabel 5.4: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode) met betrekking tot de maximale geluidniveaus (pieken)

Punt	woning	vergunde maximale geluidniveaus L_{Amax}	
		trainingen ¹	wedstrijden ²
1	Grindweg 4	70 (66) ³	76 (72) ³
2	Grindweg 2	71 (67)	77 (73)
3	Bercoperweg 74	70 (66)	76 (72)
4	Prikkedam 1	75 (71)	81 (77)
5	Prikkedam 2	71 (67)	77 (73)
6	Prikkedam 3	72 (68)	78 (74)
7	Grindweg 5	69 (65)	75 (71)
8	Grindweg 7	65 (61)	71 (67)
9	Grindweg 9	64 (60)	70 (66)
10	Grindweg 11	66 (62)	72 (68)

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijdsondagen per jaar).

3 Inclusief een meteorocorrectie van $C_m = 4$ dB.

Met betrekking tot de maximale geluidniveaus geldt dat op grond van de vigerende vergunningen er gemeten/gerekend moet worden op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m . De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze dus per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt.

Gemiddeld bedraagt de meteocorrectie ca. 4 dB. De vergunde maximale niveaus inclusief meteocorrectie zijn in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven. Dit zou kunnen worden gezien als de referentiesituatie, maar dan voor trainingen op een waarneemhoogte $h_o = +5,0$ m.

Het is mogelijk om het verschil te berekenen tussen de maximale geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m en $h_o = +5,0$ m en op die manier de vergunde maximale geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m te bepalen. Echter, de verschillen zijn ook weer afhankelijk van de bronlocatie die het maximale geluidniveau bepaalt. Omdat de modellen van 1996 en nu nogal verschillen geeft dit niet een correct beeld.

Concluderend kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten

In de huidige situatie zijn er ondersteunende activiteiten. De (mogelijk akoestisch relevante) belangrijkste zijn het baanonderhoud. Dit vindt plaats na iedere training, waarbij met een tractor de crossbaan wordt geëgaliseerd. Dit duurt per keer ca. 1 uur. Eén keer in de twee maanden wordt de hoogte van de baan bijgewerkt, waarbij naast de tractor een mobiele kraan of shovel wordt ingezet. Tijdens wedstrijden kan tevens een tractor worden ingezet (tussentijds egaliseren, sproeien), maar dit is gezien de veel lagere bronsterkte dan crossen en de tijdsduur akoestisch niet relevant.

6. Planvoornemen en varianten

6.1. Algemene omschrijving

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basialternatief uit het 1^e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd. Aanvullend op dit basialternatief zijn er twee “plusvarianten”, die de wensen van MSV De Prikkedam weergeven. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van niet-gemotoriseerde sportactiviteiten. Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecroost.

6.2. Voorgenomen activiteit

Algemeen

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten).

In de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling oer week vallen.

Gebruik crossbaan tijdens trainingen

In de referentiesituatie zijn tijdens trainingen 900 crossminuten toegestaan. Tijdens de metingen in 2017 is geconstateerd dat tijdens een goed bezochte training ca. 37 crossuren nodig zijn om het mogelijk aantal rijders te kunnen faciliteren. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat er gemiddeld ca. 70 rijders zijn tijdens trainingen, maar dat het aantal zeer wisselend is. Dit is afhankelijk van of het een woensdagmiddag/zondagochtend is, er wedstrijden elders zijn en het verloop van het seizoen. Het komt voor (eerste mooie dag van het seizoen, andere banen zijn nog dicht) dat er ca. 100 rijders zijn. In de winterperiode zijn het er soms maar 10.

Er wordt in twee 2 groepen gereden op de hoofdrijbaan, bestaand uit beginners en gevorderden. Dit is om reden van veiligheid (niet al te grote snelheidsverschillen). Om het half uur wordt er gewisseld. Daarnaast rijdt er een deel van de (jonge) rijders op de jeugdbaai. Op de binnenbaan de allerkleinsten of diegene die voor het eerst op een crossmotor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder.

Motorcrossbaan De Prikkedam is een specifieke baan, die een goede fysieke conditie vereist om te kunnen rondrijden. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat het al een uitdaging is om een half uur op de baan te kunnen rondrijden. Op basis van 70-100 rijders en een verondersteld gemiddeld aantal van 80 rijders x een half uur crossen, bedraagt de maximale crosstijd 40 uur. Dit is iets meer dan de 37 crossuren tijdens de goed bezochte trainingen van 2017.

Voor het maximale gebruik van de minibaan wordt uitgegaan van een crosstijd van 20% van de crosstijd van de hoofdbaai (= 8 uur tijdens trainingen).

Gebruik crossbaan tijdens wedstrijden

Voor wat betreft wedstrijden kan er onderscheid worden gemaakt tussen A-wedstrijden en B-wedstrijden (onderscheid: zie MER). B-wedstrijden kunnen qua gebruik van de motorcrossbaan worden gezien als trainingen, waarbij ten opzichte van trainingen meer gevorderde rijders in de baan zijn. Daarnaast is de tijdsduur tijdens B-wedstrijden langer dan ingeval van trainingen. Voor A-wedstrijden geldt dit in nog sterkere mate. Tijdens A-wedstrijden is de beginnersbaan niet in gebruik en tijdens B-wedstrijden niet meer dan tijdens trainingen.

Ondersteunende activiteiten

De ondersteunende activiteiten blijven ongewijzigd t.o.v. referentiesituatie.

6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A- wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op 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.

6.4. Plusvariant medegebruik

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor andere recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- run-bike-run.

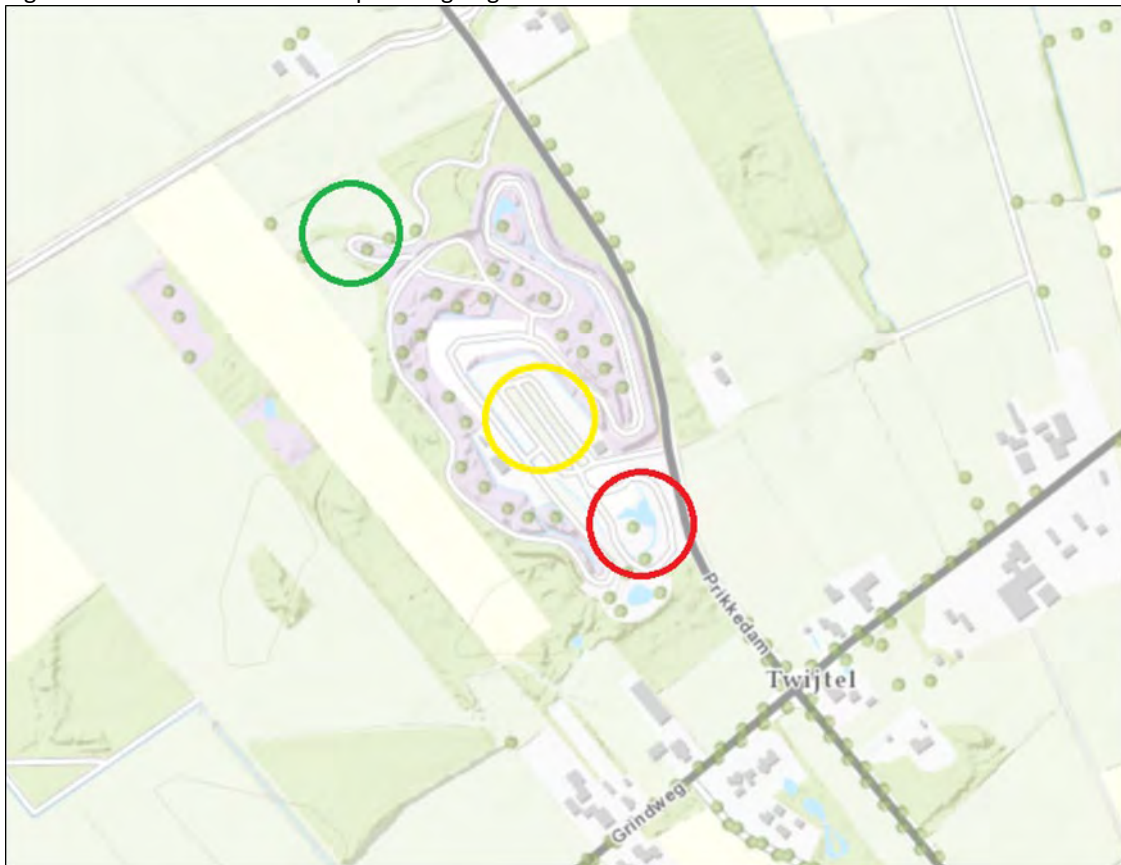
Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein; bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

6.5. Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie de ligging van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren.

Figuur 6.1: alternatief: verplaatsing beginnersbaan



6.6. Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt, maar zal dit waar nodig wel worden meegenomen in de afwegingen.

7. Berekeningen planvoornemen en varianten

7.1. Uitgangspunten

In de volgende paragrafen worden voor de verschillende varianten berekeningsresultaten gepresenteerd. In de berekeningen wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van de geluidemissie en bedrijfstijden (crossuren). In tabel 7.1 is een overzicht gegeven van deze uitgangspunten.

Voor wat betreft de bronsterkte (geluidemissie) vanwege het crossen op de hoofdbaan geldt dat er vanuit wordt gegaan dat MSV De Prikkedam de 94 dB(A)-eis van de KNMV strikt gaat handhaven. Vanuit het milieuspoor geredeneerd kan dit worden gezien als een BBT maatregel. Ten opzichte van de metingen in 2017 is een reductie van 4 dB realistisch. In de berekeningen wordt tijdens trainingen dan ook uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte van $L_W = 118$ dB(A) tijdens trainingen. Tijdens zowel A- als B-wedstrijden zijn er gemiddeld meer gevorderde rijders in de baan en is er sprake van competitie. Het is, gezien de spreiding in de metingen van 2017 tussen beginners/gevorderden, realistisch om dan uit te gaan van een bronsterkte van $L_W = 120$ dB(A) tijdens B-wedstrijden. Voor A-wedstrijden geldt dat er op hoger niveau wordt gereden met een hogere geluidemissie die overeenkomt met $L_W = 122$ dB(A).

Tabel 7.1: uitgangspunten berekeningen

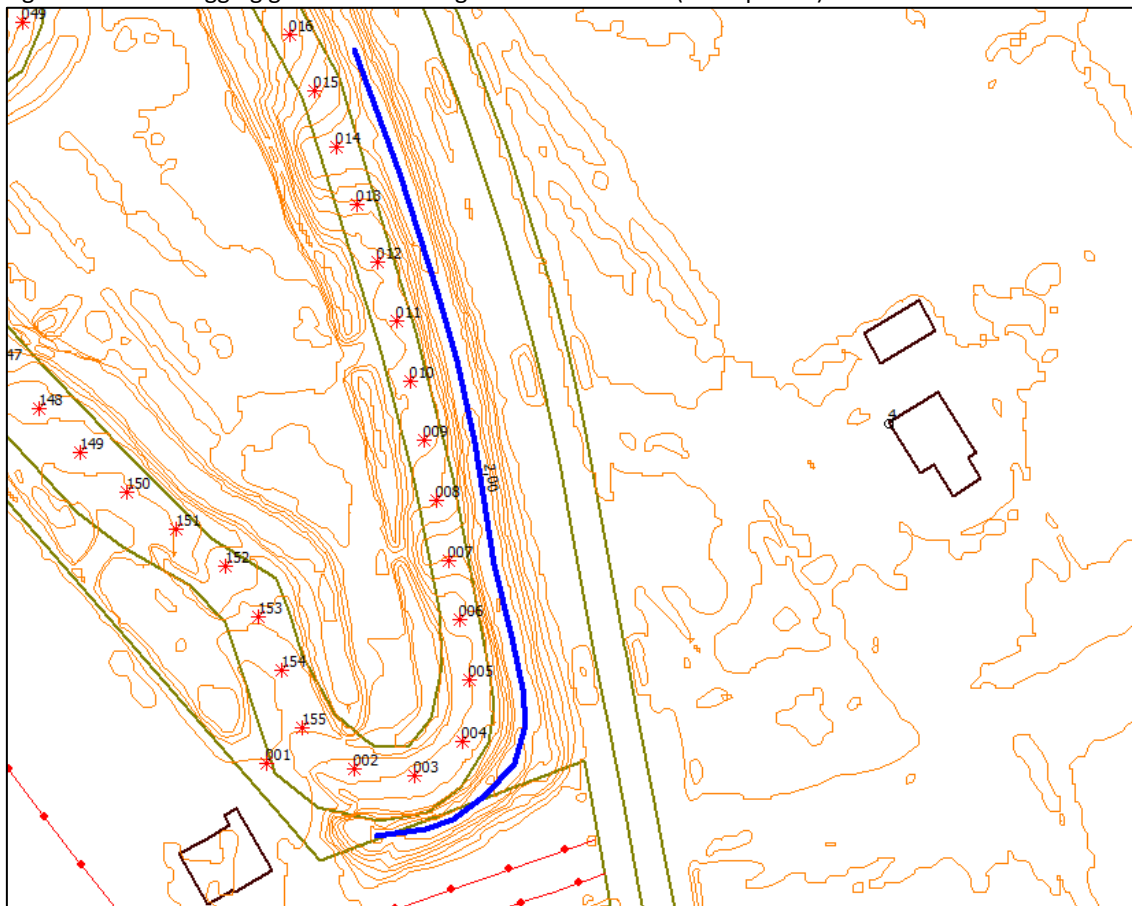
trainingen huidige situatie		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	118 ¹	900 minuten ($C_b = 20,92$ dB)
beginnersbaan	112	100 minuten ($C_b = 22,87$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
trainingen basisalternatief		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	118	40 uur ($C_b = 16,68$ dB)
beginnersbaan	112	8 uur ($C_b = 16,08$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
B-wedstrijden		
Activiteit	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	120	120 uur ($C_b = 11,90$ dB)
beginnersbaan	112	8 uur ($C_b = 16,08$ dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	250
A-wedstrijden		
aantal/crossuren/crossminuten	bronsterkte L_W in dB(A)	aantal/crossuren/crossminuten
motorcrossen hoofdbaan	122	240 uur ($C_b = 8,89$ dB)
beginnersbaan	112	--
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	750 ²

- 1 Bij toepassing van BBT, zijnde het strikt hanteren van de "94 dB(A)-eis".
- 2 Bij A-wedstrijden wordt er tevens geparkeerd aan de noordzijde van het terrein en op de beginnersbaan. Per parkeerlocatie is uitgegaan van 250 bezoekers/voertuigen.
- 3 De hoofdbaan is gemodelleerd met 155 puntbronlocaties en de beginnersbaan met 27 puntbronlocaties. De tussen haakjes gegeven waarden zijn de bedrijfsduurcorrecties per bronlocatie.

7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten

In tabel 7.2 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In de huidige situatie kan ten opzichte van de referentiesituatie een maximaal effect worden gerealiseerd (=geluidreductie) van 4 dB, voortvloeiend uit het strikt naleven van de "94 dB(A)-eis". Voor het basialternatief geldt dat er een toename is van ten hoogste 0,9 dB. De hoogste toename is berekend ter plaatse van de zuidelijk gelegen locaties aan de Grindweg 2/Bercoperweg 74. In het basialternatief variëren de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van (afgerond) 38-52 dB(A) in de dagperiode. Het hoogste niveau treedt op ter plaatse van Prikkedam 1, zijnde de meest nabijgelegen woning. Voor deze woning is een maatregel mogelijk in de zin van een verbeterde afscherming dan aanwezig in de huidige situatie. In tabel 7.2 is een maatregelvariant berekend, waarbij aan de westzijde van de hoofdbaan een verbeterde afscherming wordt gerealiseerd. In eerste instantie is uitgegaan van een geluidscherm met een lengte van ca. 150 m bovenop de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van +2,0 m. In figuur 7.1 is de ligging gegeven in het akoestische rekenmodel. Uitgegaan is van een absorberend scherm met een reflectiefactor van 0,2 (bijvoorbeeld Greenwall o.i.d.). Een verhoging van de bestaande aarden wal is eveneens toereikend voor wat betreft het afschermingseffect.

Figuur 7.1: ligging geluidafscherming t.b.v. Prikkedam 1 (rekenpunt 4)



Tabel 7.2: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van (laatste kolom van) tabel 5.2

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A) ¹						
		referentie tabel 5.2	huidige situatie		basialternatief		maatregelvariant A ²	
			<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	45,2	41,4	-3,8	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	40,7	-3,6	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	42,3	-3,6	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	48,0	-3,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	43,5	-4,0	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	42,8	-4,0	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	37,7	-3,7	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	36,5	-3,8	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	35,2	-3,9	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	34,1	-3,7	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_o = +1,5$ m.

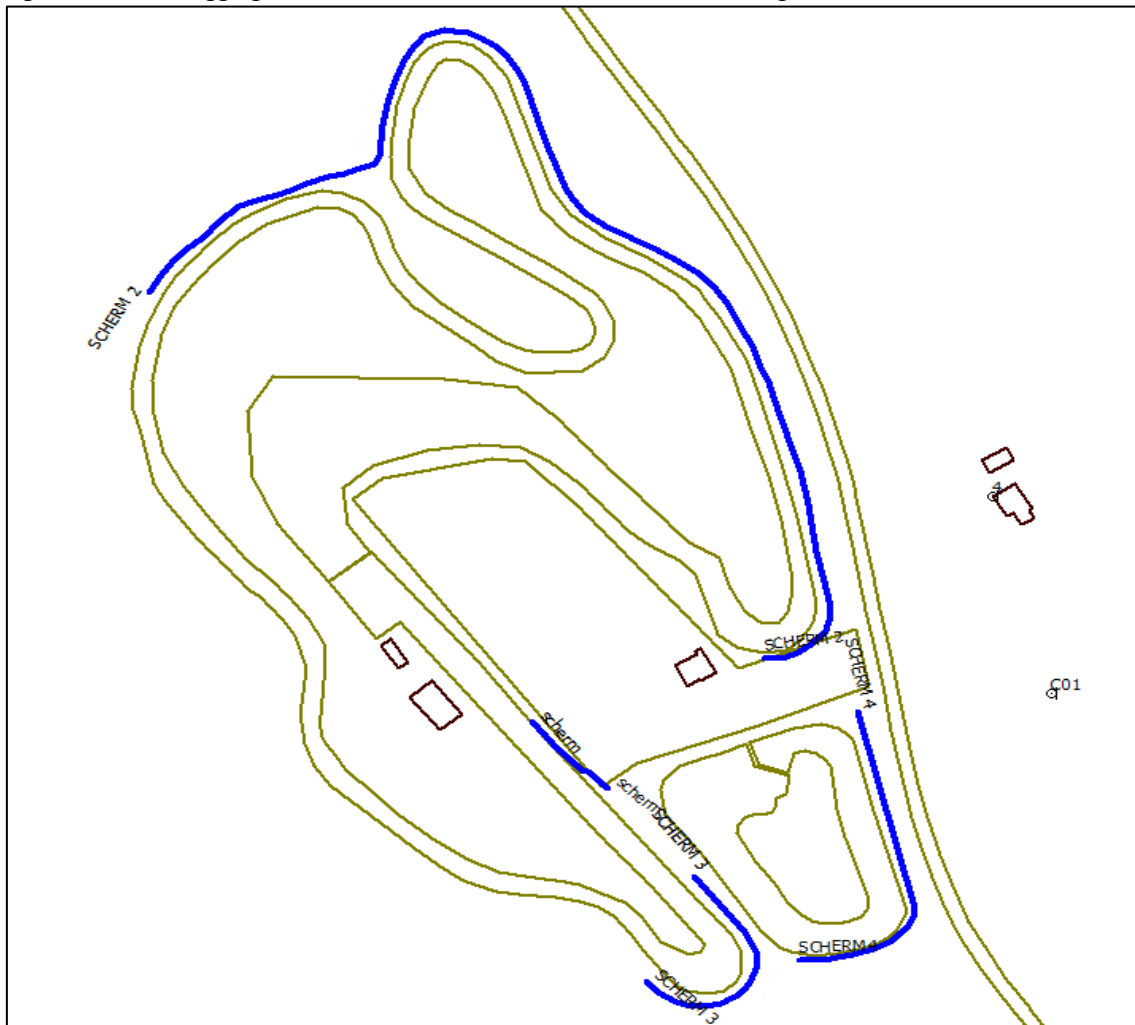
2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Voor de huidige situatie is het uitgangspunt de 900/100 minuten crosstijd en een bronsterkte van $L_w = 118$ dB(A) zoals aangegeven in tabel 7.1. De BBT-maatregel betekent daarmee automatisch een reductie van 4 dB t.o.v. de referentie. In de beschreven maatregelvariant A bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-50 dB(A) in de dagperiode. Uit aanvullende berekeningen blijkt dat het verder verhogen van het geluidscherm geen significant groter effect meer heeft bij de woning aan Prikkedam 1, dit vanwege de omvang van het brongebied. Omdat er bij de woning Prikkedam 1 een verbetering optreedt t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie (-1,6 dB) en het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij deze woning niet hoger is dan 50 dB(A), kan dit als aanvaardbaar worden geacht (Stap 3 VNG-brochure).

Bij de verder weg gelegen woningen bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-48 dB(A) in de dagperiode bij de maatregelvariant A t.b.v. Prikkedam 1. Gekeken is of er mogelijkheden zijn om bij deze overige woningen (dus m.u.v. Prikkedam 1) te kunnen voldoen aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A). In een aantal stappen zijn daarom schermen toegevoegd aan het model in verschillende maatregelvarianten (zie figuur 7.3):

maatregelvariant A	scherm aan de oostzijde t.b.v. Prikkedam 1, hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 150 m (resultaten zie tabel 7.2);
maatregelvariant B	verlengd scherm oost- en noordzijde (SCHERM 2, figuur 7.2), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 500 m (resultaten zie tabel 7.3);
maatregelvariant C	als maatregelvariant B, met scherm op de wal van de zuidwestelijke lus (SCHERM 3, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 100 m (resultaten zie tabel 7.3);
maatregelvariant D	als maatregelvariant C, met scherm op de wal langs beginnersbaan (SCHERM 4, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 135 m (resultaten zie tabel 7.3);

Figuur 7.3: ligging van de verschillende schermen voor de maatregelvarianten B t/m D



In tabel 7.3 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de verschillende maatregelvarianten in de dagperiode tijdens trainingen.

Tabel 7.3: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.2 voor de verschillende maatregelvarianten

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A) ¹					
		maatregelvariant B		maatregelvariant C		maatregelvariant D	
		<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	45,7	0,5	45,6	0,4	45,6	0,4
2	Grindweg 2	45,1	0,8	45	0,7	44,9	0,6
3	Bercoperweg 74	46,6	0,7	46,5	0,6	46,2	0,3
4	Prikkedam 1	49,7	-2,1	49,7	-2,1	49,6	-2,2
5	Prikkedam 2	46,4	-1,1	46,4	-1,1	46,4	-1,1
6	Prikkedam 3	46,0	-0,8	46,0	-0,8	46	-0,8
7	Grindweg 5	42,0	0,6	41,9	0,5	41,8	0,4
8	Grindweg 7	40,6	0,3	40,6	0,3	40,6	0,3
9	Grindweg 9	39,5	0,4	39,5	0,4	39,4	0,3
10	Grindweg 11	38,4	0,6	38,3	0,5	38,1	0,3

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemingshoogte $h_0 = +1,5$ m.

Uit de verschillende berekeningen blijkt dat het effect van de aanvullende schermen relatief gering is. De afgeronde waarde van het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woning Prikkedam 1 bedraagt nog steeds $L_{A,r,LT} = 50$ dB(A). Bij de verder weg gelegen woningen wordt (net) niet voldaan aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A).

De reden van het geringe effect vanwege deze aanvullende schermen is de volgende: geluidschermen geven een optimaal effect wanneer deze worden geplaatst in de nabijheid van de bron of de ontvanger. In het geval van De Prikkedam geldt dat het meest aan deze voorwaarde wordt voldaan bij de grondwal aan de oostzijde en in de richting van Prikkedam 1. Verder speelt ook een rol dat rond zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan al afscherming aanwezig is in de vorm van de bestaande grondwallen. Een verdere verhoging heeft dan een relatief gering effect ten opzicht van een situatie zonder enige afscherming.

Om een voorkeursvariant te bepalen spelen de kosten van geluidreducerende maatregelen een rol. De schermvarianten zijn berekend op basis van het plaatsen van kokos-schermen bovenop de bestaande grondwallen (bijvoorbeeld Greenwall Classic, www.greenwall.nl). Dit zijn geluidabsorberende schermen welke zonder fundering kunnen worden geplaatst tot een hoogte van +3,0 m. De verankering in de ondergrond vindt plaats met klapankers. De kosten van een dergelijk scherm bedragen € 240,00/m² voor levering en plaatsing en zijn kostentechnisch het meest gunstig.

Een en ander betekent dat voor een dergelijk scherm met een lengte van 150 m en een hoogte van +2,0m de totale kosten circa € 90.000,00 (inclusief BTW) zullen bedragen.

Wanneer andere geluidschermen worden toegepast welke een fundering nodig maken, zullen de kosten naar verwachting hoger zijn.

Concluderend

De voorkeursvariant voor De Prikkedam is, gelet op het geluidreducerend effect en de te verwachten kosten, de maatregelvariant A met een geluidscherm van ca. 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 7.1).

Dit in combinatie met het tijdens trainingen handhaven van de “94 dB(A)-eis”. De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen middels de “2 meter max” methode (globaal in een onbelaste situatie met de versnellingsbak in neutrale stand).

7.3. Alternatief beginnersbaan

Zoals aangegeven in paragraaf 6.5 zal worden onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit onderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 7.4.

Uit tabel 7.4 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeq,i,LT} = 38,5$ dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofdbaan $L_{Aeq,i,LT} = 46,0$ dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen apart model gebouwd voor de verplaatsing van de beginnersbaan.

Tabel 7.4: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A (=voorkeursvariant)

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal
1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A- en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De berekeningsresultaten zijn gegeven voor de huidige vergunningpunten, welke zijn gelegen ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen. Per situatie zijn de resultaten vergeleken met de referentiesituatie volgens tabel 5.3. Daarbij zij wel opgemerkt dat de B-wedstrijden nieuw zijn t.o.v. de referentiesituatie/huidige situatie. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m. Een gedetailleerde maatregelberekening voor wedstrijden (als voor de trainingen) is niet uitgevoerd om dat het model voor trainingen/wedstrijden op de uitgangspunten gelijk is.

Tabel 7.5: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens B-wedstrijden en A-wedstrijden (maatregelvariant A), inclusief een vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.3.

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden $L_{Ar,LT}$ in dB(A) ¹				
		referentie tabel 5.3 A-wedstrijden	B-wedstrijden		A-wedstrijden	
			<i>berekend</i>	<i>verschil</i>	<i>berekend</i>	<i>verschil</i>
1	Grindweg 4	59,3 ²	52,2	-7,1	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op $h_o + +1,5$ m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7-9 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Tijdens A-wedstrijden liggen de berekende geluidniveaus 2-4 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie (bronreductie en afscherming).

7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus

In tabel 7.6 is een overzicht gegeven van de berekende maximale geluidniveaus tijdens trainingen, A-wedstrijden B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Berekend is de maximale situatie waarbij onderscheid is gemaakt tussen de maximale geluidniveaus tijdens de start (wedstrijden) en vanaf de baan. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m.

Tabel 7.6: overzicht van de berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} voor maatregelvariant A

punt	woning	maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A)		
		start $L_{Wmax} = 138$ dB(A) B-wedstrijden	start $L_{Wmax} = 141$ dB(A) A-wedstrijden	rijden baan $L_{Wmax} = 135$ dB(A) en bronhoogte $h_b = +1,5$ m wedstrijden en trainingen
1	Grindweg 4	59	62	65
2	Grindweg 2	56	59	65
3	Bercoperweg 74	60	63	66
4	Prikkedam 1	61	64	70
5	Prikkedam 2	64	67	68
6	Prikkedam 3	64	67	66
7	Grindweg 5	58	61	62
8	Grindweg 7	50	53	62
9	Grindweg 9	55	58	59
10	Grindweg 11	56	59	59

Zoals eerder aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

De berekende maximale geluidniveaus kunnen dan ook als aanvaardbaar worden geacht. Verder blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten het rijden op de baan grotendeels maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus

7.6.1. Algemeen

In het advies van de Commissie voor de m.er. (7 maart 2019) wordt ook geadviseerd om geluidcontouren te presenteren voor de verschillende varianten. Daarover het volgende: de variantenbeoordeling heeft plaatsgevonden op basis van de trainingen, waarbij met een aantal afschermingsvarianten is doorgerekend. Uit de tabellen 7.2/7.3 blijkt dat de berekende geluidniveaus in de verschillende schermvarianten niet veel verschillen. Een variant-vergelijking op basis van geluidcontouren zal dan ook geen duidelijk beeld geven omdat contouren worden bepaald op basis van op matrixpunten berekende geluidniveaus en interpolatie.

Verder is aangegeven dat inzicht moet worden verschaft in zowel de “daggemiddelde geluidbelasting” bij de woningen als de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen. Bedoeld wordt het verschil in langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de equivalente geluidniveaus op het moment dat er metingen plaatsvinden, aangeduid als het gestandaardiseerde immissieniveau L_i .

7.6.2. Trainingen

Tijdens trainingen is er sprake van 3 uur lang crossen, zodat de bedrijfsduurcorrectie $C_b = 10 \cdot \log(3/12) = 6,0$ dB bedraagt. Daarnaast is er sprake van een meteocorrectieterm $C_m = 4$ à 5 dB, die onder andere

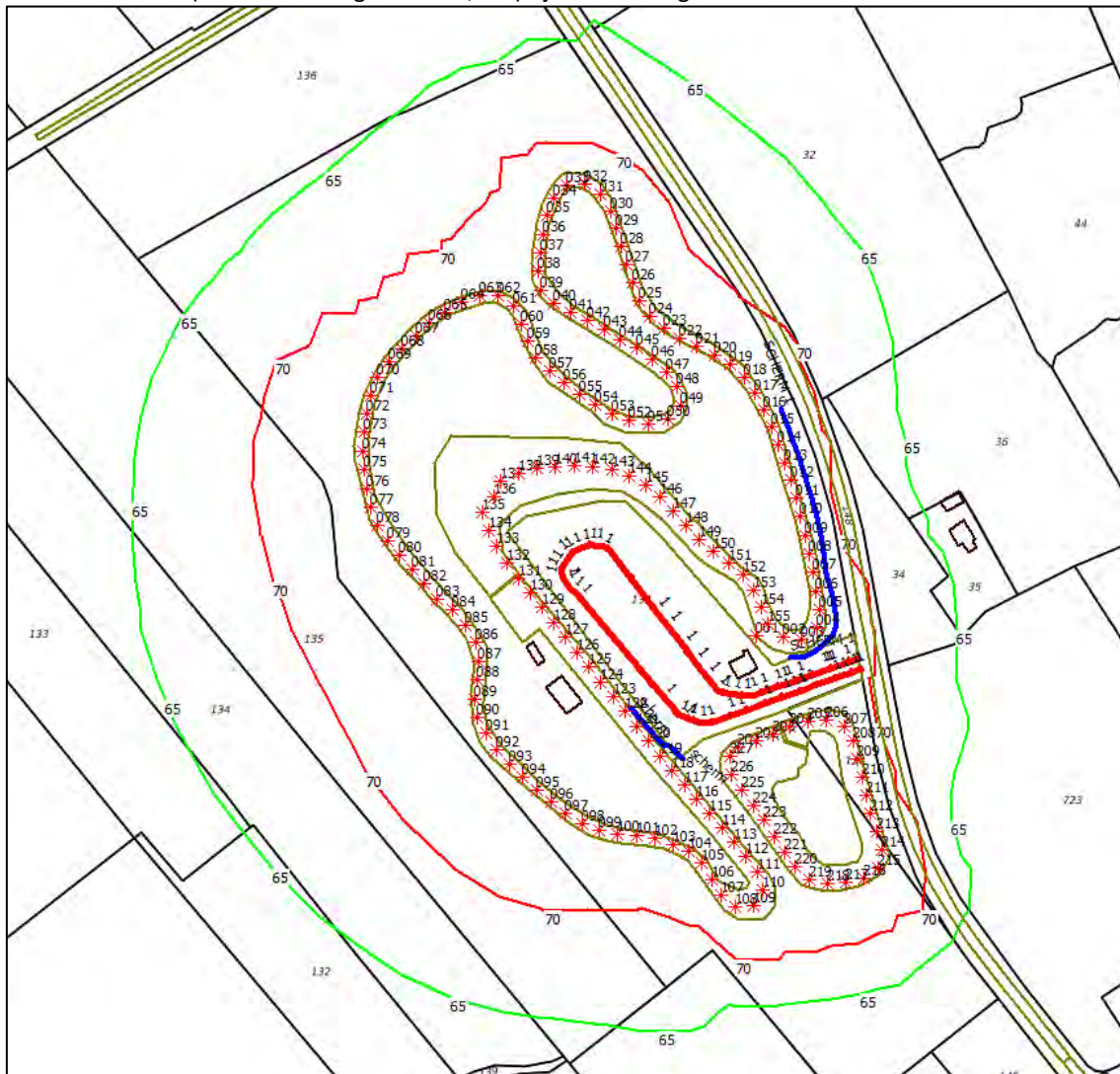
afhankelijk is van de afstand tussen bron en rekenpunt. Verder blijkt uit de metingen van 2017, dat er bij de verschillende manches niveauverschillen kunnen optreden (beginners/gevorderden/aantal rijders). De verschillen in L_i kunnen per manche 6 dB bedragen. De maximale waarde is ca. 3 dB hoger dan de gemiddelde waarde. Het verschil tussen de daggemiddelde geluidbelasting en het te meten gestandaardiseerde immissieniveau tijdens een trainingsmanche kan derhalve maximaal 14 dB bedragen.

In de figuren 7.4 en 7.5 zijn de berekende geluidcontouren gegeven voor de daggemiddelde geluidbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i .

Figuur 7.4: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,T,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) – daggemiddelde tijdens trainingen



Figuur 7.5: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens trainingen



7.6.3. B-wedstrijden

Net als bij de trainingen zijn voor de B-wedstrijden contourberekeningen uitgevoerd. Omdat bij B-wedstrijden het crossen niet langer duurt dan 6 uur, bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen $C_b = 3,0$ dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 11 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.6 en 7.7.

Figuur 7.6: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelings-Niveaus $L_{A,r,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) – daggemiddelde tijdens B-wedstrijden



Figuur 7.7: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens B-wedstrijden



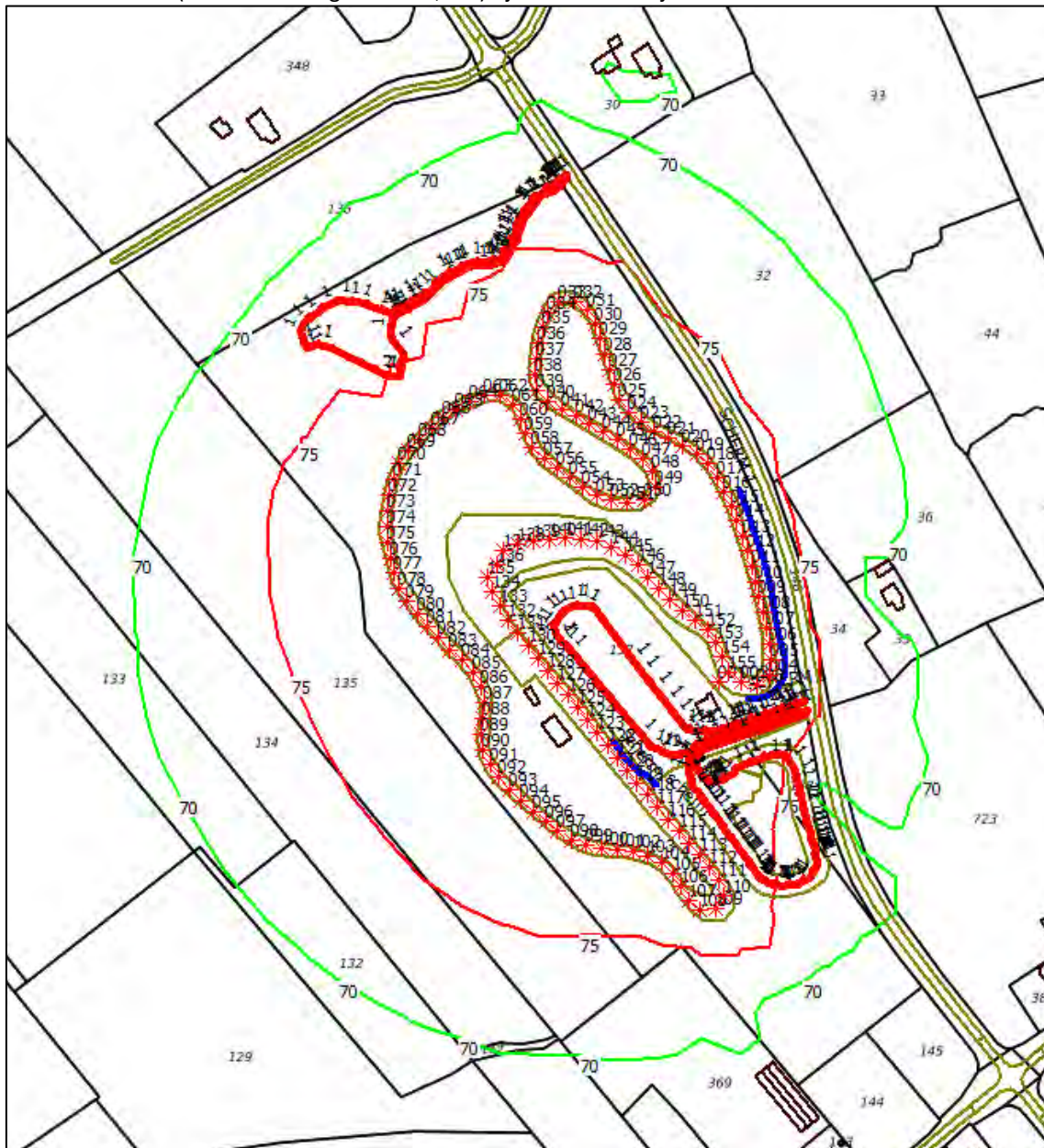
7.6.4. A-wedstrijden

Net als bij de B-wedstrijden zijn contourberekeningen uitgevoerd voor de A-wedstrijden. Voor het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus is bij de A-wedstrijden is er vanuit gegaan dat het crossen in de praktijk plaatsvindt in een periode van ca. 10 uur. Daarmee bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen $C_b = 0,8$ dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 9 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.8 en 7.9.

Figuur 7.8: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte $h_0 = +1,5$ m) – daggemiddelde tijdens A-wedstrijden



Figuur 7.9: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m) tijdens A-wedstrijden



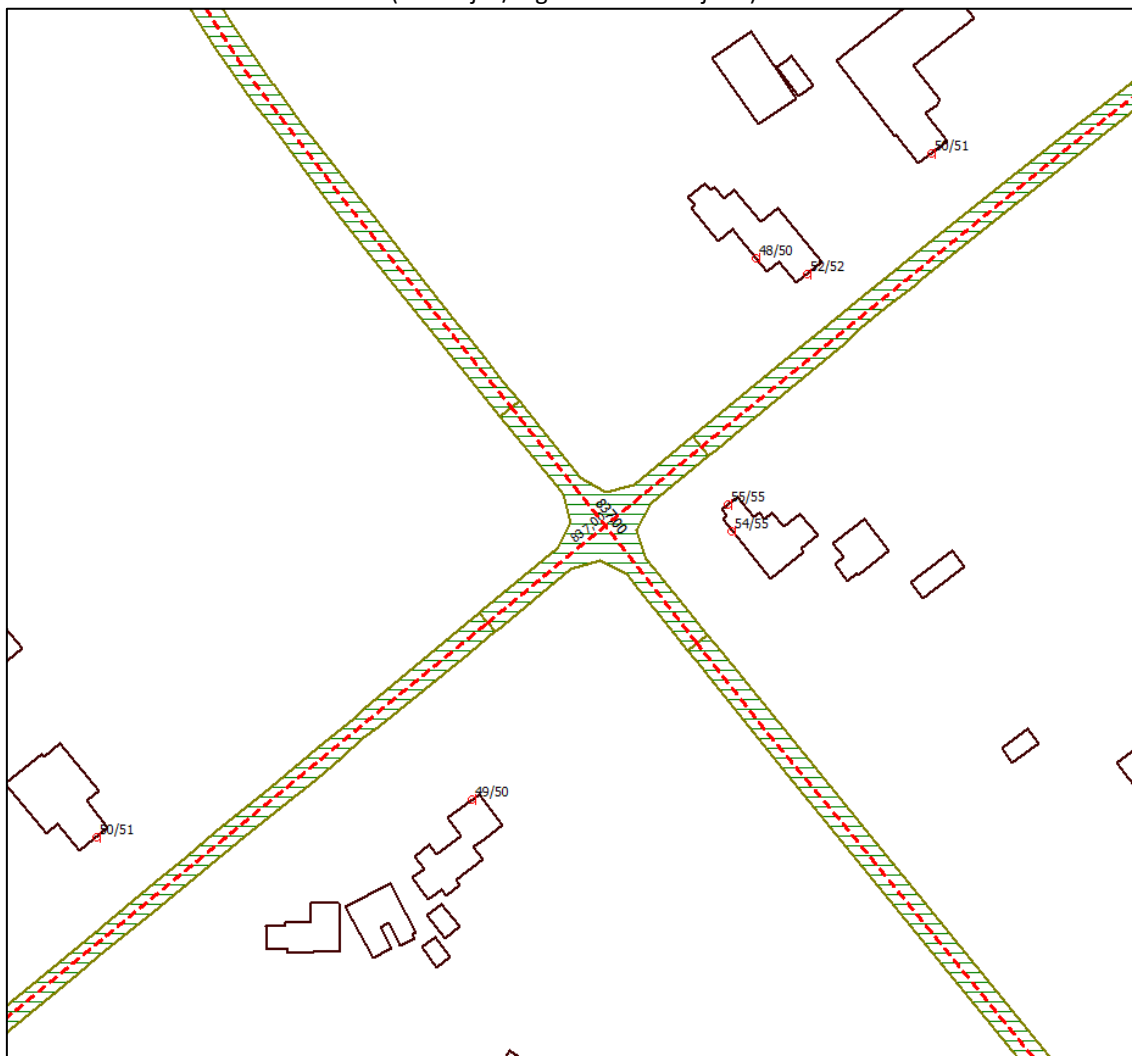
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer

De belangrijkste geluidbron vanwege de activiteiten op het motorcrossterrein is het crossen met motoren. Voor en na trainingen en wedstrijden is er verkeer van en naar het terrein (inrichting), afkomstig van rijders en bezoekers. Het grootste aantal rijders/bezoekers treedt op tijdens A-wedstrijden, waarbij op drie verschillende locaties kan worden geparkeerd: middenterrein, noordelijke deel en beginnersbaan. Elk van deze locaties biedt plaats aan 250 /auto's. Door de MSV is aangegeven dat 1.300 bezoekers de A-wedstrijden bezoeken. Voor de (worst-case-)berekening is ervan uitgegaan dat dit leidt tot maximaal 750 auto's. Dit betekent 1.500 motorvoertuigbewegingen hoofdzakelijk in de dagperiode.

Het verkeer van en naar het motorcrossterrein kan vanaf verschillende richtingen komen aanrijden, zowel vanaf noordelijke als zuidelijke richting. Vanaf zuidelijke richting dan weer vanaf de Bercoperweg of Grindweg, dan wel de Twijtel.

Er is een worst-case berekening gemaakt van de equivalente geluidniveaus vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg. De meest nabij de weg gelegen woningen liggen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De worst-case berekening is gebaseerd op maximaal 750 (50% via de zuidelijke route, bevestigd door tellingen) voertuigen op zowel de Bercoperweg/Grindweg als de Prikkedam/Twijtel met respectievelijke rijsnelheden van 50 km/uur en 60 km/uur. Verder is rekening gehouden met standaard asfaltverhardingen en op de kruising een klinkerverharding. Worst-case is tevens rekening gehouden met 12 middelzware voertuigen en 75 voertuigbewegingen in de avondperiode, omdat het niet is uitgesloten dat bezoekers/rijders na 19.00 het terrein verlaten. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) en het softwareprogramma Geomilieu, versie 4.50 van DGMR-software. In figuur 7.10 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten.

Figuur 7.10: overzicht van de berekeningsresultaten (etmaalwaarden) van de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg voor de maximale situatie (landelijke/regionale wedstrijden)



De berekende geluidbelasting zoals gegeven in figuur 7.10 bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 9 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

7.8. Natura 2000

In het kader van de Wet natuurbescherming is gekeken naar de geluidniveaus die kunnen optreden bij het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. De afstand van De Prikkedam tot aan de grens van dit gebied bedraagt ca. 4.300 m.

Voor de situatie van landelijke/regionale wedstrijden is een berekening uitgevoerd. Op de grens van het Natura 2000 gebied bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 26 dB(A) in de dagperiode. Gelet op de algemene grenswaarde van 42 dB(A) als 24-uurs equivalent in het kader van de beoordeling van geluid en natuur (bijlage 6 bij het MER), kan worden gesteld dat er geen sprake is van verstorende effecten.

7.9. Overige geluidaspecten

De belangrijkste geluidbron vanwege motorcrossterrein De Prikkedam is (vanzelfsprekend) het geluid vanwege motorcrossen. Dit geluid is in het voorgaande berekend. Verder is rekening gehouden met het geluid vanwege verkeer van bezoekers en rijders omdat dit direct gerelateerd is aan het gebruik van het motorcrossterrein. Naast deze bronnen is er nog een aantal geluidbronnen die kunnen voorkomen: geluid vanwege baanonderhoud, stemgeluid en speakers tijdens wedstrijden.

Baanonderhoud

Het baanonderhoud vindt regulier plaats na iedere training of wedstrijd. De tijdsduur bedraagt ca. 1 uur, waarbij gebruikt wordt gemaakt van een eigen tractor. Eén keer in de twee maanden komt er een mobiele kraan bij om de kapotgereden walkanten, baanverhogingen etc. bij te werken. Dit gebeurt meestal op een andere dag dan trainingsdagen of wedstrijden. De geluidemissie/-immissie is afzonderlijk in beeld gebracht. In relatie tot geluid vanwege motorcrossen is baanonderhoud akoestisch niet relevant.

Voor de geluidberekening is uitgegaan van maximaal 2 uur in de dagperiode en een gemiddeld equivalente bronsterkte van een dieselaangedreven werktuig (tractor en/of mobiele kraan/shovel) met een bronsterkte van $L_W = 108$ dB(A).

Stemgeluid

Stemgeluid tijdens trainingen is akoestisch niet relevant. Mensen die trainen en rijden praten op normaal niveau met elkaar. Buiten de inrichting is dit niet hoorbaar. Tijdens grotere wedstrijden kunnen bezoekers/publiek stemgeluid produceren. Stemgeluid zal in de meest gevallen worden overstemd door motorcrossgeluid. Bij het mogelijk juichen van mensen (korte duur) zullen de maximale bronvermogens niet hoger zijn dan tijdens het motorcrossen.

Er is een berekening uitgevoerd naar stemgeluid, waarbij 3 oppervlaktebronnen zijn ingevoerd ter plaatse van het middenterrein, de beginnersbaan (parkeren tijdens wedstrijden) en het noordelijk parkeerterrein. Ervan uitgaande dat bij het parkeren en op de parkeerterreinen en met name het middenterrein stemgeluid het meest voorkomt.

De equivalente geluidemissie van menselijk stemgeluid varieert globaal van $L_W = 65$ dB(A) voor normaal spreken tot $L_W = 95$ dB(A) voor schreeuwen. Om een indruk te krijgen van de te verwachten geluidniveaus in de omgeving is een berekening uitgevoerd op basis van een equivalente bronsterkte van $L_W = 75$ dB(A) voor het spreken met stemverheffing en worst-case 2 personen per parkerende auto en een spreekduur van 1 uur (met stemverheffing) per persoon over de dag.

Omroepinstallatie

Tijdens wedstrijddagen kan een omroepinstallatie worden gebruikt. De installatie wordt alleen gebruikt op het moment dat er niet gecrost wordt. Door de omroepinstallatie naar binnen te richten, dat wil zeggen gericht op het publiek en niet in de richting van de omgeving (gebruik maken van het richtingseffect van luidsprekers), zal mede vanwege de beperkte tijdsduur van de omroepinstallatie (bedrijfsduurcorrectie) het effect zeer beperkt zijn, waardoor de geluidbijdrage als niet relevant wordt geacht ten opzichte van het motorcrossen.

Medegebruik

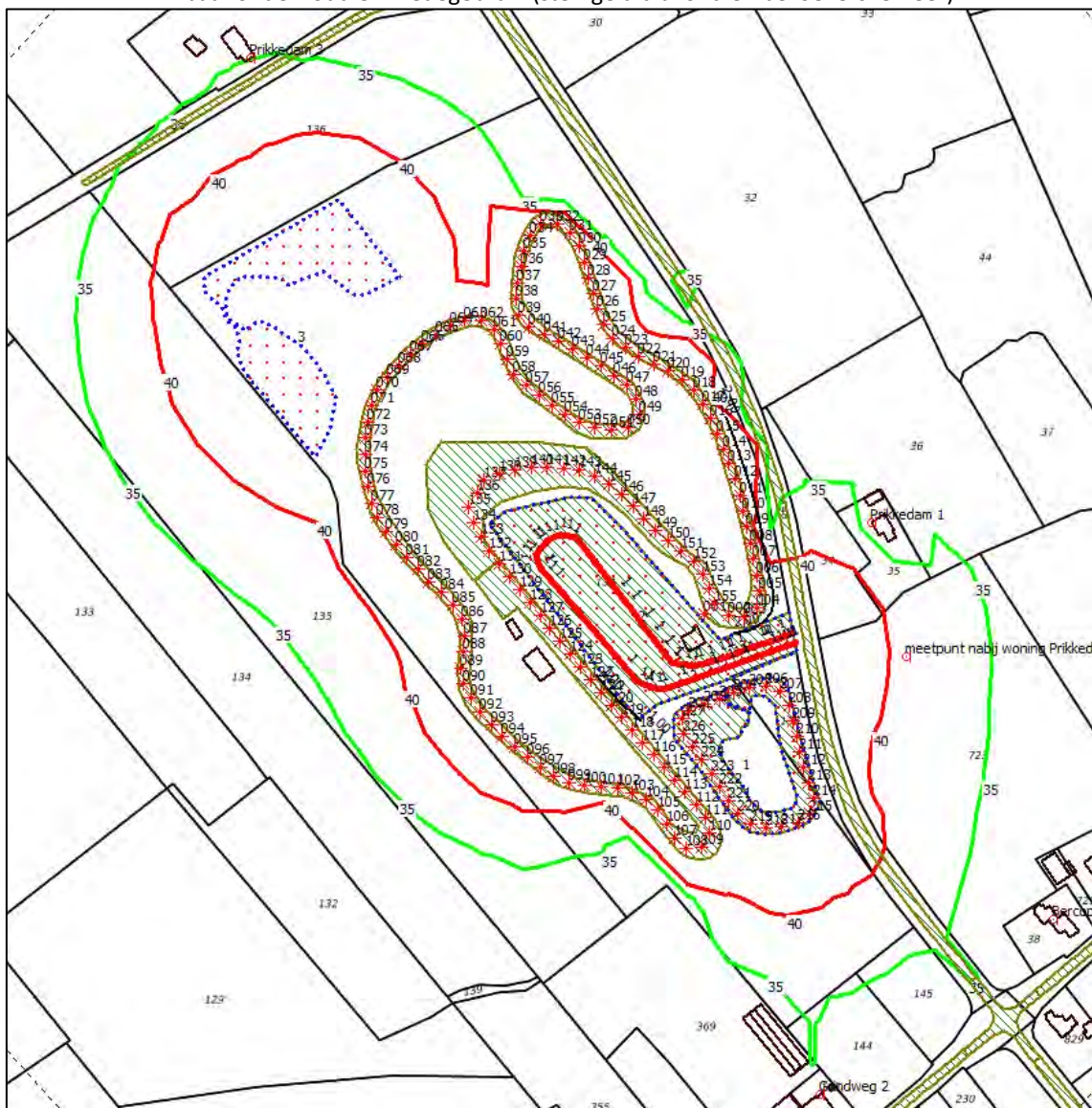
In de plusvarianten is sprake van medegebruik door veldsporten. Er kan dan ook stemgeluid voorkomen als beschreven in het voorgaande. Omdat dit ook kan voorkomen in de avondperiode is dit meegenomen in de berekeningen (gebaseerd op een relatief vergelijkbare bedrijfsduur als in de dagperiode).

Daarnaast is uitgegaan van 50 voertuigbewegingen naar het middenterrein in zowel de dag- als avondperiode.

Contouren

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg van baanonderhoud/stemgeluid en medegebruik zijn gegeven in figuur 7.11.

Figuur 7.11: berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,T}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)



7.10. Cumulatieve aspecten

De Wet geluidhinder is bij het motorcrossterrein niet aan de orde. Dit geldt zowel voor industrielawaai (geen zoneringsplicht) als wegverkeer. Het beoordelen van cumulatieve effecten op grond van de Wgh is daarmee formeel niet aan de orde, echter wel in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan, waarbij de cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In paragraaf 7.9 is al uiteengezet dat de daarin benoemde geluidaspecten niet relevant zijn ten opzichte van het motorcrossgeluid. Deze aspecten leiden niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan het motorcrossgeluid.

In het geval van met name wedstrijden (maar ook voor trainingen) geldt dat het geluid vanwege indirecte hinder/verkeer en het motorcrossen als zodanig afzonderlijk optreden. Rijders en publiek komen eerst aanrijden, vervolgens vindt het crossen plaats en daarna het vertrek. Beide bronsoorten zijn voor het overgrote deel in de tijd gescheiden.

De directe hinder vanwege het motorcrossen en de directe hinder zijn afzonderlijk berekend. Voor de directe hinder is de woning Prikkedam 1 maatgevend. Voor wat betreft de indirecte hinder zijn de woningen aan de kruising Prikkedam/Bercoperweg maatgeven met een equivalente geluidbelasting van circa 55 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 50 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 47 dB(A) tijdens trainingen. De geluidniveaus vanwege directe hinder (motorcrossen) bedragen ter plaatse van deze kruising globaal (zie contouren) 58 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 53 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 45 dB(A) tijdens trainingen.

Het rekenkundig optellen van de verschillende geluidaspecten op basis van voorgeschreven cumulatieve rekenregels (Miedema) is niet goed mogelijk omdat deze toegespitst zijn op jaargemiddelde geluidbelastingen.

Wanneer de geluidbelastingen zonder meer worden opgeteld ter plaatse van de woningen bij kruising Prikkedam/Bercoperweg bedraagt het cumulatieve effect circa 2 dB, waarbij alleen tijdens A-wedstrijden het cumulatieve effect op basis van algemene kwalificaties als “matig” moet worden gekarakteriseerd (56-60 dB). Bij B-wedstrijden en trainingen is de kwalificatie “redelijk” (50-55 dB).

8. Beoordeling en bestemmingsplan

8.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. In voorliggend rapport is een nader akoestisch onderzoek beschreven naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie; dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Als het project, dat wil zeggen het vaststellen van een bestemmingsplan, niet wordt gerealiseerd, dan betekent dit dat de huidige situatie blijft bestaan. Deze situatie houdt in dat er een groot deel planologisch niet is geregeld, maar wel is toegestaan en er ook sprake is van geldende milieuvergunningen (omgevingsvergunningen milieu) met geluidvoorschriften, op grond waarvan de daarin vergunde activiteiten (vanuit milieuoogpunt) mogen plaatsvinden. De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een akoestisch onderzoek uit 1996 ten behoeve van de sanering industrielawaai en vergunningverlening.

Voor de situatie tijdens trainingen is aangetoond dat de referentiesituatie op basis van “vergunde activiteiten” of op basis van geluidvoorschriften globaal met elkaar overeenkomen. Voor wedstrijden geldt dat bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op $h_o = +1,5$ m, gebaseerd op berekende waarden op $h_o = +5,0$ m) en kan een dergelijke vergelijking niet goed worden gemaakt. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van $L_w = 124$ dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam

3 en het vergunde geluidniveau is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief (voorkeursvariant) is gekeken naar de verschillende toetsingskaders.

Trainingen

Omdat er een ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (Stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van Stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Voor wat betreft trainingen geldt dat er in het basisalternatief (3 uur trainingen op woensdag en zondag) niet kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarde van 45 dB(A). Uitgaande van het benodigde aantal crossuren van 40 per training is er nog een geringe toename t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. In het basisalternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV De Prikkedam de "94 dB(A)-eis" gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzicht van de in 2017 gemeten bronsterkte (aan te merken als BBT-maatregel). De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basisalternatief bedragen bij de omliggende woningen 38-52 dB(A). Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{A,T} = 52$ dB(A). Niet afgerond een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie.

In het voorontwerp is een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen. In feite gaat het om aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming nader onderzocht. Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) (maatregelvariant A) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen (andere dan Prikkedam 1) kan dan nog steeds (net) niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Uit het voorgaande blijkt dat met maatregelvariant A (het aanbrengen van ca. 150 meter geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van 2,0 m) aan Stap 3 (VNG) kan worden voldaan. Er wordt immers bij alle woningen voldaan aan de maximale grenswaarde van 50 dB(A). Verder zijn er geen andere geluidbronnen die ervoor zorgen dat de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan de geluidbelasting afkomstig van het motorcrossen. Onderdeel van deze maatregelvariant is dat de "94 dB(A)"-eis moet worden nageleefd. Dit betreft een bronmaatregel, die kan worden aangemerkt als BBT. Verder geeft maatregelvariant A voor de woning aan de Prikkedam 1 een verbetering van 1,6 dB t.o.v. de referentiesituatie. Voor de andere omliggende woningen geldt dat maatregelvariant zorgt voor een beperkte toename (0,3-0,8 dB) t.o.v. de referentiesituatie, maar bij deze woningen is de geluidbelasting ruim lager dan 50 dB(A) en in een aantal gevallen ook onder de richtwaarde van 45 dB(A).

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat maatregelvariant A ten opzichte van de referentiesituatie niet leidt tot een veel langere duur aan trainingstijden. Maatregelvariant A houdt in dat op woensdagmiddag 3 uur kan worden getraind en op zondagochtend 3 uur kan worden getraind. Maatregelvariant A maakt ten opzichte van de referentiesituatie wel meer crosstijd mogelijk: 40 uur in plaats van 900 minuten op de hoofdcrossbaan en 8 uur in plaats van 100 minuten op de minicrossbaan.

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerd immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Beide geluidniveaus zijn voor trainingen gegeven in de figuren 7.4 en 7.5. De contouren laten zien dat, met uitzondering van de woning Prikkedam 1, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus rond de 45 dB(A) liggen. De contouren geven ook inzicht in de geluidniveaus ter plaatse van tuinen. Tijdens trainingen liggen de geluidniveaus tussen de 45-50 dB(A).

Al met al kan worden geconcludeerd dat bij de maatregelvariant A tijdens trainingen voor wat betreft de equivalente geluidniveaus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze maatregelvariant A kan als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A-wedstrijden en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Voor de B-wedstrijden geldt dat het hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{A,T} = 57$ dB(A) bedraagt. Deze B-wedstrijden zijn in de huidige situatie niet toegestaan; ze maken ook geen deel uit van de referentiesituatie. Wel is in de referentiesituatie uitgegaan van de drie bestaande A-wedstrijden. Als de geluidniveaus van de B-wedstrijden wordt vergeleken met de referentiesituatie uitgaande van de bestaande A-wedstrijden, dan zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus lager dan het referentieniveau voor A-wedstrijden. Het geluidniveau van de B-wedstrijden is hoger dan de in het kader van stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 6 van de 10 beschouwde woningen. Bij 4 woningen is de geluidbelasting wel lager dan 50 dB(A).

Voor A-wedstrijden geldt dat de hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{A,T} = 62$ dB(A) bedraagt. Voor de overige woningen varieert het geluidniveau tussen de 51-60 dB(A) met uitzondering van 1 woning, waarvoor het geluidniveau 50 dB(A) bedraagt. Worden deze geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus van A-wedstrijden in de referentiesituatie, dan zijn deze geluidniveaus 2-2,3 dB lager. Bij Prikkedam 1 is het geluidniveau 4,2 dB lager. Het geluidniveau van de A-wedstrijden is hoger dan de in het kader van Stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 9 van de 10 beschouwde woningen. Bij 1 woning bedraagt de geluidbelasting 50 dB(A).

Uit Stap 4 volgt dat een hogere geluidbelasting dan aangegeven in Stap 3 doorgaans niet mogelijk zal zijn, maar Stap 4 sluit niet volledig uit dat een dergelijke geluidbelasting toch kan worden toegestaan. Dat laatste vergt wel een grondige onderbouwing en motivatie. Ter invulling van Stap 4 kan aansluiting worden gezocht bij de Handreiking.

Voor de B-wedstrijden geldt dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij Prikkedam 1 met 1,7 dB overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een B-wedstrijd nog altijd 56 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Voor de overige 9 woningen wordt wel voldaan aan de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Omdat B-wedstrijden geen deel uitmaken van de huidige milieuvergunde situatie, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidige vergunde niveau voor A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

Voor de A-wedstrijden geldt ook dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het

omgevingsgeluid, dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij zes van de tien beschouwde woningen overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een A-wedstrijd bij deze woningen nog altijd meer dan 55 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Bij vier woningen is het geluidniveau wel lager dan 55 dB(A). A-wedstrijden (voor zover plaatsvindend op zondag en beperkt tot 3 per jaar) maken al deel uit van de huidige milieuvergunde situatie. Worden de geluidniveau van de A-wedstrijden in de voorgenomen situatie vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Voor de A-wedstrijd op zaterdag geldt dat deze nog geen deel uitmaakt van de huidige milieuvergunde situatie. Omdat de zaterdagse A-wedstrijd daarvan geen deel uitmaakt, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor zondagse A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

De Handreiking biedt nog de mogelijkheid om af te wijken van de hiervoor besproken waarden. Het gaat dan om afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie: regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie dan wel het 12 dagen-criterium (de niet-representatieve bedrijfssituaties/incidentele bedrijfssituaties). Het feit dat de 5 B-wedstrijddagen en de in totaal 4 A-wedstrijddagen minder dan 12 dagen per jaar zouden voorkomen, betekent niet dat de wedstrijddagen daarmee per definitie incidentele bedrijfssituaties betreffen, zo blijkt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over incidentele bedrijfssituaties. Ze kunnen ook deel uitmaken van de representatieve bedrijfssituatie. Of dit het geval is, hangt af van de aard van de activiteiten. In dit geval zijn de activiteiten inherent aan het (beoogde) gebruik van het motorcrossterrein De Prikkedam. Uit de door MSV aangedragen informatie volgt op dit moment niet dat deze wedstrijden voor haar van ondergeschikte betekenis zijn; ze behoren evenals de trainingen tot de kernactiviteiten. Onder deze omstandigheden kunnen de wedstrijden op dit moment in redelijkheid worden aangemerkt als onderdeel uitmakend van de representatieve bedrijfssituatie. Maar ook al zouden de wedstrijden wel als incidentele bedrijfssituatie kunnen worden beschouwd, dan betekent dit niet dat toepassing aan het "12-dagencriterium" zou moeten worden gegeven. Hier gaat het immers om een beoordeling in het kader van Stap 4, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking. Stap 4 gaat er vanuit dat de hoge geluidniveaus in principe niet ruimtelijk inpasbaar zijn. Om die reden is het aangewezen om in het kader van de ruimtelijke aanvaardbaarheidsbeoordeling terughoudend te zijn met het toestaan van hogere geluidniveaus, die in het milieuspoor alleen maar kunnen worden vergund door toepassing van het "12-dagencriterium". Een dergelijke terughoudendheid is in het bijzonder op zijn plaats als het gaat om de ruimtelijke aanvaardbaarheid van nieuwe activiteiten, zoals in dit geval de 5 B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd.

Als ter invulling van Stap 4 voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de A- en de B-wedstrijden aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking, dan geldt dat voor de vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A) voor één of meer woningen wordt overschreden. Het verder verhogen van het in de maatregelvariant A voorziene geluidscherm tot 3 meter hoogte brengt de geluidbelasting niet terug naar een niveau gelijk aan of onder 55 dB(A). Deze wedstrijden zijn thans nog niet milieuvergund. De geluidniveaus van deze wedstrijddagen zijn ruim tot zeer ruim hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid en de richtwaarde van 45 dB(A) die behoort bij het betreffende gebied. Mede omdat aan Stap 3 uit de VNG publicatie niet wordt voldaan en het uitgangspunt van Stap 4 is om activiteiten met dergelijke hoge geluidbelastingen als (doorgaans) niet inpasbaar te beschouwen, kan in redelijkheid worden geconcludeerd dat deze vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd voor wat betreft de equivalente geluidniveaus niet leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook niet als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Voor de drie zondagse A-wedstrijddagen geldt dat deze in de huidige situatie op grond van de milieuvergunning uit 2008 reeds zijn toegestaan. Voor de nu voorziene A-wedstrijddagen geldt dat deze ondanks een geluidscherm en BBT-maatregelen leiden tot geluidniveaus die de genoemde etmaalwaarde van 55 dB(A) overschrijden. Echter, worden die geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Op basis van de Handreiking zouden de drie zondagse A-wedstrijden (als dat aan de orde zou zijn, opnieuw) vergund kunnen worden in het milieuspoor.

Voor wat betreft de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de hoogte van de geluidbelasting van de drie A-wedstrijden zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de Nota Limburg. Daaruit volgt dat een maximale gevelbelasting van 70 dB(A) ingeval van de basis gevelgeluidwering van 20 dB(A) voor een normaal onderhouden woning, nog als duldbare geluidhinder kan worden gekwalificeerd. De geluidniveaus van de A-wedstrijden bij de beschouwde woningen variëren van 50 tot 62 dB(A) als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode. Ook uit de gepresenteerde geluidcontouren in de figuren 7.6 t/m 7.9 blijkt dat, in aansluiting op het mogelijk beoordelingskader van de Nota Limburg, bij de omliggende woningen de grenswaarde voor het te meten geluidsniveau de 70 dB(A) niet overschrijdt.

Daarover nog het volgende: in de Nota Limburg wordt gesproken over een “1-minuut L_{Aeq} ”. De Nota Limburg wordt meestal toegepast in het kader van muziekgeluid, waarbij tijdens een enkel muzieknummer een min of meer constant niveau optreedt. Tussen de muzieknummers is er dan geen geluid. In het geval van motorcrossen is er tijdens de manches sprake van een fluctuerend geluid, waarbij de tijdsduur van een minuut relatief kort is om een betrouwbaar meetresultaat te geven. Om deze reden is middels de figuren 7.5, 7.7 en 7.8 inzicht gegeven in de maximaal te meten immissieniveaus over de duur van een manche.

Samenvattend kan worden gesteld dat ingeval van de drie zondagse A-wedstrijden voor wat betreft de equivalente geluidniveaus in redelijkheid kan worden geconcludeerd, dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Maximale geluidniveaus

Omdat hiervoor voor de equivalente geluidniveaus is aangegeven dat de B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd niet als voorkeursalternatief worden aangemerkt, zijn hierna alleen de maximale geluidniveaus behorende bij de trainingen en de drie zondagse A-wedstrijden beschouwd.

Voor wat betreft de maximale geluidniveaus geldt het volgende: in eerder verleende milieuvergunningen werd voor de trainingen uitgegaan van een waarneemhoogte van $h_o = + 5,0$ m en bepaling op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981”. Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m . De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt. Uiteindelijk kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet zonder meer mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

In het kader van een ruimtelijke beoordeling bedraagt de grenswaarde in eerste instantie 65 dB(A) in het toetsingskader (Stap 2). In het kader van Stap 3 is 70 dB(A) toegestaan, wat overeenkomt met de hoogste grenswaarde die ook op basis van de Handreiking en het Activiteitenbesluit als algemeen toelaatbaar wordt geacht.

Zoals aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m niet goed mogelijk niet zonder meer mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit

tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat met een beoordelingshoogte van $h_o = +1,5$ m (relevant voor de dagperiode) en toepassing van de meteocorrectie C_m bij de trainingen voor 6 van de tien beschouwde woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit stap 2. Voor 4 woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de stap 3-waarde van 70 dB(A).

Op grond van de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maximale geluidniveaus blijkt dat de maximale geluidniveaus vanwege het rijden op de hoofdbaan (uitgangspunt 10 rijders dicht bij elkaar) bij nagenoeg alle beoordelingspunten maatgeven is. De uitzondering is Prikkedam 2, waar het maximale geluidniveau tijdens de start van A-wedstrijden het hoogste berekende maximale geluidniveau oplevert.

Voor zowel trainingen als wedstrijden kan voor 6 van de tien beschouwde woningen aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit Stap 2 kan worden voldaan. Voor 4 van de 10 beschouwde woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de Stap 3-waarde van 70 dB(A).

De maximale geluidniveaus vanwege trainingen en A-wedstrijden in de voorgenomen situatie zijn lager dan de maximale geluidniveaus uit de referentiesituatie. Mede gelet hierop en het feit dat de maximale geluidniveaus in alle gevallen gelijk of ruim lager zijn dan 70 dB(A) kunnen de trainingen en de 3 A-wedstrijden ook voor wat betreft de maximale geluidniveaus worden aangemerkt als voorkeursalternatief. Er is immers van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen sprake.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercooperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting is gegeven in figuur 7.10 en bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 8 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

De indirecte hinder zorgt dan ook niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen.

Stemgeluid/baanonderhoud/omroepinstallatie/medegebruik

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (veldsporten, figuur 7.11), blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en niet relevant ten opzichte van het geluid vanwege motorcrossen. Deze geluidbronnen leiden dan ook niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan de geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossen.

8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid

Voor het plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de planregels wordt de toegestane geluidimmissie vastgelegd in de planregels, overeenkomend met de werkwijze die wordt gehanteerd in het kader van milieuvergunningen. De toegestane geluidimmissie is vastgesteld op basis van voorliggend akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een beperkte set beoordelingspunten ter plaatse of nabij de woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. De ligging van deze referentiepunten is gegeven in figuur 8.1. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor de woningen Bercoperweg 74 en 72 geldt dat de woongedeelten aan de zuidzijde (=wegzijde) van het perceel zijn gesitueerd. Aan de achterzijde (=zijde motorcrossterrein) zijn schuurtjes/bijgebouwen aanwezig. Omdat er gemeten/beoordeeld wordt op een waarneemhoogte $h_o = + 1,5$ m, kan deze afscherming van invloed zijn op metingen/berekeningen. Om die reden is voor deze woningen gekozen op een referentiepunt op de hoek van de percelen. Voor alle punten geldt daarmee dat er “vrij zicht” is op het motorcrossterrein.

Figuur 8.1: ligging referentiepunten geluid t.b.v. planregels



In tabel 8.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus voor de verschillende situaties in de voorkeursvariant. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaats te vinden op basis van de HMRI 1999.

Tabel 8.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A) en maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A) tijdens trainingen en A-wedstrijden op de beoordelingspunten uit figuur 8.1

Referentiepunt ²	trainingen		A-wedstrijden	
	$L_{Ar,LT}$ ¹	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$ ¹	L_{Amax}
Prikkedam 1	50	70	62	70
Prikkedam 2	48	68	60	68
Prikkedam 3	47	67	59	67
Grindweg 4	46	65	57	65
Bercoperweg 72 (hoek perceel)	45	65	56	65
Bercoperweg 74 (hoek perceel)	46	66	57	66

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarnemhoogte $h_o = +1,5$ m.

2 De waarnemhoogte bedraagt $h_o = +1,5$ m boven het lokale maaiveld.

MEMO

Van : Rients Koster
Project : Motorcrossterrein De Prikkedam
Opdrachtgever : gemeente Ooststellingwerf

Datum : 2 september 2019
Aan : --
CC : --

Betreft : bijlagen Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan



Inleiding

Bij het akoestisch onderzoek “Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan” voor motorcrossterrein hoort een aantal bijlagen. Een overzicht en waar nodig een toelichting is gegeven in voorliggend memo.

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/ $L_w = 118$ dB(A)

Toelichting

In de verschillende modellen zijn geluidbronnen opgenomen voor het crossen op de hoofdbaan en op de minibaan (puntbronnen) met een bronsterkte van $L_w = 118/120/122$ dB(A) voor de hoofdbaan en $L_w = 112$ dB(A) voor de beginnersbaan. Het aantal in het model opgenomen puntbronnen voor de hoofdbaan en de beginnersbaan bedraagt respectievelijk 155 en 27. Voor trainingen en wedstrijden zijn de verschillen een uitgangspunt in bronsterkte en bedrijfsduur. In bijlage 2 zijn de puntbrongegevens gegeven voor 40 uur motorcrossen op de hoofdbaan en 8 uur op de minibaan. De totale bedrijfsduur is in de rekenmodellen verdeeld over het aantal bronlocaties. Voor het overige zijn de brongegevens hetzelfde. Om deze reden zijn alleen deze (puntbron) gegevens gepresenteerd om de lengte/hoeveelheid van de bijlagen te beperken. De variabelen in de uitgangspunten zijn aangegeven in tabel 7.1 van het hoofdrapport.

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens schermvarianten, wedstrijden en indirecte hinder

In bijlage 3 zijn de modelgegevens opgenomen van de verschillende schermen, mobiele bronnen en oppervlaktebronnen (stemgeluid). Daarnaast de ingevoerde wegen voor het berekenen van de indirecte hinder.

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Bijlage 7	Berekeningsresultaten monitoringspunten
Bijlage 8	Meetgegevens t.a.v. tonaliteit
Bijlage 9	Meetgegevens 2017

Bijlage 1: begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van $20 \cdot 10^{-5}$ Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluidsdrukken veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeq,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraangemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:

- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB(A): gewogen gemiddelde van het geluidsniveau in de dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.

Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.

Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand "fast" gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m .

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

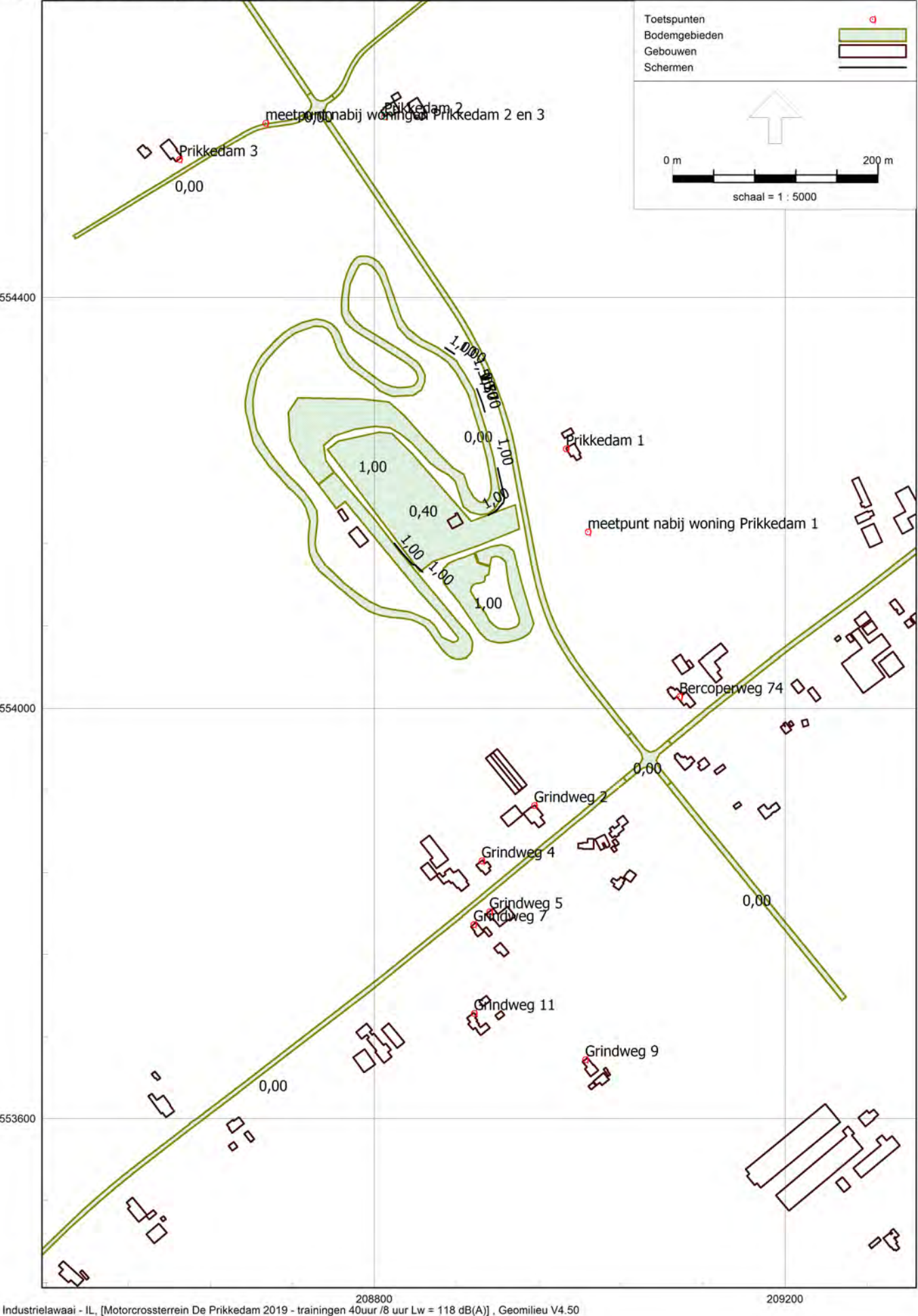
Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidsoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

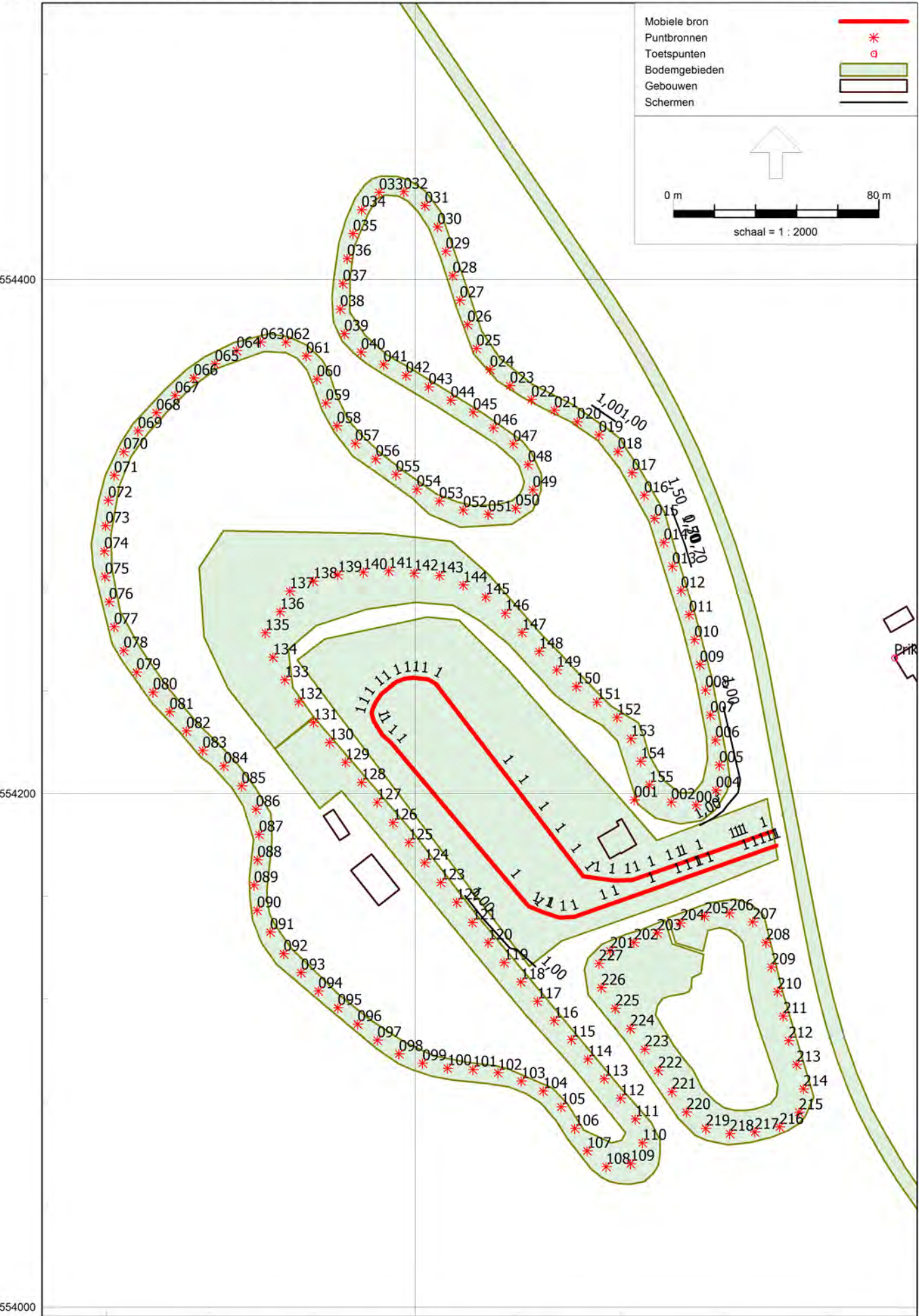
Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

**Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur
crossen/8 uur beginnersbaan/ $L_W = 118$ dB(A)**



Bijlage 2, figuur 2: overzicht van de ligging van de ingevoerde geluidbronnen

Rho - Rotterdam



Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
001	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208885,24	554197,51	0,80	3,03	Normale puntbron 0,00
002	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208899,65	554196,67	0,80	4,23	Normale puntbron 0,00
003	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208909,29	554195,48	0,80	4,66	Normale puntbron 0,00
004	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208917,07	554201,23	0,80	4,70	Normale puntbron 0,00
005	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208918,33	554211,03	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
006	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208916,82	554220,85	0,80	4,79	Normale puntbron 0,00
007	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208914,89	554230,58	0,80	5,89	Normale puntbron 0,00
008	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208912,93	554240,32	0,80	4,99	Normale puntbron 0,00
009	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208910,83	554250,05	0,80	4,33	Normale puntbron 0,00
010	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208908,69	554259,77	0,80	4,23	Normale puntbron 0,00
011	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208906,57	554269,49	0,80	4,18	Normale puntbron 0,00
012	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208903,44	554278,93	0,80	4,21	Normale puntbron 0,00
013	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208900,09	554288,30	0,80	5,34	Normale puntbron 0,00
014	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208896,74	554297,64	0,80	6,50	Normale puntbron 0,00
015	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208893,11	554306,91	0,80	5,35	Normale puntbron 0,00
016	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208889,16	554316,02	0,80	4,24	Normale puntbron 0,00
017	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208884,40	554324,76	0,80	3,65	Normale puntbron 0,00
018	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208878,86	554333,00	0,80	3,76	Normale puntbron 0,00
019	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208871,58	554339,55	0,80	4,49	Normale puntbron 0,00
020	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208863,10	554344,67	0,80	4,28	Normale puntbron 0,00
021	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208854,19	554349,08	0,80	3,30	Normale puntbron 0,00
022	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208845,17	554353,30	0,80	3,08	Normale puntbron 0,00
023	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208836,91	554358,72	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
024	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208829,14	554364,95	0,80	3,25	Normale puntbron 0,00
025	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208823,86	554373,17	0,80	3,47	Normale puntbron 0,00
026	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208820,40	554382,48	0,80	4,12	Normale puntbron 0,00
027	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208817,40	554391,98	0,80	5,42	Normale puntbron 0,00
028	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208814,61	554401,49	0,80	3,85	Normale puntbron 0,00
029	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208811,90	554411,06	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
030	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208808,73	554420,50	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
031	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208803,76	554428,83	0,80	3,62	Normale puntbron 0,00
032	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208795,57	554434,23	0,80	3,94	Normale puntbron 0,00
033	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208786,00	554434,00	0,80	3,92	Normale puntbron 0,00
034	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208779,10	554427,23	0,80	3,57	Normale puntbron 0,00
035	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208775,80	554417,88	0,80	3,34	Normale puntbron 0,00
036	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208773,55	554408,19	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
037	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208771,84	554398,37	0,80	3,41	Normale puntbron 0,00
038	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208770,88	554388,53	0,80	3,85	Normale puntbron 0,00
039	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208772,45	554378,91	0,80	4,08	Normale puntbron 0,00
040	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208778,99	554371,75	0,80	3,67	Normale puntbron 0,00
041	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208787,73	554366,98	0,80	3,21	Normale puntbron 0,00
042	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208796,46	554362,71	0,80	3,27	Normale puntbron 0,00
043	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208805,21	554358,15	0,80	4,64	Normale puntbron 0,00
044	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208813,87	554353,05	0,80	3,89	Normale puntbron 0,00
045	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208822,63	554348,39	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
046	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208830,44	554342,23	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
047	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208838,20	554336,02	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
048	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208843,91	554327,96	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
049	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208845,77	554318,10	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
050	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208839,10	554310,92	0,80	3,61	Normale puntbron 0,00
051	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208828,41	554308,62	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
052	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208818,70	554310,24	0,80	3,37	Normale puntbron 0,00
053	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208809,36	554313,73	0,80	3,28	Normale puntbron 0,00
054	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208800,66	554318,38	0,80	3,55	Normale puntbron 0,00
055	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208792,55	554324,14	0,80	4,37	Normale puntbron 0,00
056	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208784,64	554330,11	0,80	4,51	Normale puntbron 0,00
057	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208776,68	554336,12	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
058	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208769,56	554342,98	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
059	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208765,27	554351,92	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
060	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208761,78	554361,23	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00

Naam	HoeK	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefL.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
001	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
002	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
003	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
004	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
005	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
006	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
007	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
008	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
009	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
010	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
011	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
012	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
013	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
014	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
015	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
016	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
017	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
018	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
019	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
020	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
021	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
022	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
023	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
024	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
025	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
026	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
027	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
028	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
029	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
030	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
031	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
032	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
033	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
034	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50			

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	105,00	99,20	99,60	118,03
002	105,00	99,20	99,60	118,03
003	105,00	99,20	99,60	118,03
004	105,00	99,20	99,60	118,03
005	105,00	99,20	99,60	118,03
006	105,00	99,20	99,60	118,03
007	105,00	99,20	99,60	118,03
008	105,00	99,20	99,60	118,03
009	105,00	99,20	99,60	118,03
010	105,00	99,20	99,60	118,03
011	105,00	99,20	99,60	118,03
012	105,00	99,20	99,60	118,03
013	105,00	99,20	99,60	118,03
014	105,00	99,20	99,60	118,03
015	105,00	99,20	99,60	118,03
016	105,00	99,20	99,60	118,03
017	105,00	99,20	99,60	118,03
018	105,00	99,20	99,60	118,03
019	105,00	99,20	99,60	118,03
020	105,00	99,20	99,60	118,03
021	105,00	99,20	99,60	118,03
022	105,00	99,20	99,60	118,03
023	105,00	99,20	99,60	118,03
024	105,00	99,20	99,60	118,03
025	105,00	99,20	99,60	118,03
026	105,00	99,20	99,60	118,03
027	105,00	99,20	99,60	118,03
028	105,00	99,20	99,60	118,03
029	105,00	99,20	99,60	118,03
030	105,00	99,20	99,60	118,03
031	105,00	99,20	99,60	118,03
032	105,00	99,20	99,60	118,03
033	105,00	99,20	99,60	118,03
034	105,00	99,20	99,60	118,03
035	105,00	99,20	99,60	118,03
036	105,00	99,20	99,60	118,03
037	105,00	99,20	99,60	118,03
038	105,00	99,20	99,60	118,03
039	105,00	99,20	99,60	118,03
040	105,00	99,20	99,60	118,03
041	105,00	99,20	99,60	118,03
042	105,00	99,20	99,60	118,03
043	105,00	99,20	99,60	118,03
044	105,00	99,20	99,60	118,03
045	105,00	99,20	99,60	118,03
046	105,00	99,20	99,60	118,03
047	105,00	99,20	99,60	118,03
048	105,00	99,20	99,60	118,03
049	105,00	99,20	99,60	118,03
050	105,00	99,20	99,60	118,03
051	105,00	99,20	99,60	118,03
052	105,00	99,20	99,60	118,03
053	105,00	99,20	99,60	118,03
054	105,00	99,20	99,60	118,03
055	105,00	99,20	99,60	118,03
056	105,00	99,20	99,60	118,03
057	105,00	99,20	99,60	118,03
058	105,00	99,20	99,60	118,03
059	105,00	99,20	99,60	118,03
060	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
061	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208757,64	554370,25	0,80	4,43	Normale puntbron 0,00
062	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208749,64	554375,61	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
063	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208739,86	554375,68	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
064	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208730,54	554372,31	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
065	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208722,03	554367,18	0,80	4,39	Normale puntbron 0,00
066	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208713,82	554361,62	0,80	4,29	Normale puntbron 0,00
067	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208706,57	554354,84	0,80	4,04	Normale puntbron 0,00
068	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208699,27	554348,08	0,80	3,93	Normale puntbron 0,00
069	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208692,19	554341,08	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
070	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208686,57	554332,93	0,80	4,13	Normale puntbron 0,00
071	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208682,84	554323,76	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
072	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208680,60	554314,08	0,80	4,07	Normale puntbron 0,00
073	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,52	554304,19	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
074	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,02	554294,27	0,80	4,32	Normale puntbron 0,00
075	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208679,28	554284,34	0,80	4,70	Normale puntbron 0,00
076	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208680,88	554274,54	0,80	5,94	Normale puntbron 0,00
077	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208682,88	554264,81	0,80	6,38	Normale puntbron 0,00
078	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208686,57	554255,57	0,80	5,15	Normale puntbron 0,00
079	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208691,59	554247,05	0,80	4,52	Normale puntbron 0,00
080	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208697,99	554239,41	0,80	4,30	Normale puntbron 0,00
081	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208704,41	554231,85	0,80	4,87	Normale puntbron 0,00
082	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208710,99	554224,39	0,80	5,81	Normale puntbron 0,00
083	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208717,34	554216,72	0,80	4,42	Normale puntbron 0,00
084	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208725,53	554210,70	0,80	3,87	Normale puntbron 0,00
085	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208732,49	554202,98	0,80	3,73	Normale puntbron 0,00
086	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,04	554193,92	0,80	4,05	Normale puntbron 0,00
087	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208739,25	554184,06	0,80	3,83	Normale puntbron 0,00
088	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,65	554174,18	0,80	3,78	Normale puntbron 0,00
089	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208737,27	554164,32	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
090	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208738,47	554154,53	0,80	5,22	Normale puntbron 0,00
091	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208743,57	554146,01	0,80	4,97	Normale puntbron 0,00
092	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208748,85	554137,59	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
093	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208755,56	554130,24	0,80	4,06	Normale puntbron 0,00
094	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208762,37	554123,05	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
095	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208769,94	554116,57	0,80	4,33	Normale puntbron 0,00
096	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208777,58	554110,21	0,80	5,32	Normale puntbron 0,00
097	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208785,30	554103,96	0,80	5,59	Normale puntbron 0,00
098	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208793,70	554098,63	0,80	4,31	Normale puntbron 0,00
099	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208802,88	554094,95	0,80	3,60	Normale puntbron 0,00
100	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208812,60	554092,98	0,80	3,47	Normale puntbron 0,00
101	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208822,52	554092,48	0,80	4,76	Normale puntbron 0,00
102	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208832,21	554091,27	0,80	4,49	Normale puntbron 0,00
103	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208841,31	554088,05	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
104	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208849,86	554084,15	0,80	4,00	Normale puntbron 0,00
105	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208856,78	554077,91	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
106	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208862,15	554069,55	0,80	5,54	Normale puntbron 0,00
107	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208867,00	554060,87	0,80	5,00	Normale puntbron 0,00
108	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208874,29	554054,70	0,80	4,75	Normale puntbron 0,00
109	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208883,82	554055,83	0,80	4,56	Normale puntbron 0,00
110	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208888,48	554064,01	0,80	4,13	Normale puntbron 0,00
111	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208885,67	554073,22	0,80	3,81	Normale puntbron 0,00
112	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208879,96	554081,36	0,80	3,48	Normale puntbron 0,00
113	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208873,56	554088,97	0,80	3,38	Normale puntbron 0,00
114	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208867,19	554096,60	0,80	3,46	Normale puntbron 0,00
115	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208860,77	554104,20	0,80	4,56	Normale puntbron 0,00
116	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208854,11	554111,59	0,80	4,48	Normale puntbron 0,00
117	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208847,58	554119,09	0,80	4,02	Normale puntbron 0,00
118	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208841,12	554126,65	0,80	3,92	Normale puntbron 0,00
119	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208834,65	554134,21	0,80	4,91	Normale puntbron 0,00
120	motorcrossen	hoofddrijbaan	Punt	208828,44	554141,97	0,80	6,42	Normale puntbron 0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
061	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
062	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
063	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
064	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
065	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
066	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
067	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
068	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
069	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
070	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
071	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
072	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
073	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
074	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
075	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
076	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
077	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
078	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
079	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
080	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
081	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
082	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
083	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
084	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
085	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
086	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
087	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
088	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
089	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
090	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
091	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
092	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
093	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
094	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
095	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
096	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
097	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
098	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
099	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
100	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
101	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
102	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
103	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
104	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
105	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
106	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
107	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
108	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
109	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
110	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
111	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
112	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
113	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
114	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
115	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
116	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
117	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
118	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
119	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
120	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	105,00	99,20	99,60	118,03
062	105,00	99,20	99,60	118,03
063	105,00	99,20	99,60	118,03
064	105,00	99,20	99,60	118,03
065	105,00	99,20	99,60	118,03
066	105,00	99,20	99,60	118,03
067	105,00	99,20	99,60	118,03
068	105,00	99,20	99,60	118,03
069	105,00	99,20	99,60	118,03
070	105,00	99,20	99,60	118,03
071	105,00	99,20	99,60	118,03
072	105,00	99,20	99,60	118,03
073	105,00	99,20	99,60	118,03
074	105,00	99,20	99,60	118,03
075	105,00	99,20	99,60	118,03
076	105,00	99,20	99,60	118,03
077	105,00	99,20	99,60	118,03
078	105,00	99,20	99,60	118,03
079	105,00	99,20	99,60	118,03
080	105,00	99,20	99,60	118,03
081	105,00	99,20	99,60	118,03
082	105,00	99,20	99,60	118,03
083	105,00	99,20	99,60	118,03
084	105,00	99,20	99,60	118,03
085	105,00	99,20	99,60	118,03
086	105,00	99,20	99,60	118,03
087	105,00	99,20	99,60	118,03
088	105,00	99,20	99,60	118,03
089	105,00	99,20	99,60	118,03
090	105,00	99,20	99,60	118,03
091	105,00	99,20	99,60	118,03
092	105,00	99,20	99,60	118,03
093	105,00	99,20	99,60	118,03
094	105,00	99,20	99,60	118,03
095	105,00	99,20	99,60	118,03
096	105,00	99,20	99,60	118,03
097	105,00	99,20	99,60	118,03
098	105,00	99,20	99,60	118,03
099	105,00	99,20	99,60	118,03
100	105,00	99,20	99,60	118,03
101	105,00	99,20	99,60	118,03
102	105,00	99,20	99,60	118,03
103	105,00	99,20	99,60	118,03
104	105,00	99,20	99,60	118,03
105	105,00	99,20	99,60	118,03
106	105,00	99,20	99,60	118,03
107	105,00	99,20	99,60	118,03
108	105,00	99,20	99,60	118,03
109	105,00	99,20	99,60	118,03
110	105,00	99,20	99,60	118,03
111	105,00	99,20	99,60	118,03
112	105,00	99,20	99,60	118,03
113	105,00	99,20	99,60	118,03
114	105,00	99,20	99,60	118,03
115	105,00	99,20	99,60	118,03
116	105,00	99,20	99,60	118,03
117	105,00	99,20	99,60	118,03
118	105,00	99,20	99,60	118,03
119	105,00	99,20	99,60	118,03
120	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
121	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208822,26	554149,76	0,80	6,16	Normale puntbron 0,00
122	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208816,17	554157,60	0,80	4,60	Normale puntbron 0,00
123	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208809,97	554165,37	0,80	3,71	Normale puntbron 0,00
124	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208803,66	554173,07	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
125	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208797,54	554180,88	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
126	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208791,43	554188,72	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
127	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208785,28	554196,55	0,80	4,28	Normale puntbron 0,00
128	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208779,11	554204,36	0,80	4,08	Normale puntbron 0,00
129	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208772,90	554212,14	0,80	3,26	Normale puntbron 0,00
130	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208766,70	554219,90	0,80	3,02	Normale puntbron 0,00
131	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208760,49	554227,69	0,80	3,22	Normale puntbron 0,00
132	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208754,64	554235,70	0,80	3,33	Normale puntbron 0,00
133	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208749,28	554244,08	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
134	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208744,70	554252,91	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
135	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208741,72	554262,36	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
136	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208747,48	554270,57	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
137	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208751,23	554278,68	0,80	3,34	Normale puntbron 0,00
138	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208760,32	554282,51	0,80	3,07	Normale puntbron 0,00
139	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208769,91	554284,99	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
140	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208779,79	554286,02	0,80	3,00	Normale puntbron 0,00
141	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208789,69	554286,51	0,80	3,15	Normale puntbron 0,00
142	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208799,60	554285,64	0,80	3,36	Normale puntbron 0,00
143	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208809,50	554284,72	0,80	3,51	Normale puntbron 0,00
144	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208818,71	554281,02	0,80	3,82	Normale puntbron 0,00
145	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208827,42	554276,41	0,80	4,41	Normale puntbron 0,00
146	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208835,02	554270,01	0,80	5,25	Normale puntbron 0,00
147	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208841,62	554262,57	0,80	5,22	Normale puntbron 0,00
148	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208848,27	554255,18	0,80	4,21	Normale puntbron 0,00
149	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208855,14	554248,01	0,80	3,75	Normale puntbron 0,00
150	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208862,72	554241,60	0,80	3,41	Normale puntbron 0,00
151	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208870,67	554235,60	0,80	3,55	Normale puntbron 0,00
152	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208878,58	554229,58	0,80	4,50	Normale puntbron 0,00
153	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208883,95	554221,34	0,80	3,68	Normale puntbron 0,00
154	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208887,82	554212,60	0,80	3,16	Normale puntbron 0,00
155	motorcrossen	hoofdrijbaan	Punt	208891,19	554203,33	0,80	3,50	Normale puntbron 0,00
201	motorcrossen	minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron 0,00
202	motorcrossen	minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron 0,00
203	motorcrossen	minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron 0,00
204	motorcrossen	minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron 0,00
205	motorcrossen	minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00
206	motorcrossen	minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron 0,00
207	motorcrossen	minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron 0,00
208	motorcrossen	minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron 0,00
209	motorcrossen	minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron 0,00
210	motorcrossen	minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron 0,00
211	motorcrossen	minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron 0,00
212	motorcrossen	minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron 0,00
213	motorcrossen	minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron 0,00
214	motorcrossen	minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron 0,00
215	motorcrossen	minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron 0,00
216	motorcrossen	minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron 0,00
217	motorcrossen	minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron 0,00
218	motorcrossen	minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00
219	motorcrossen	minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron 0,00
220	motorcrossen	minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron 0,00
221	motorcrossen	minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron 0,00
222	motorcrossen	minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron 0,00
223	motorcrossen	minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron 0,00
224	motorcrossen	minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron 0,00
225	motorcrossen	minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron 0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
121	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
122	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
123	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
124	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
125	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
126	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
127	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
128	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
129	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
130	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
131	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
132	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
133	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
134	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
135	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
136	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
137	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
138	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
139	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
140	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
141	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
142	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
143	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
144	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
145	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
146	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
147	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
148	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
149	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
150	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
151	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
152	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
153	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
154	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
155	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
201	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
202	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
203	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
204	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
205	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
206	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
207	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
208	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
209	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
210	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
211	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
212	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
213	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
214	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
215	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
216	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
217	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
218	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
219	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
220	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
221	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
222	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
223	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
224	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
225	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	105,00	99,20	99,60	118,03
122	105,00	99,20	99,60	118,03
123	105,00	99,20	99,60	118,03
124	105,00	99,20	99,60	118,03
125	105,00	99,20	99,60	118,03
126	105,00	99,20	99,60	118,03
127	105,00	99,20	99,60	118,03
128	105,00	99,20	99,60	118,03
129	105,00	99,20	99,60	118,03
130	105,00	99,20	99,60	118,03
131	105,00	99,20	99,60	118,03
132	105,00	99,20	99,60	118,03
133	105,00	99,20	99,60	118,03
134	105,00	99,20	99,60	118,03
135	105,00	99,20	99,60	118,03
136	105,00	99,20	99,60	118,03
137	105,00	99,20	99,60	118,03
138	105,00	99,20	99,60	118,03
139	105,00	99,20	99,60	118,03
140	105,00	99,20	99,60	118,03
141	105,00	99,20	99,60	118,03
142	105,00	99,20	99,60	118,03
143	105,00	99,20	99,60	118,03
144	105,00	99,20	99,60	118,03
145	105,00	99,20	99,60	118,03
146	105,00	99,20	99,60	118,03
147	105,00	99,20	99,60	118,03
148	105,00	99,20	99,60	118,03
149	105,00	99,20	99,60	118,03
150	105,00	99,20	99,60	118,03
151	105,00	99,20	99,60	118,03
152	105,00	99,20	99,60	118,03
153	105,00	99,20	99,60	118,03
154	105,00	99,20	99,60	118,03
155	105,00	99,20	99,60	118,03
201	99,00	93,20	93,60	112,03
202	99,00	93,20	93,60	112,03
203	99,00	93,20	93,60	112,03
204	99,00	93,20	93,60	112,03
205	99,00	93,20	93,60	112,03
206	99,00	93,20	93,60	112,03
207	99,00	93,20	93,60	112,03
208	99,00	93,20	93,60	112,03
209	99,00	93,20	93,60	112,03
210	99,00	93,20	93,60	112,03
211	99,00	93,20	93,60	112,03
212	99,00	93,20	93,60	112,03
213	99,00	93,20	93,60	112,03
214	99,00	93,20	93,60	112,03
215	99,00	93,20	93,60	112,03
216	99,00	93,20	93,60	112,03
217	99,00	93,20	93,60	112,03
218	99,00	93,20	93,60	112,03
219	99,00	93,20	93,60	112,03
220	99,00	93,20	93,60	112,03
221	99,00	93,20	93,60	112,03
222	99,00	93,20	93,60	112,03
223	99,00	93,20	93,60	112,03
224	99,00	93,20	93,60	112,03
225	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron	0,00
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
226	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
227	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
226	99,00	93,20	93,60	112,03
227	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten	Lengte
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55	402,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
208938,59	402,17	100	--	--	41	53,00	72,00	79,00	81,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
001	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208885,24	554197,51	1,50	3,03	Normale puntbron
002	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208899,65	554196,67	1,50	4,23	Normale puntbron
003	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208909,29	554195,48	1,50	4,66	Normale puntbron
004	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208917,07	554201,23	1,50	4,70	Normale puntbron
005	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208918,33	554211,03	1,50	4,50	Normale puntbron
006	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208916,82	554220,85	1,50	4,79	Normale puntbron
007	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208914,89	554230,58	1,50	5,89	Normale puntbron
008	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208912,93	554240,32	1,50	4,99	Normale puntbron
009	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208910,83	554250,05	1,50	4,33	Normale puntbron
010	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208908,69	554259,77	1,50	4,23	Normale puntbron
011	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208906,57	554269,49	1,50	4,18	Normale puntbron
012	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208903,44	554278,93	1,50	4,21	Normale puntbron
013	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208900,09	554288,30	1,50	5,34	Normale puntbron
014	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208896,74	554297,64	1,50	6,50	Normale puntbron
015	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208893,11	554306,91	1,50	5,35	Normale puntbron
016	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208889,16	554316,02	1,50	4,24	Normale puntbron
017	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208884,40	554324,76	1,50	3,65	Normale puntbron
018	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208878,86	554333,00	1,50	3,76	Normale puntbron
019	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208871,58	554339,55	1,50	4,49	Normale puntbron
020	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208863,10	554344,67	1,50	4,28	Normale puntbron
021	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208854,19	554349,08	1,50	3,30	Normale puntbron
022	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,17	554353,30	1,50	3,08	Normale puntbron
023	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208836,91	554358,72	1,50	3,28	Normale puntbron
024	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208829,14	554364,95	1,50	3,25	Normale puntbron
025	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208823,86	554373,17	1,50	3,47	Normale puntbron
026	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208820,40	554382,48	1,50	4,12	Normale puntbron
027	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208817,40	554391,98	1,50	5,42	Normale puntbron
028	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208814,61	554401,49	1,50	3,85	Normale puntbron
029	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208811,90	554411,06	1,50	3,00	Normale puntbron
030	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208808,73	554420,50	1,50	3,16	Normale puntbron
031	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208803,76	554428,83	1,50	3,62	Normale puntbron
032	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208795,57	554434,23	1,50	3,94	Normale puntbron
033	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208786,00	554434,00	1,50	3,92	Normale puntbron
034	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,10	554427,23	1,50	3,57	Normale puntbron
035	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208775,80	554417,88	1,50	3,34	Normale puntbron
036	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208773,55	554408,19	1,50	3,28	Normale puntbron
037	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208771,84	554398,37	1,50	3,41	Normale puntbron
038	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208770,88	554388,53	1,50	3,85	Normale puntbron
039	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208772,45	554378,91	1,50	4,08	Normale puntbron
040	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208778,99	554371,75	1,50	3,67	Normale puntbron
041	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208787,73	554366,98	1,50	3,21	Normale puntbron
042	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208796,46	554362,71	1,50	3,27	Normale puntbron
043	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208805,21	554358,15	1,50	4,64	Normale puntbron
044	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208813,87	554353,05	1,50	3,89	Normale puntbron
045	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,63	554348,39	1,50	3,00	Normale puntbron
046	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208830,44	554342,23	1,50	3,00	Normale puntbron
047	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208838,20	554336,02	1,50	3,50	Normale puntbron
048	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208843,91	554327,96	1,50	4,00	Normale puntbron
049	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,77	554318,10	1,50	4,05	Normale puntbron
050	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208839,10	554310,92	1,50	3,61	Normale puntbron
051	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208828,41	554308,62	1,50	3,28	Normale puntbron
052	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208818,70	554310,24	1,50	3,37	Normale puntbron
053	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,36	554313,73	1,50	3,28	Normale puntbron
054	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208800,66	554318,38	1,50	3,55	Normale puntbron
055	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208792,55	554324,14	1,50	4,37	Normale puntbron
056	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208784,64	554330,11	1,50	4,51	Normale puntbron
057	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208776,68	554336,12	1,50	3,50	Normale puntbron
058	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,56	554342,98	1,50	3,50	Normale puntbron
059	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208765,27	554351,92	1,50	3,50	Normale puntbron
060	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208761,78	554361,23	1,50	4,00	Normale puntbron

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
001	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
002	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
003	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
004	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
005	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
006	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
007	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
008	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
009	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
010	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
011	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
012	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
013	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
014	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
015	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
016	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
017	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
018	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
019	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
020	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
021	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
022	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
023	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
024	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
025	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
026	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
027	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
028	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
029	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
030	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
031	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
032	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
033	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
034	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
035	0,00	360,00	0,00									

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
002	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
003	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
004	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
005	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
006	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
007	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
008	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
009	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
010	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
011	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
012	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
013	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
014	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
015	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
016	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
017	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
018	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
019	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
020	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
021	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
022	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
023	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
024	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
025	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
026	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
027	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
028	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
029	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
030	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
031	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
032	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
033	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
034	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
035	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
036	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
037	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
038	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
039	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
040	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
041	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
042	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
043	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
044	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
045	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
046	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
047	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
048	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
049	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
050	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
051	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
052	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
053	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
054	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
055	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
056	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
057	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
058	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
059	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
060	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.		Vorm		X	Y	Hoogte	Maaiveld		Type
061	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208757,64	554370,25	1,50	4,43	Normale	puntbron
062	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208749,64	554375,61	1,50	5,00	Normale	puntbron
063	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208739,86	554375,68	1,50	5,00	Normale	puntbron
064	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208730,54	554372,31	1,50	4,50	Normale	puntbron
065	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208722,03	554367,18	1,50	4,39	Normale	puntbron
066	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208713,82	554361,62	1,50	4,29	Normale	puntbron
067	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208706,57	554354,84	1,50	4,04	Normale	puntbron
068	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208699,27	554348,08	1,50	3,93	Normale	puntbron
069	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208692,19	554341,08	1,50	4,02	Normale	puntbron
070	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208686,57	554332,93	1,50	4,13	Normale	puntbron
071	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208682,84	554323,76	1,50	4,05	Normale	puntbron
072	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208680,60	554314,08	1,50	4,07	Normale	puntbron
073	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,52	554304,19	1,50	4,05	Normale	puntbron
074	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,02	554294,27	1,50	4,32	Normale	puntbron
075	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208679,28	554284,34	1,50	4,70	Normale	puntbron
076	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208680,88	554274,54	1,50	5,94	Normale	puntbron
077	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208682,88	554264,81	1,50	6,38	Normale	puntbron
078	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208686,57	554255,57	1,50	5,15	Normale	puntbron
079	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208691,59	554247,05	1,50	4,52	Normale	puntbron
080	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208697,99	554239,41	1,50	4,30	Normale	puntbron
081	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208704,41	554231,85	1,50	4,87	Normale	puntbron
082	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208710,99	554224,39	1,50	5,81	Normale	puntbron
083	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208717,34	554216,72	1,50	4,42	Normale	puntbron
084	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208725,53	554210,70	1,50	3,87	Normale	puntbron
085	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208732,49	554202,98	1,50	3,73	Normale	puntbron
086	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,04	554193,92	1,50	4,05	Normale	puntbron
087	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208739,25	554184,06	1,50	3,83	Normale	puntbron
088	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,65	554174,18	1,50	3,78	Normale	puntbron
089	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208737,27	554164,32	1,50	4,50	Normale	puntbron
090	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208738,47	554154,53	1,50	5,22	Normale	puntbron
091	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208743,57	554146,01	1,50	4,97	Normale	puntbron
092	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208748,85	554137,59	1,50	4,50	Normale	puntbron
093	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208755,56	554130,24	1,50	4,06	Normale	puntbron
094	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208762,37	554123,05	1,50	4,02	Normale	puntbron
095	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208769,94	554116,57	1,50	4,33	Normale	puntbron
096	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208777,58	554110,21	1,50	5,32	Normale	puntbron
097	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208785,30	554103,96	1,50	5,59	Normale	puntbron
098	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208793,70	554098,63	1,50	4,31	Normale	puntbron
099	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208802,88	554094,95	1,50	3,60	Normale	puntbron
100	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208812,60	554092,98	1,50	3,47	Normale	puntbron
101	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208822,52	554092,48	1,50	4,76	Normale	puntbron
102	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208832,21	554091,27	1,50	4,49	Normale	puntbron
103	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,31	554088,05	1,50	4,00	Normale	puntbron
104	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208849,86	554084,15	1,50	4,00	Normale	puntbron
105	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208856,78	554077,91	1,50	4,50	Normale	puntbron
106	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208862,15	554069,55	1,50	5,54	Normale	puntbron
107	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208867,00	554060,87	1,50	5,00	Normale	puntbron
108	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208874,29	554054,70	1,50	4,75	Normale	puntbron
109	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208883,82	554055,83	1,50	4,56	Normale	puntbron
110	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208888,48	554064,01	1,50	4,13	Normale	puntbron
111	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208885,67	554073,22	1,50	3,81	Normale	puntbron
112	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208879,96	554081,36	1,50	3,48	Normale	puntbron
113	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208873,56	554088,97	1,50	3,38	Normale	puntbron
114	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208867,19	554096,60	1,50	3,46	Normale	puntbron
115	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208860,77	554104,20	1,50	4,56	Normale	puntbron
116	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208854,11	554111,59	1,50	4,48	Normale	puntbron
117	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208847,58	554119,09	1,50	4,02	Normale	puntbron
118	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,12	554126,65	1,50	3,92	Normale	puntbron
119	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208834,65	554134,21	1,50	4,91	Normale	puntbron
120	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208828,44	554141,97	1,50	6,42	Normale	puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
061	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
062	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
063	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
064	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
065	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
066	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
067	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
068	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
069	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
070	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
071	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
072	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
073	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
074	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
075	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
076	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
077	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
078	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
079	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
080	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
081	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
082	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
083	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
084	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
085	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
086	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
087	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
088	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
089	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
090	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
091	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
092	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
093	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
094	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
095	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
096	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
097	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
098	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
099	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
100	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
101	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
102	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
103	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
104	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
105	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
106	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
107	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
108	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
109	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
110	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
111	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
112	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
113	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
114	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
115	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
116	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
117	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
118	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
119	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
120	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
062	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
063	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
064	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
065	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
066	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
067	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
068	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
069	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
070	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
071	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
072	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
073	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
074	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
075	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
076	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
077	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
078	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
079	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
080	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
081	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
082	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
083	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
084	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
085	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
086	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
087	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
088	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
089	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
090	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
091	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
092	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
093	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
094	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
095	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
096	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
097	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
098	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
099	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
100	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
101	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
102	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
103	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
104	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
105	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
106	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
107	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
108	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
109	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
110	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
111	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
112	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
113	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
114	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
115	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
116	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
117	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
118	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
119	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
120	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.		Vorm		X	Y	Hoogte	Maaiveld		Type
121	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208822,26	554149,76	1,50	6,16	Normale	puntbron
122	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208816,17	554157,60	1,50	4,60	Normale	puntbron
123	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208809,97	554165,37	1,50	3,71	Normale	puntbron
124	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208803,66	554173,07	1,50	3,50	Normale	puntbron
125	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208797,54	554180,88	1,50	3,00	Normale	puntbron
126	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208791,43	554188,72	1,50	3,16	Normale	puntbron
127	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208785,28	554196,55	1,50	4,28	Normale	puntbron
128	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208779,11	554204,36	1,50	4,08	Normale	puntbron
129	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208772,90	554212,14	1,50	3,26	Normale	puntbron
130	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208766,70	554219,90	1,50	3,02	Normale	puntbron
131	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208760,49	554227,69	1,50	3,22	Normale	puntbron
132	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208754,64	554235,70	1,50	3,33	Normale	puntbron
133	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208749,28	554244,08	1,50	3,50	Normale	puntbron
134	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208744,70	554252,91	1,50	3,50	Normale	puntbron
135	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208741,72	554262,36	1,50	3,50	Normale	puntbron
136	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208747,48	554270,57	1,50	3,50	Normale	puntbron
137	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208751,23	554278,68	1,50	3,34	Normale	puntbron
138	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208760,32	554282,51	1,50	3,07	Normale	puntbron
139	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208769,91	554284,99	1,50	3,00	Normale	puntbron
140	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208779,79	554286,02	1,50	3,00	Normale	puntbron
141	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208789,69	554286,51	1,50	3,15	Normale	puntbron
142	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208799,60	554285,64	1,50	3,36	Normale	puntbron
143	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208809,50	554284,72	1,50	3,51	Normale	puntbron
144	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208818,71	554281,02	1,50	3,82	Normale	puntbron
145	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208827,42	554276,41	1,50	4,41	Normale	puntbron
146	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208835,02	554270,01	1,50	5,25	Normale	puntbron
147	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208841,62	554262,57	1,50	5,22	Normale	puntbron
148	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208848,27	554255,18	1,50	4,21	Normale	puntbron
149	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208855,14	554248,01	1,50	3,75	Normale	puntbron
150	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208862,72	554241,60	1,50	3,41	Normale	puntbron
151	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208870,67	554235,60	1,50	3,55	Normale	puntbron
152	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208878,58	554229,58	1,50	4,50	Normale	puntbron
153	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208883,95	554221,34	1,50	3,68	Normale	puntbron
154	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208887,82	554212,60	1,50	3,16	Normale	puntbron
155	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax rijden	Punt	208891,19	554203,33	1,50	3,50	Normale	puntbron
201	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax start	Punt	208728,98	554288,16	0,80	3,48	Normale	puntbron
202	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax start	Punt	208730,51	554275,44	0,80	3,34	Normale	puntbron
203	motorcrossen	hoofddrijbaan	Lmax start	Punt	208730,51	554263,60	0,80	3,35	Normale	puntbron
201	motorcrossen	minibaan		Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale	puntbron
202	motorcrossen	minibaan		Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale	puntbron
203	motorcrossen	minibaan		Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale	puntbron
204	motorcrossen	minibaan		Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale	puntbron
205	motorcrossen	minibaan		Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale	puntbron
206	motorcrossen	minibaan		Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale	puntbron
207	motorcrossen	minibaan		Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale	puntbron
208	motorcrossen	minibaan		Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale	puntbron
209	motorcrossen	minibaan		Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale	puntbron
210	motorcrossen	minibaan		Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale	puntbron
211	motorcrossen	minibaan		Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale	puntbron
212	motorcrossen	minibaan		Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale	puntbron
213	motorcrossen	minibaan		Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale	puntbron
214	motorcrossen	minibaan		Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale	puntbron
215	motorcrossen	minibaan		Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale	puntbron
216	motorcrossen	minibaan		Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale	puntbron
217	motorcrossen	minibaan		Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale	puntbron
218	motorcrossen	minibaan		Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale	puntbron
219	motorcrossen	minibaan		Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale	puntbron
220	motorcrossen	minibaan		Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale	puntbron
221	motorcrossen	minibaan		Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale	puntbron
222	motorcrossen	minibaan		Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale	puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
121	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
122	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
123	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
124	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
125	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
126	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
127	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
128	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
129	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
130	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
131	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
132	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
133	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
134	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
135	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
136	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
137	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
138	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
139	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
140	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
141	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
142	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
143	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
144	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
145	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
146	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
147	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
148	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
149	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
150	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
151	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
152	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
153	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
154	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
155	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
204	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
205	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
206	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
207	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
208	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
209	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
210	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
211	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
212	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
213	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
214	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
215	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
216	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
217	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
218	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
219	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
220	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
221	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
222	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
122	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
123	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
124	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
125	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
126	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
127	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
128	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
129	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
130	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
131	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
132	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
133	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
134	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
135	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
136	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
137	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
138	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
139	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
140	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
141	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
142	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
143	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
144	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
145	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
146	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
147	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
148	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
149	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
150	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
151	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
152	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
153	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
154	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
155	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
201	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
202	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
203	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
201	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
202	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
203	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
204	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
205	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
206	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
207	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
208	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
209	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
210	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
211	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
212	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
213	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
214	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
215	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
216	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
217	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
218	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
219	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
220	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
221	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
222	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
223	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
224	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
225	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
226	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
227	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
223	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
224	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
225	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
226	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
227	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
0002	ScherM	1,00	--	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	ScherM	0,70	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	ScherM	1,50	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	scherm	1,00	7,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	scherm	1,00	--	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
0002	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
0002	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80

**Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens scherm-
varianten, wedstrijden en indirecte hinder**

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders A-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208940,45	554177,36	1	bezoekers/rijders beginnersbaan	Relatief	0,75	142
208791,28	554510,85	1	bezoekers/rijders noordelijk deel	Relatief	0,75	88
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders B-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers medegebruik	Relatief	0,75	55

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208940,45	430,55	430,55	250	--	--	44	53,00	72,00
208791,28	470,68	470,68	250	--	--	48	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	100	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	50	50	--	41	53,00	72,00

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208940,45	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208791,28	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k
1	SCHERM 1	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	SCHERM 2	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 3	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 4	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,20	0,20
2	0,20	0,20
1	0,20	0,20
1	0,20	0,20

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten
2	stemgeluid	Polygoon	208937,01	554198,03	1,70	4,50	Relatief	11
1	stemgeluid	Polygoon	208898,33	554151,61	1,70	3,96	Relatief	59
3	stemgeluid	Polygoon	208700,76	554401,95	1,70	3,50	Relatief	33

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omtrek	Oppervlak	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Negeer	obj.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
2	507,19	10505,09	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50
1	518,22	3662,18	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50
3	557,61	5974,61	0,00	0,00	--	Nee		59,20	64,20	76,00	83,50

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
2	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
1	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
3	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	H-n	M-1	M-n	Hbron
1	Grindweg/Bercoperweg	208831,03	553755,34	0,00	0,00	4,42	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	208566,59	554866,86	0,00	0,00	0,00	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209087,90	553966,63	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209043,96	553930,64	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209048,64	553974,94	0,00	0,00	4,50	4,64	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209086,84	553926,57	0,00	0,00	4,64	0,00	0,75

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal	aantal	%Int(D)	%Int(A)
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
1	Elementenverharding in keperverband	--	50	50	50	837,00		7,59	2,24
2	Elementenverharding in keperverband	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00		7,59	2,24

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	Wegdek
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0

Bijlage 4

Berekeningsresultaten trainingen

Rapport: Resultatentabel
 Model: referentiesituatie vergunde activiteiten 900 Lw = 122 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,2	--	--	45,2	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,6	--	--	47,6	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,8	--	--	37,8	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,2	--	--	43,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,3	--	--	44,3	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,6	--	--	48,6	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,9	--	--	45,9	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,9	--	--	47,9	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,8	--	--	51,8	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,1	--	--	56,1	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,5	--	--	47,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,5	--	--	50,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,8	--	--	46,8	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,4	--	--	49,4	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,0	--	--	46,0	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,3	--	--	40,3	65,9
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	39,1	--	--	39,1	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,4	--	--	42,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,0	--	--	47,0	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie trainingen vergunde geluidniveaus
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,1	--	--	45,1	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,5	--	--	47,5	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,7	--	--	37,7	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,1	--	--	43,1	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,2	--	--	44,2	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,5	--	--	48,5	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,8	--	--	45,8	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,8	--	--	47,8	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,7	--	--	51,7	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,0	--	--	56,0	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,4	--	--	47,4	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,4	--	--	50,4	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,7	--	--	46,7	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,3	--	--	49,3	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,3	--	--	41,3	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	45,9	--	--	45,9	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,2	--	--	40,2	66,0
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,1
9_A	Grindweg 9	1,50	39,0	--	--	39,0	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,3	--	--	42,3	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,1	--	--	50,1	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,9	--	--	46,9	72,5

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 900/100 Lw = 118 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	43,8	--	--	43,8	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	34,1	--	--	34,1	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	39,3	--	--	39,3	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	40,7	--	--	40,7	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	44,9	--	--	44,9	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	42,3	--	--	42,3	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	44,2	--	--	44,2	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	48,0	--	--	48,0	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	52,2	--	--	52,2	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	43,5	--	--	43,5	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	46,5	--	--	46,5	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	42,8	--	--	42,8	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	45,5	--	--	45,5	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	37,7	--	--	37,7	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	42,2	--	--	42,2	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	36,5	--	--	36,5	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	42,0	--	--	42,0	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	35,2	--	--	35,2	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	38,6	--	--	38,6	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	46,6	--	--	46,6	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	43,1	--	--	43,1	68,6

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,8	--	--	45,8	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	48,2	--	--	48,2	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	38,5	--	--	38,5	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,2	--	--	45,2	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	49,3	--	--	49,3	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,8	--	--	46,8	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,7	--	--	48,7	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	52,3	--	--	52,3	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,5	--	--	56,5	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,1	--	--	42,1	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	46,6	--	--	46,6	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	40,9	--	--	40,9	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	39,6	--	--	39,6	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	51,0	--	--	51,0	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,7	--	--	46,7	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,5	--	--	48,5	69,2
4_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,4	--	--	55,4	75,2
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,7	--	--	40,7	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,3
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,6	--	--	46,6	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,4	--	--	48,4	69,1
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,6
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
10_A	Grindweg 11	1,50	38,3	--	--	38,3	59,7
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,0	--	--	45,0	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	48,9	--	--	48,9	69,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,5	--	--	46,5	67,8
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,2	--	--	48,2	68,9
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,9	--	--	41,9	63,2
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,8	--	--	42,8	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,8	--	--	49,8	70,8
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Rapport: Resultatentabel
 Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus/begin
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	47,9	--	--	47,9	68,7
10_A	Grindweg 11	1,50	38,1	--	--	38,1	59,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	44,9	--	--	44,9	66,1
2_B	Grindweg 2	5,00	48,8	--	--	48,8	69,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,2	--	--	46,2	67,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,6	--	--	49,6	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,8	--	--	41,8	63,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,2	--	--	46,2	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,4	--	--	39,4	60,9
9_B	Grindweg 9	5,00	42,7	--	--	42,7	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,2	--	--	49,2	70,2
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Bijlage 5

Berekeningsresultaten wedstrijden

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie wedstrijden
LAgq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	59,3	--	--	59,3	72,9
1_B	Grindweg 4	5,00	61,6	--	--	61,6	74,7
10_A	Grindweg 11	1,50	51,9	--	--	51,9	65,6
10_B	Grindweg 11	5,00	57,3	--	--	57,3	70,6
2_A	Grindweg 2	1,50	58,4	--	--	58,4	71,9
2_B	Grindweg 2	5,00	62,6	--	--	62,6	75,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	60,0	--	--	60,0	73,6
3_B	Bercoperweg 74	5,00	62,0	--	--	62,0	75,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	65,8	--	--	65,8	78,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,1	--	--	70,1	81,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	61,5	--	--	61,5	75,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	64,5	--	--	64,5	77,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	60,8	--	--	60,8	74,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	63,4	--	--	63,4	76,3
7_A	Grindweg 5	1,50	55,5	--	--	55,5	69,1
7_B	Grindweg 5	5,00	60,1	--	--	60,1	73,2
8_A	Grindweg 7	1,50	54,4	--	--	54,4	68,0
8_B	Grindweg 7	5,00	59,9	--	--	59,9	73,1
9_A	Grindweg 9	1,50	53,1	--	--	53,1	66,8
9_B	Grindweg 9	5,00	56,5	--	--	56,5	69,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	64,3	--	--	64,3	77,6
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	61,1	--	--	61,1	74,5

Rapport: Resultatentabel
 Model: B-wedstrijden 120 uur /8 uur Lw = 120 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	52,2	--	--	52,2	68,9
1_B	Grindweg 4	5,00	54,6	--	--	54,6	70,8
10_A	Grindweg 11	1,50	44,8	--	--	44,8	61,7
10_B	Grindweg 11	5,00	50,3	--	--	50,3	66,6
2_A	Grindweg 2	1,50	51,3	--	--	51,3	68,1
2_B	Grindweg 2	5,00	55,6	--	--	55,6	71,7
3_A	Bercoperweg 74	1,50	52,9	--	--	52,9	69,7
3_B	Bercoperweg 74	5,00	54,8	--	--	54,8	71,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	56,7	--	--	56,7	72,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	62,0	--	--	62,0	77,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	54,5	--	--	54,5	71,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	57,5	--	--	57,5	73,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	53,8	--	--	53,8	70,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	56,4	--	--	56,4	72,4
7_A	Grindweg 5	1,50	48,4	--	--	48,4	65,2
7_B	Grindweg 5	5,00	53,0	--	--	53,0	69,3
8_A	Grindweg 7	1,50	47,2	--	--	47,2	63,9
8_B	Grindweg 7	5,00	52,9	--	--	52,9	69,2
9_A	Grindweg 9	1,50	46,1	--	--	46,1	62,9
9_B	Grindweg 9	5,00	49,4	--	--	49,4	65,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	56,2	--	--	56,2	72,7
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	54,1	--	--	54,1	70,6

Rapport: Resultatentabel
Model: A-wedstrijden 240uur /8 uur Lw = 122 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
1_B	Grindweg 4	5,00	59,5	--	--	59,5	72,6
10_A	Grindweg 11	1,50	49,7	--	--	49,7	63,4
10_B	Grindweg 11	5,00	55,2	--	--	55,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	56,1	--	--	56,1	69,7
2_B	Grindweg 2	5,00	60,5	--	--	60,5	73,4
3_A	Bercoperweg 74	1,50	57,8	--	--	57,8	71,3
3_B	Bercoperweg 74	5,00	59,6	--	--	59,6	72,7
4_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
4_B	Prikkedam 1	5,00	67,0	--	--	67,0	79,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	62,5	--	--	62,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	61,5	--	--	61,5	74,4
7_A	Grindweg 5	1,50	53,3	--	--	53,3	67,0
7_B	Grindweg 5	5,00	57,9	--	--	57,9	71,1
8_A	Grindweg 7	1,50	52,1	--	--	52,1	65,7
8_B	Grindweg 7	5,00	57,8	--	--	57,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	51,0	--	--	51,0	64,7
9_B	Grindweg 9	5,00	54,4	--	--	54,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	61,0	--	--	61,0	74,3
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	59,1	--	--	59,1	72,6
N2000_A	Drents-Friese Wold	1,50	25,9	--	--	25,9	39,8

Bijlage 6

Maximale geluidniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: LAmix totaalresultaten voor toetspunten
Lmax start

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	62,4	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	64,7	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	58,6	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	61,7	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	59,4	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	65,2	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	63,0	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	65,3	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	64,0	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	67,1	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	68,9	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	61,4	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	63,5	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	53,4	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	63,1	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	57,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	60,3	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	62,6	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

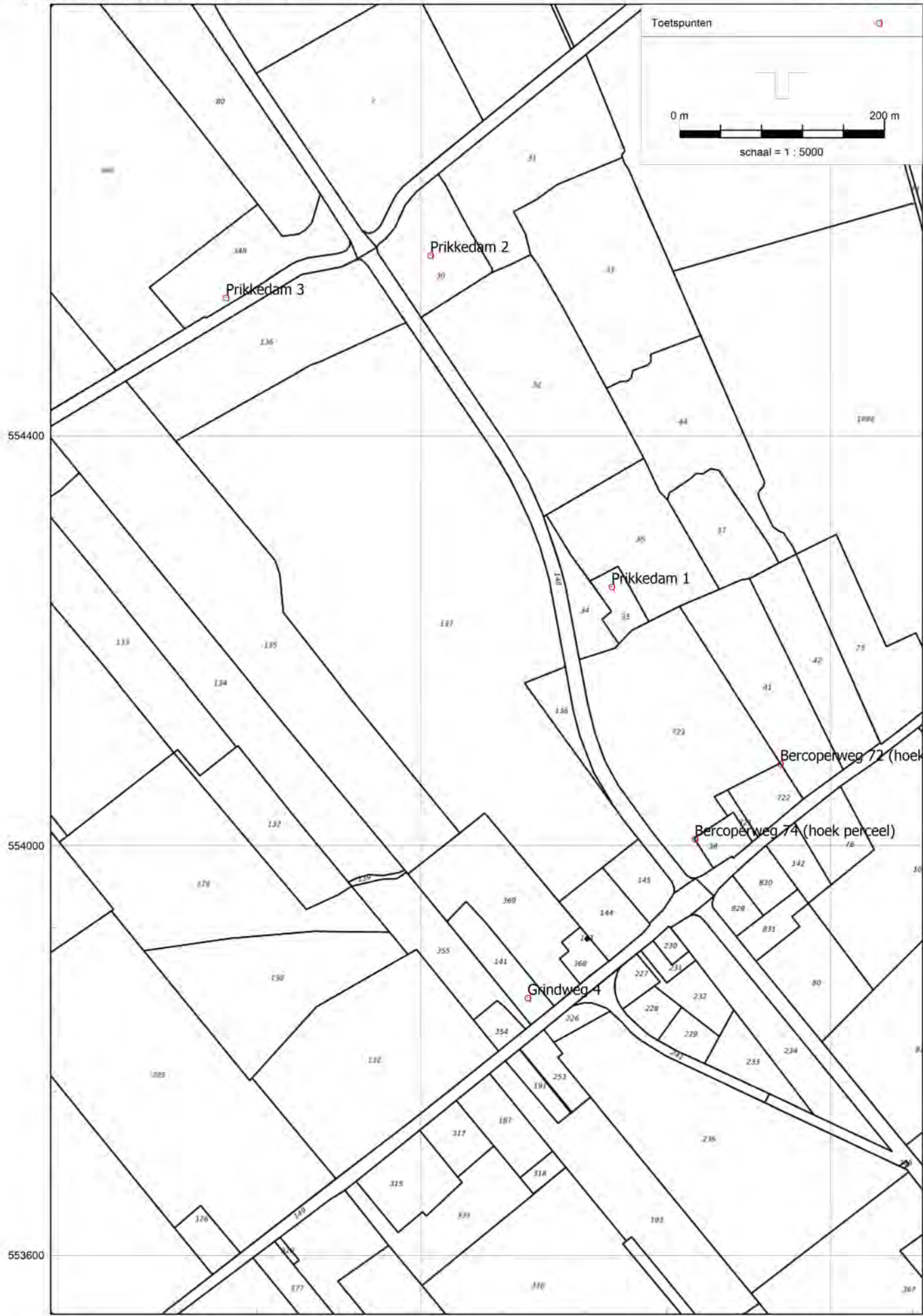
Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: LAmaz totaalresultaten voor toetspunten (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	67,6	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	59,1	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	62,4	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	64,8	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	70,6	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	66,2	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	68,1	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	76,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	71,3	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	62,1	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	65,2	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	61,5	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	65,3	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	58,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	62,0	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	69,8	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7

Berekeningsresultaten beoordelingspunten bestemmingsplan



Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten trainingen
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
2_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
4_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	44,9	--	--	44,9	66,2
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten A-wedstrijden
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
2_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
4_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	56,2	--	--	56,2	69,8
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	57,4	--	--	57,4	71,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten maximale geluidniveaus
Groep: LAmax totaalresultaten voor toetspunten (hoofdgroep)

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
2_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
3_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
4_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	64,8	--	--
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	65,6	--	--

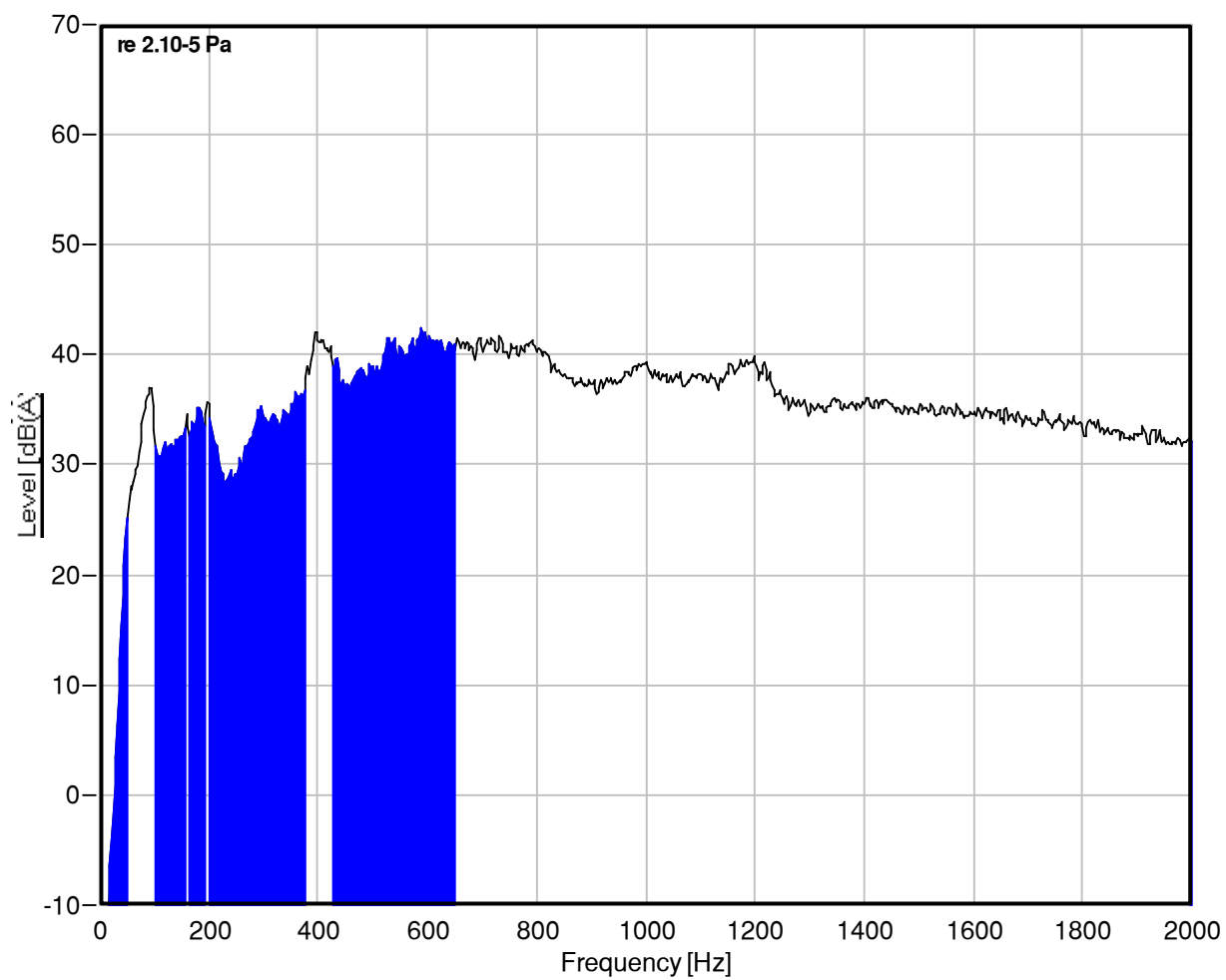
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 8 Meetgegevens t.a.v. tonaliteit

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 1 minuut

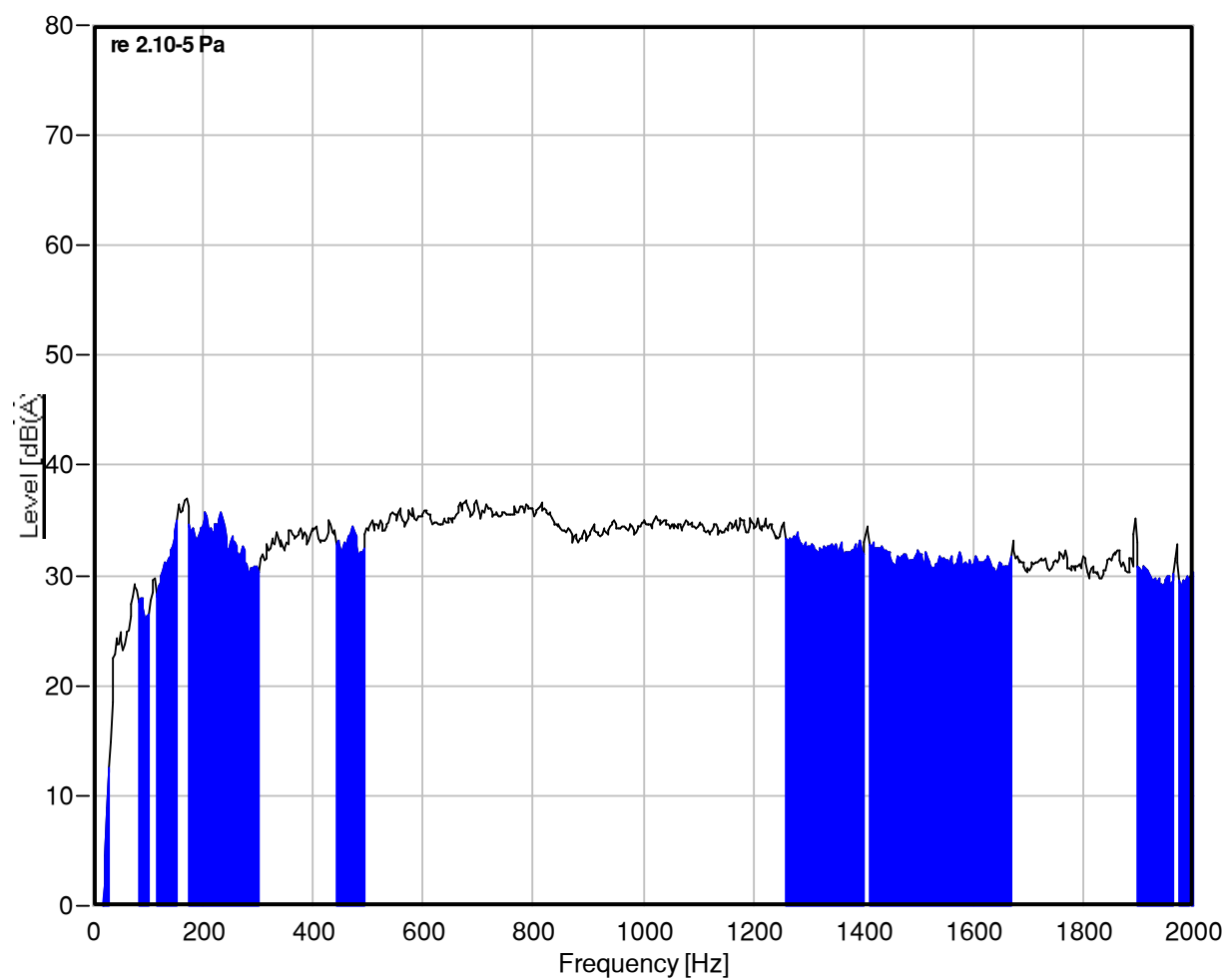
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 1 minuut

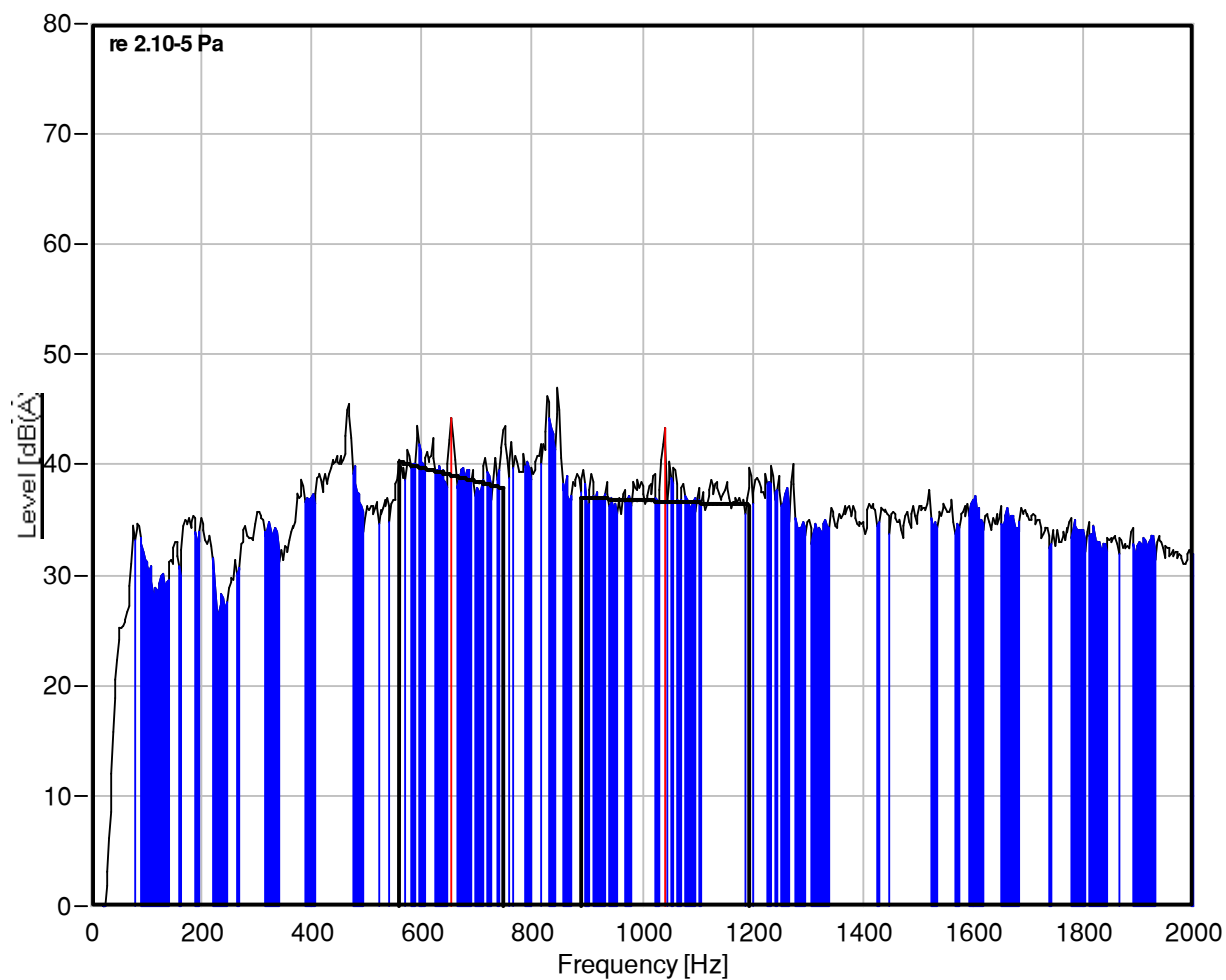
Kt (dB): 0



Datum meting: 06-09-2017

Sample: 15 seconden

Kt (dB): 0

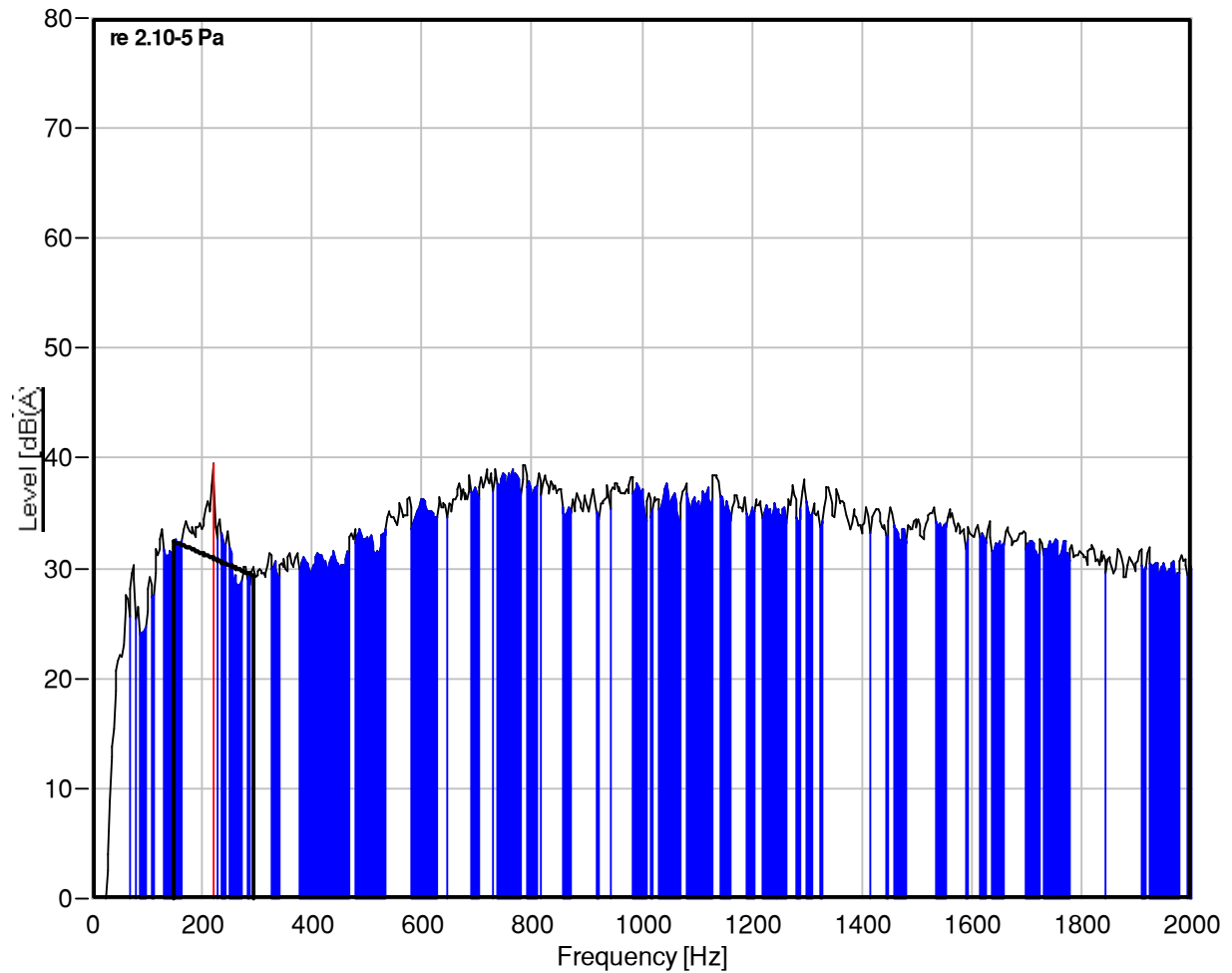


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	652,5	47,3	56,4	-6,6	0
2	1040	43,3	55,9	-9,7	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 15 seconden

Kt (dB): 0

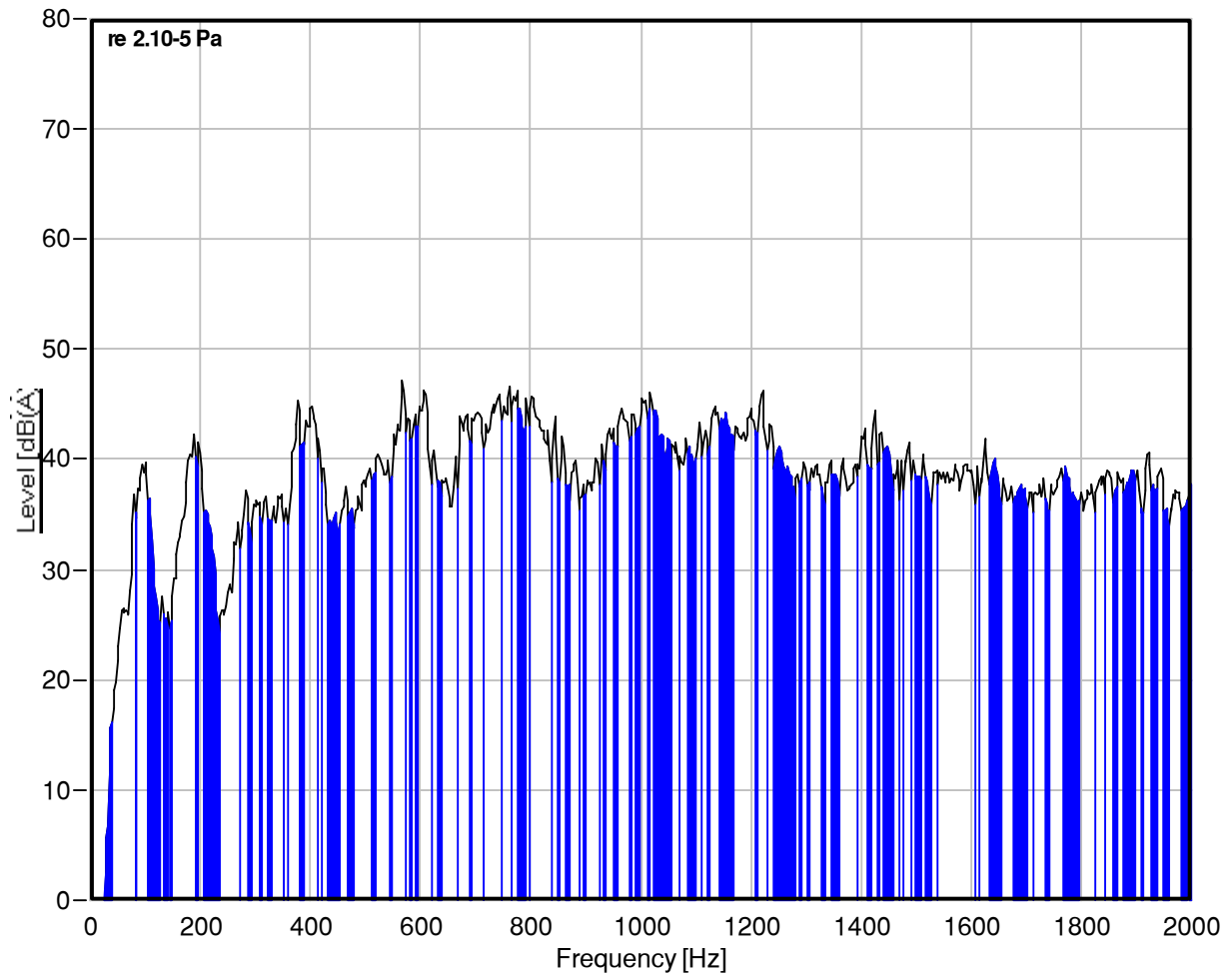


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	220	39,5	47,1	-5,6	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

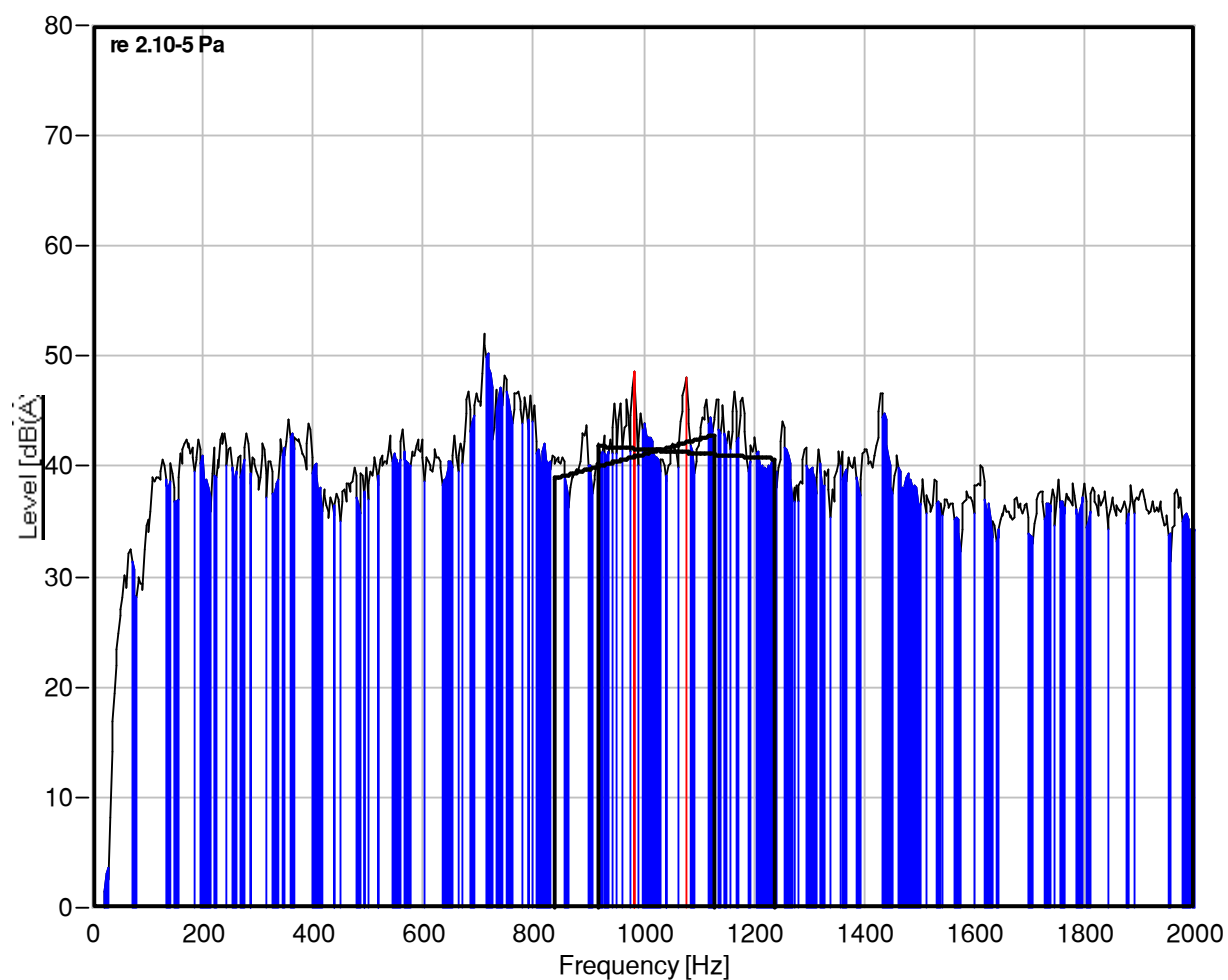
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

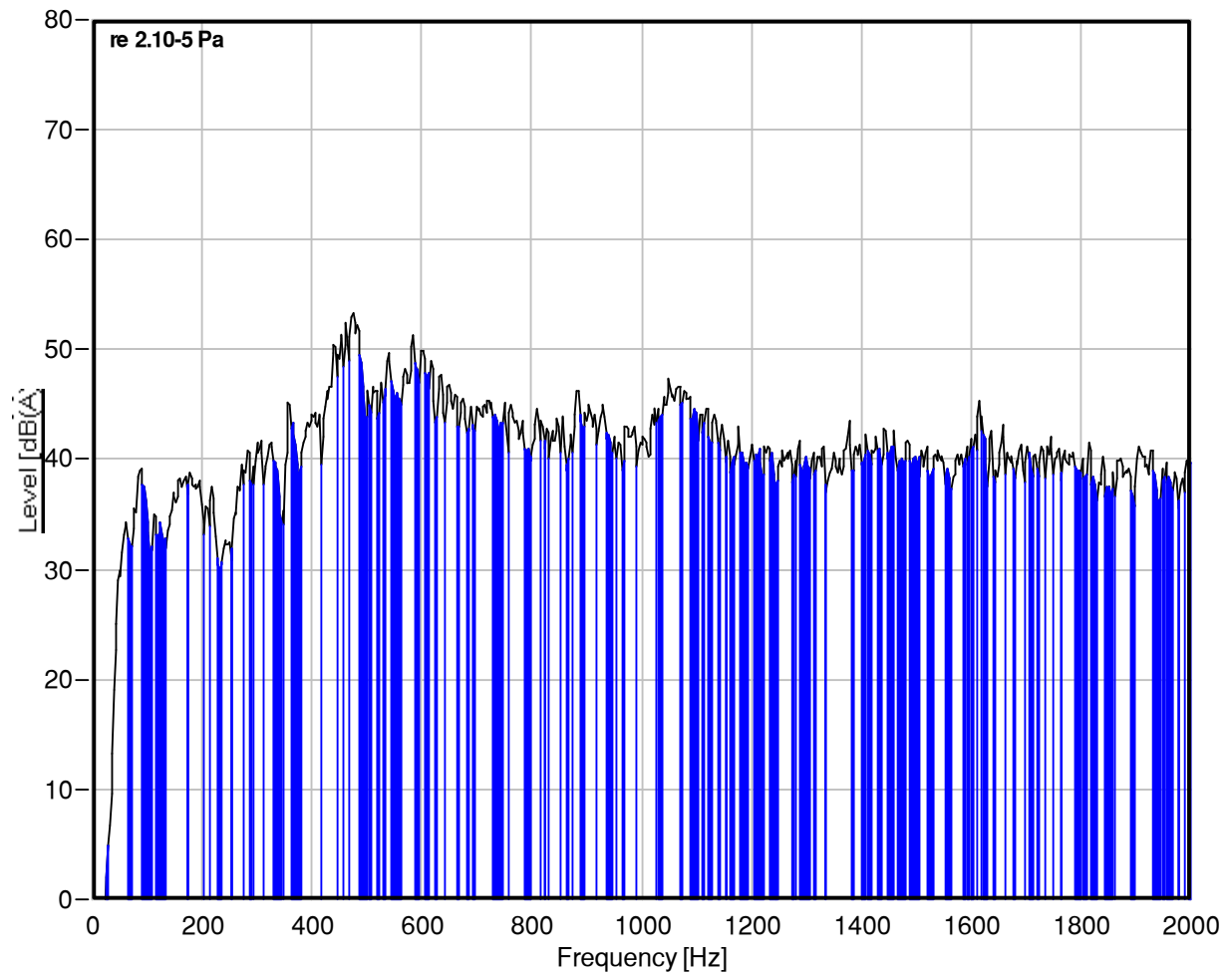


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	982,5	52,9	60	-4,3	0
2	1077,5	52,9	60,7	-4,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

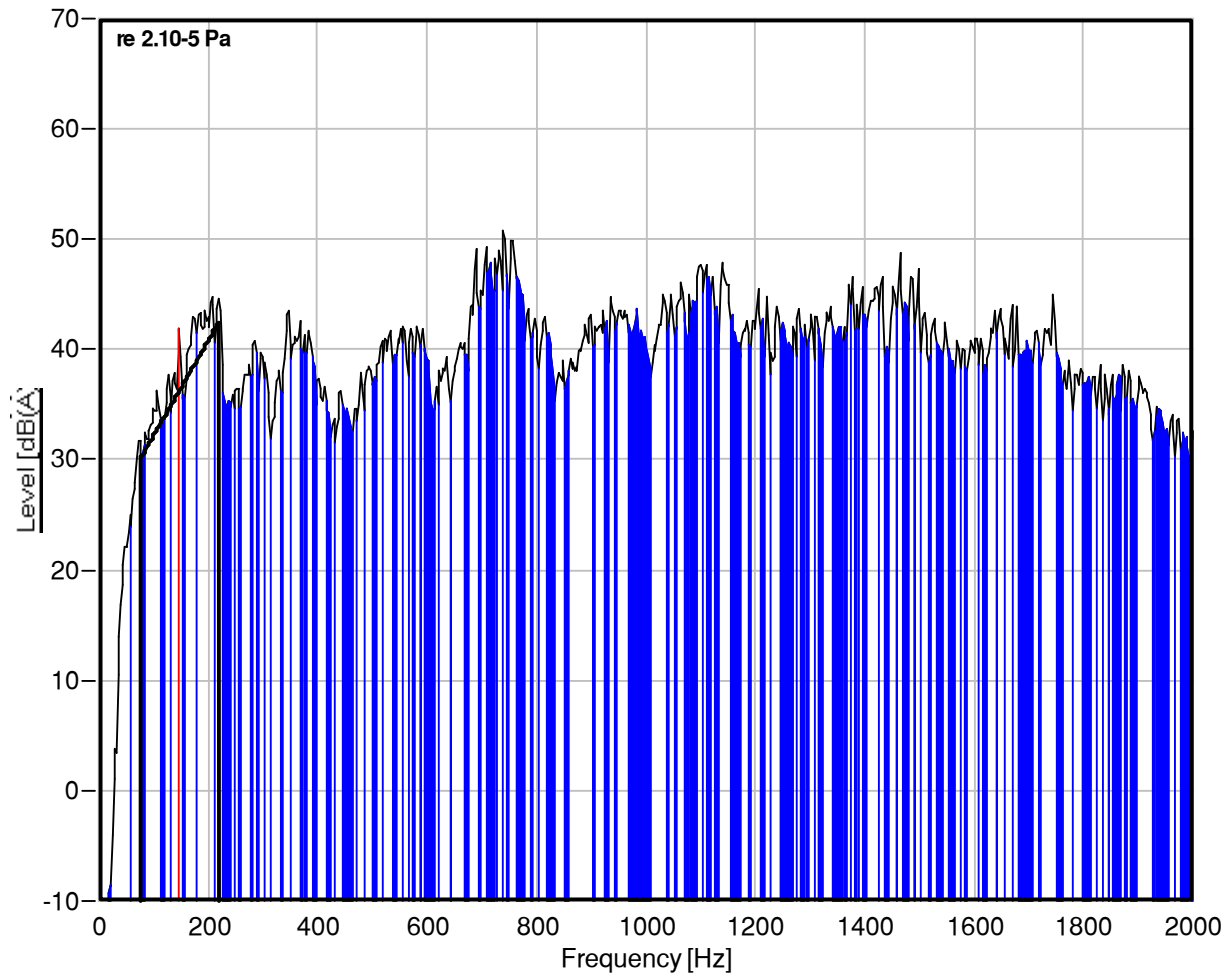
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

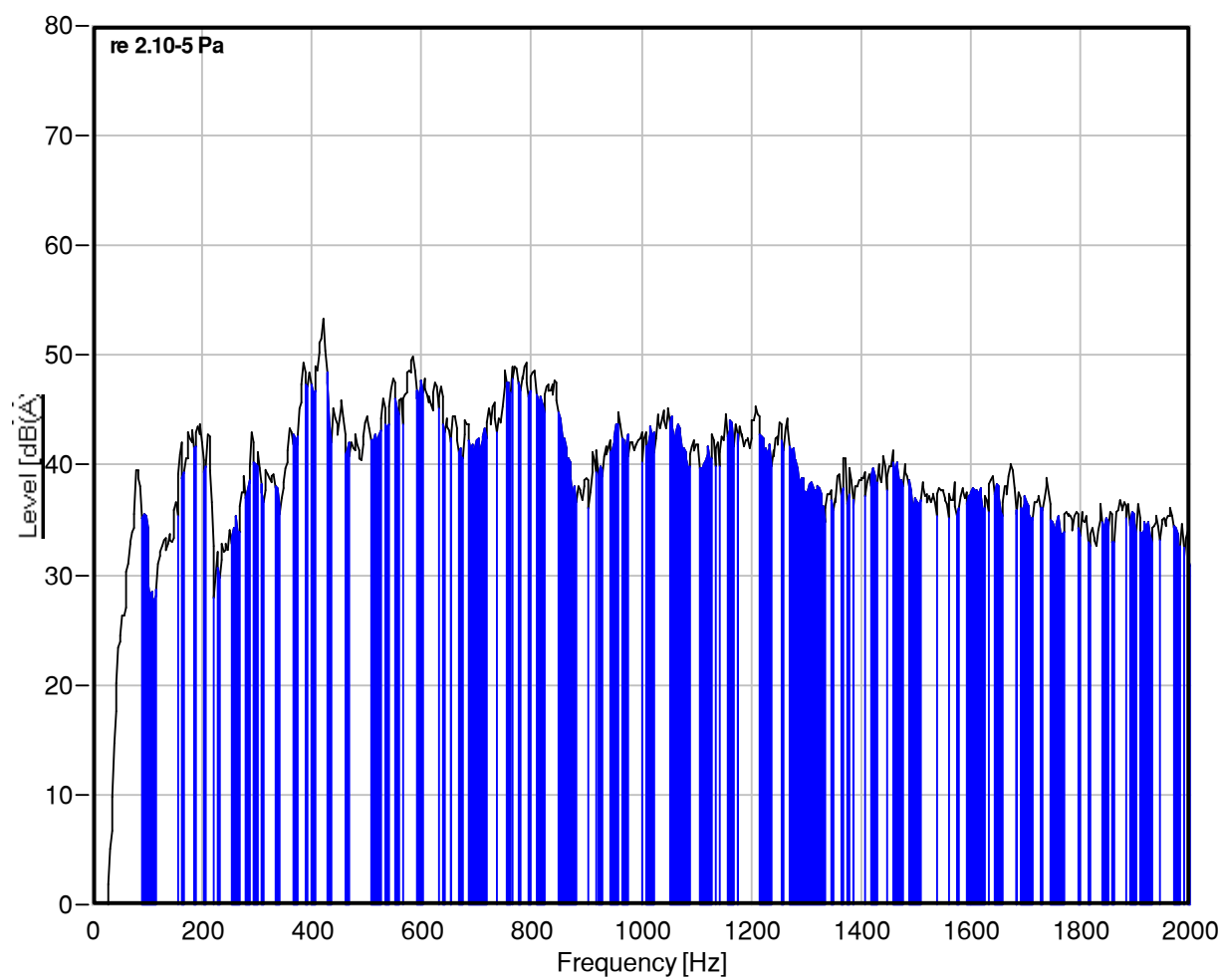


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	147,5	41,9	53,9	-9,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

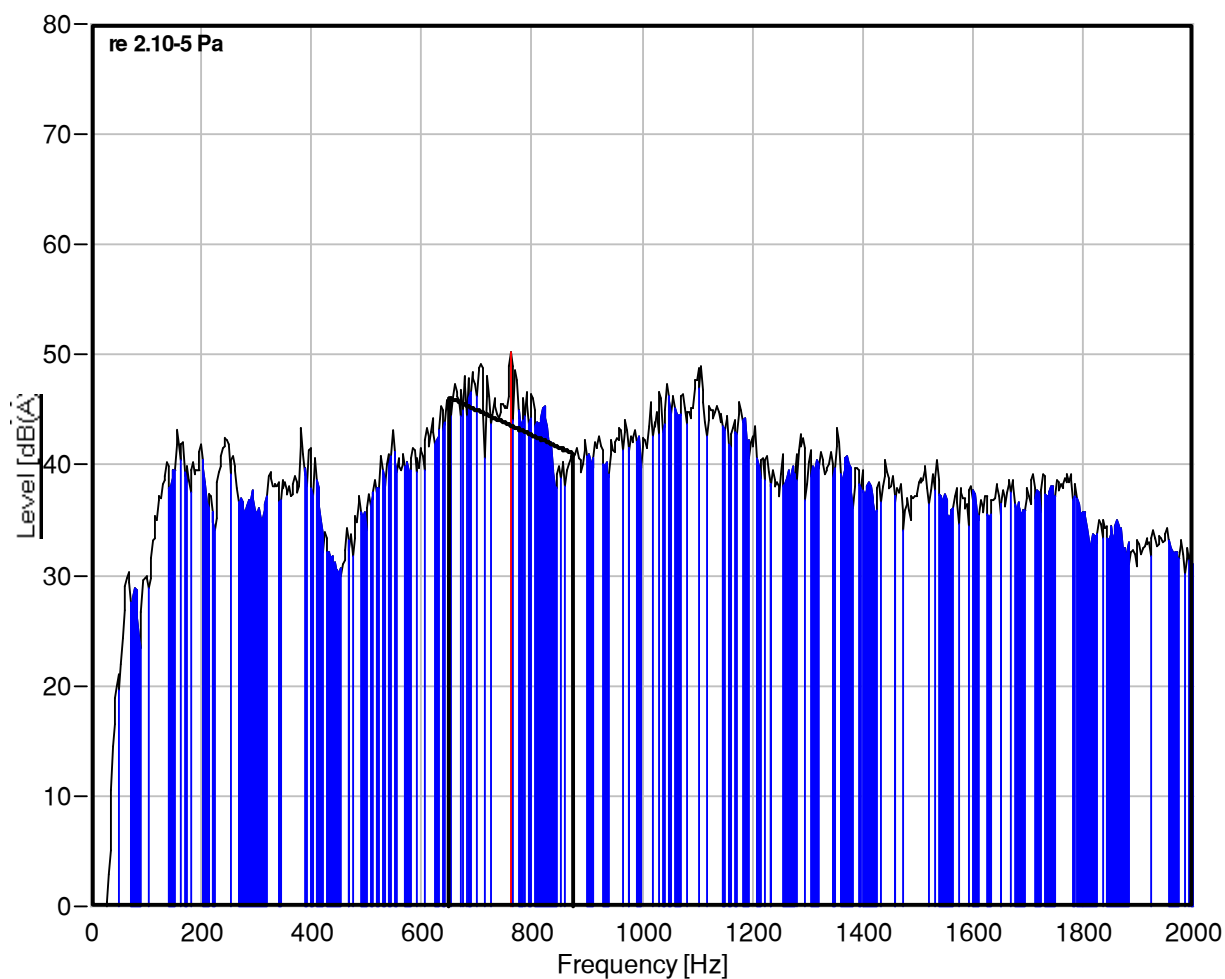
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

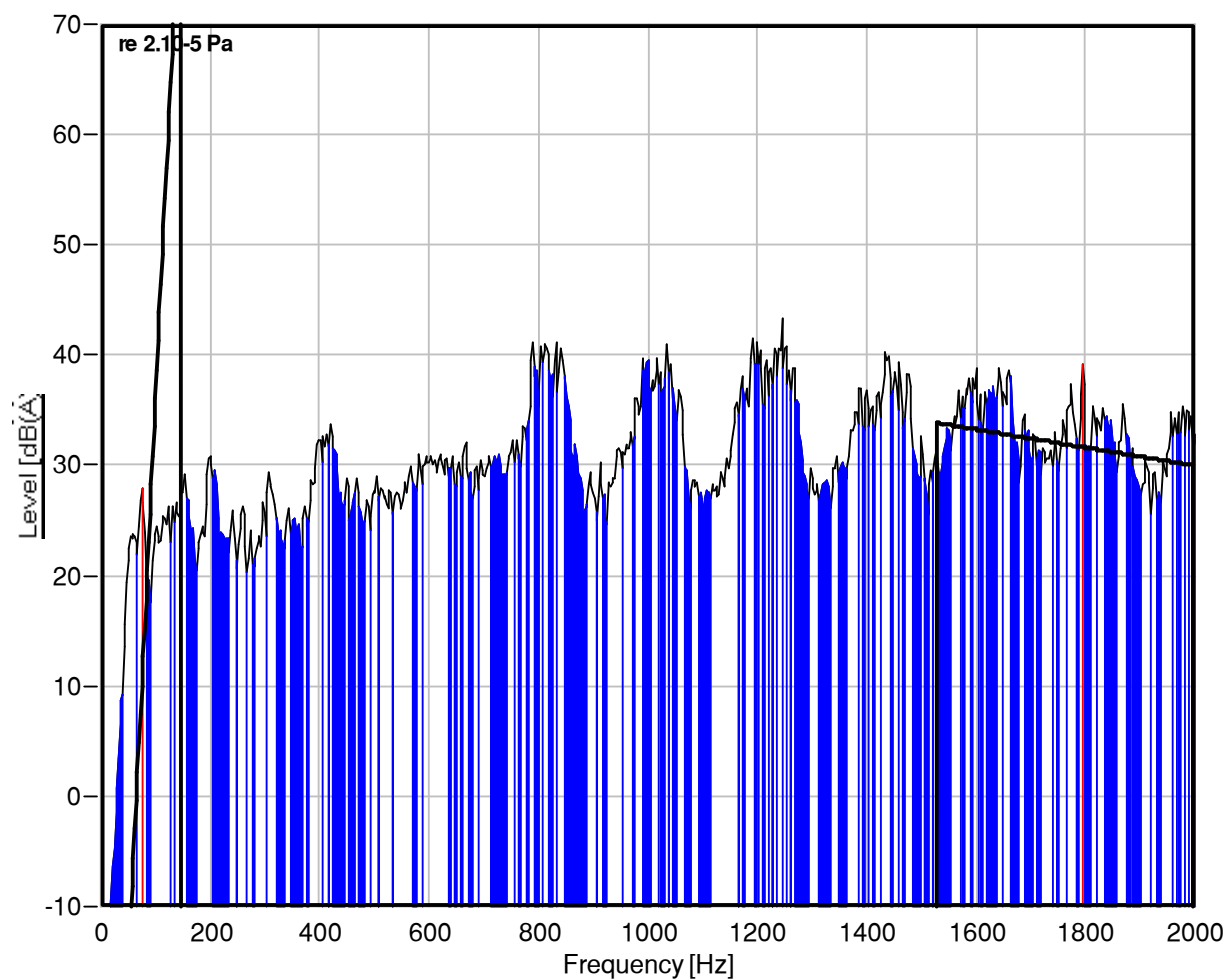


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	762,5	50,3	61,8	-8,9	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

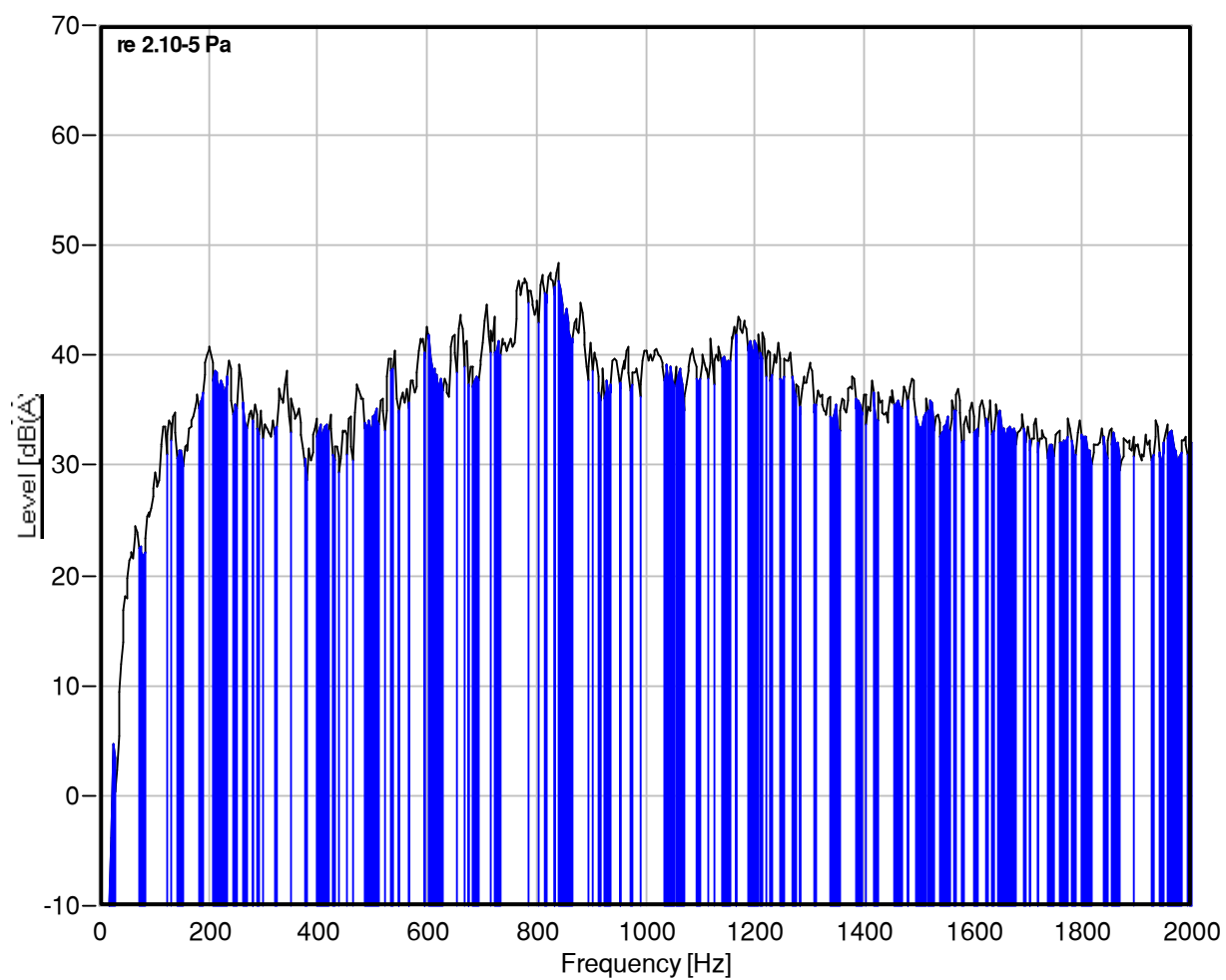


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	75	28	89,8	-59,8	0
2	1795	39,2	53,1	-10,5	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

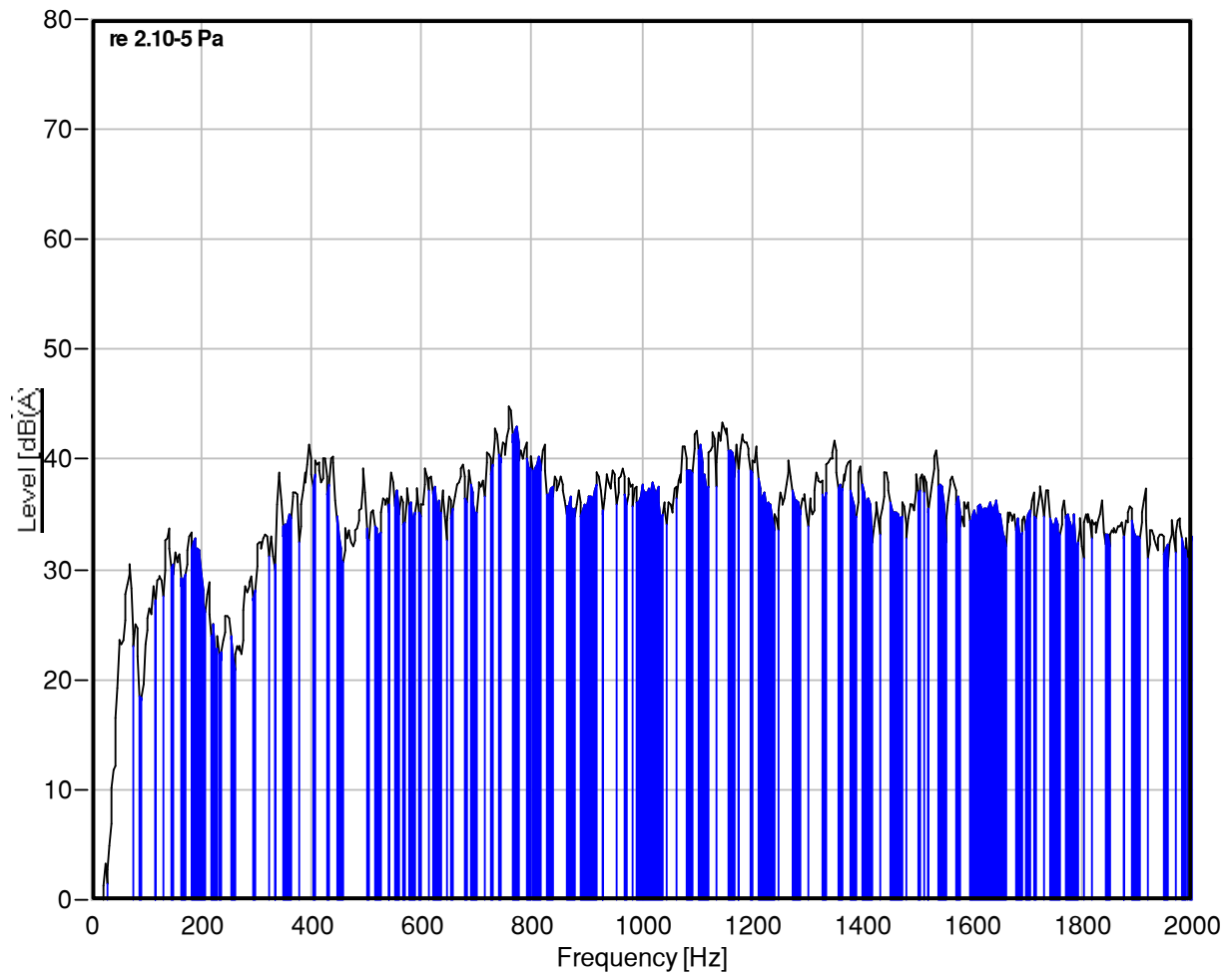
Kt (dB): 0



Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

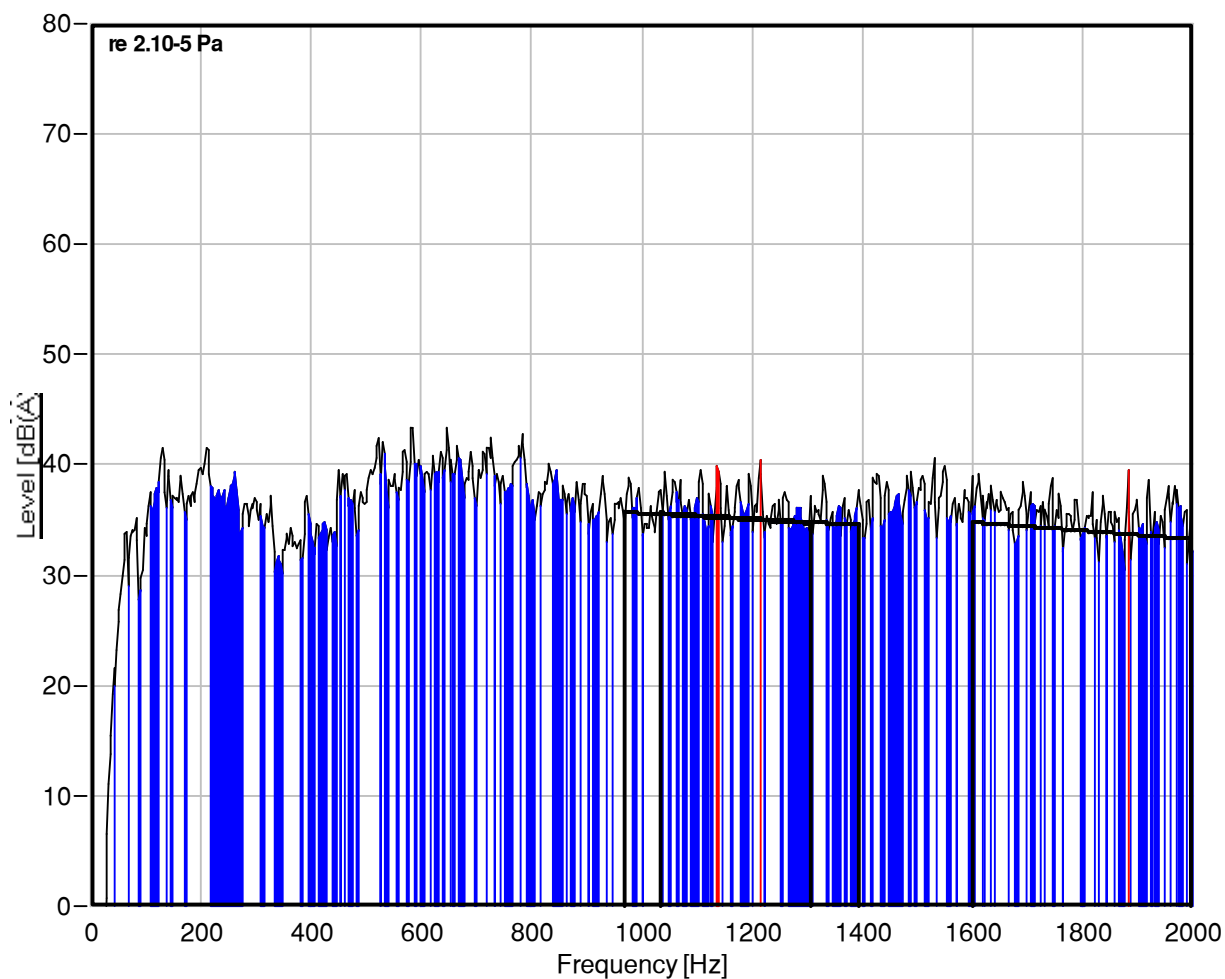
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

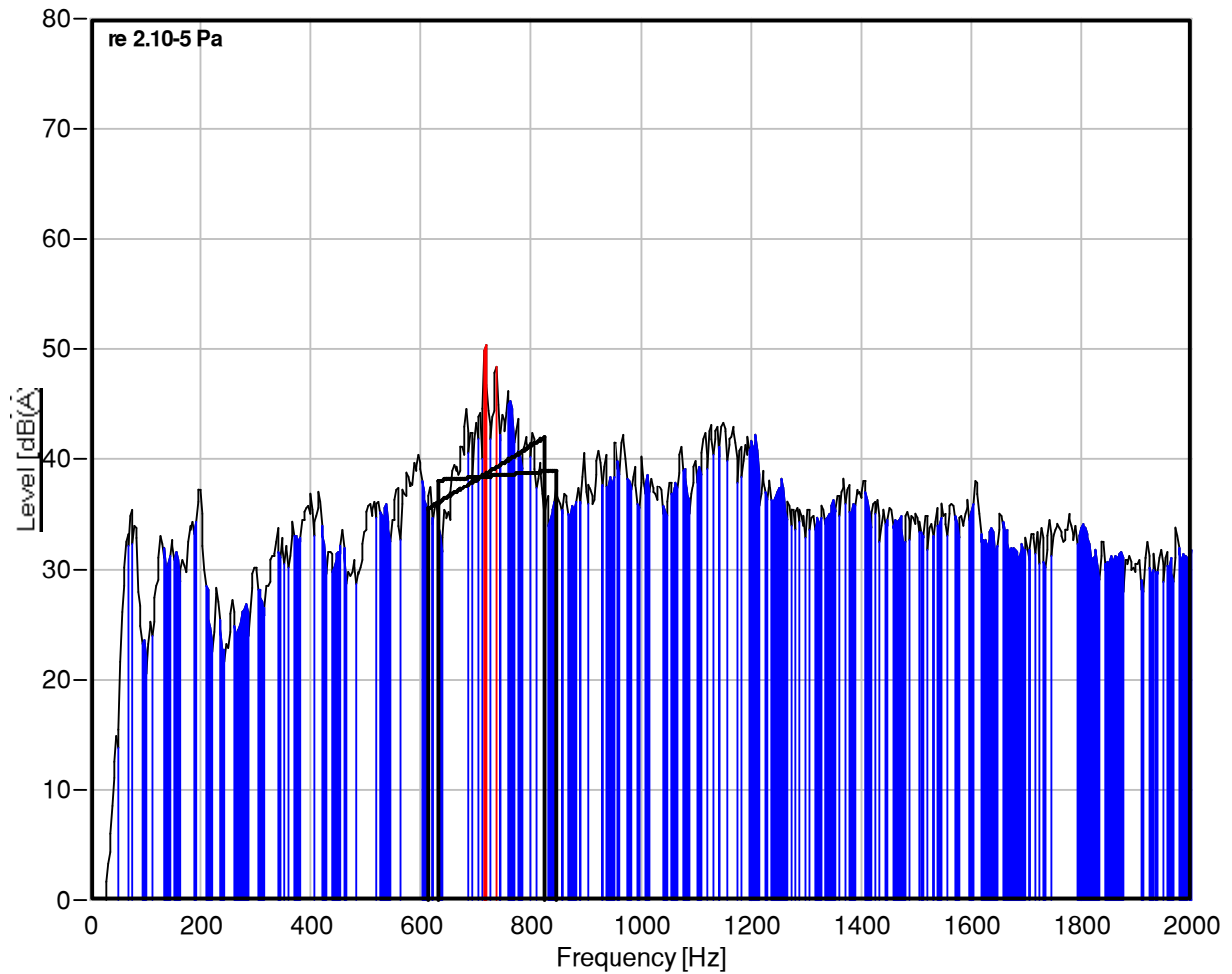


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	1137,5	44,7	54,8	-7,2	0
2	1215	44,7	55	7,3	0
3	1882,5	39,5	54,4	-11,4	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

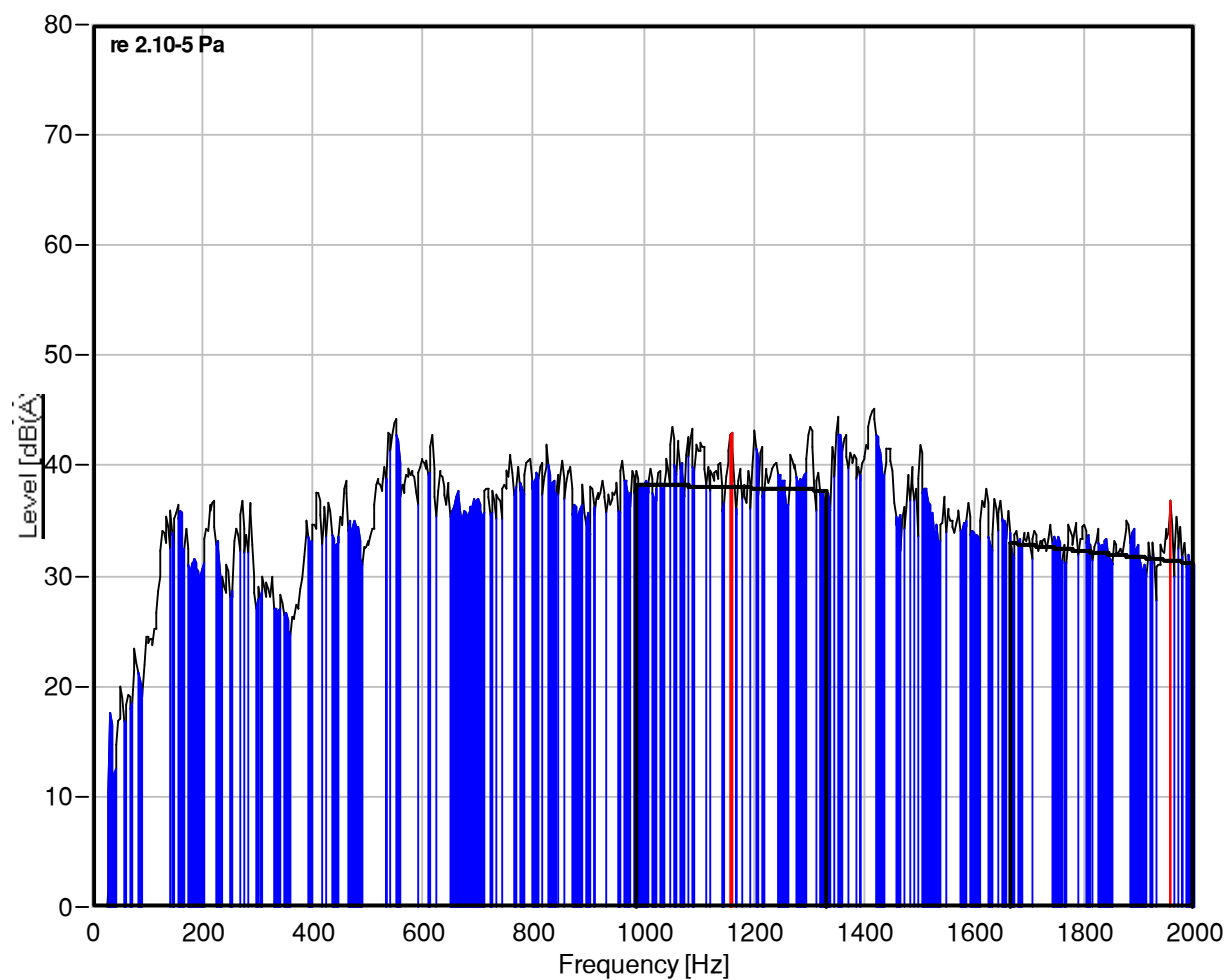


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	717,5	54,4	56,8	0,2	0
2	737,5	54,4	56,3	0,7	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

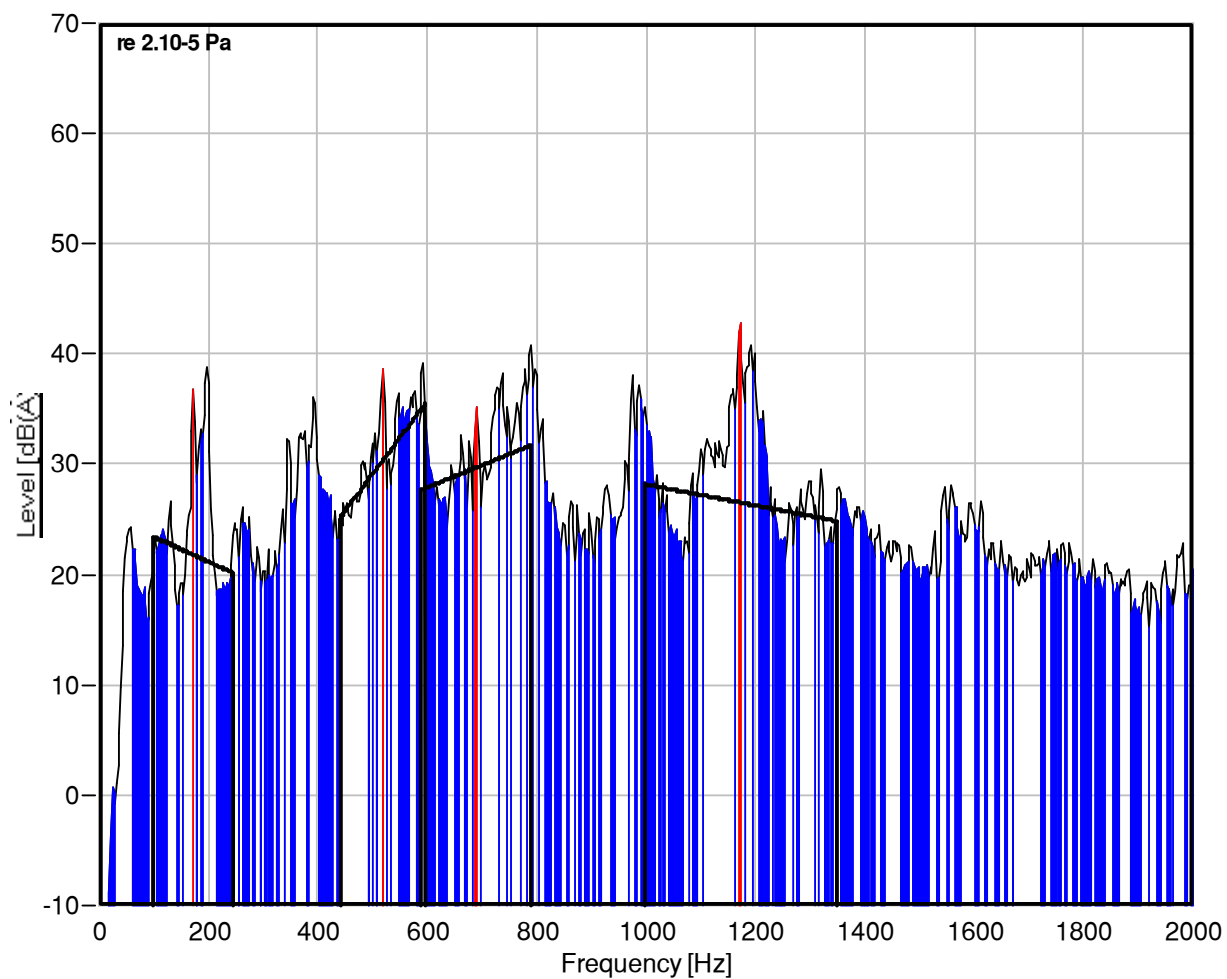


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	1160	45,9	57,8	-9	0
2	1957,5	39,6	51,7	-8,6	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

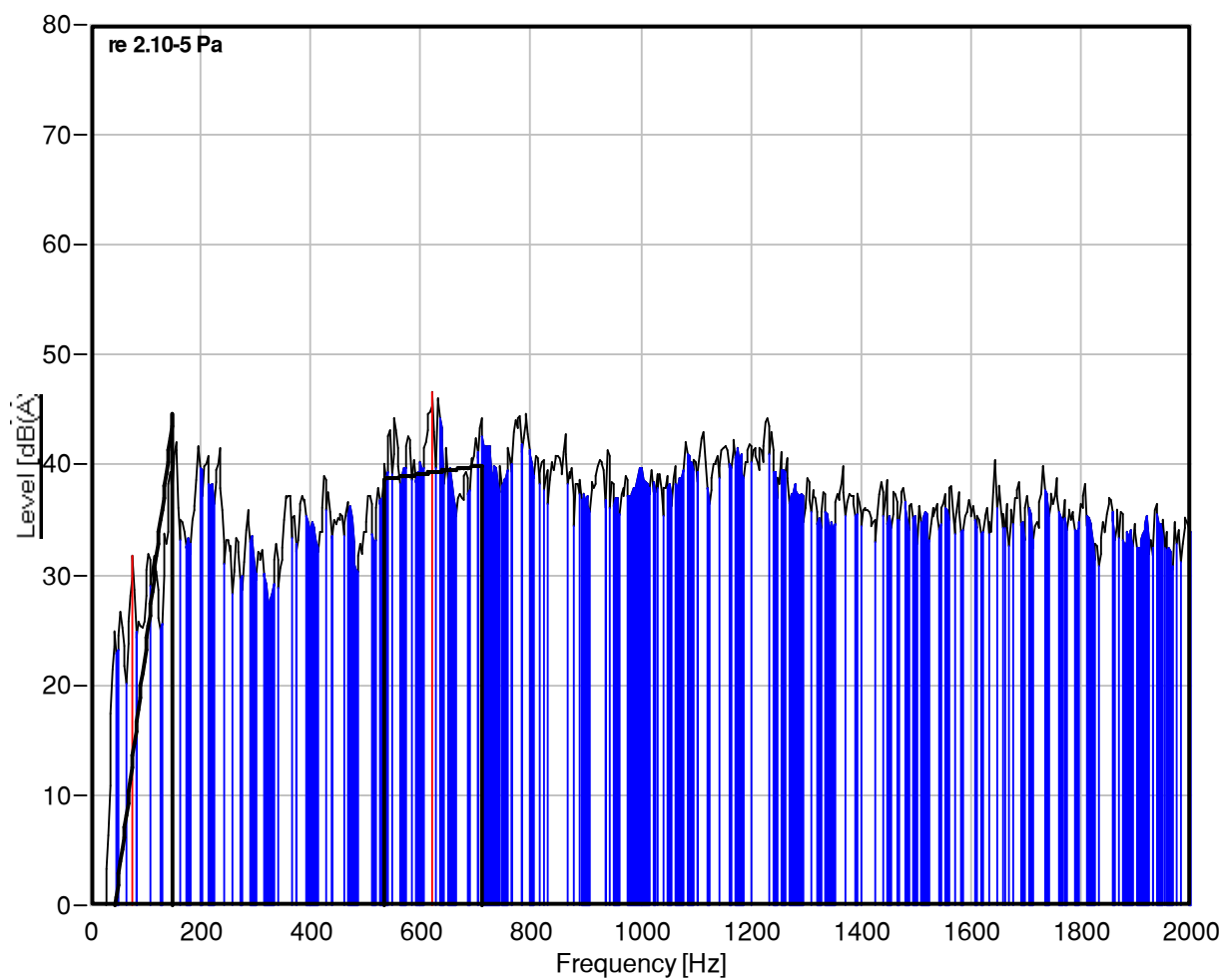


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	172,5	36,8	38	0,8	0
2	520	41,5	47,8	-4	0
3	690	39,1	47,3	-5,7	0
4	1172	45,3	46,4	1,9	0

Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0

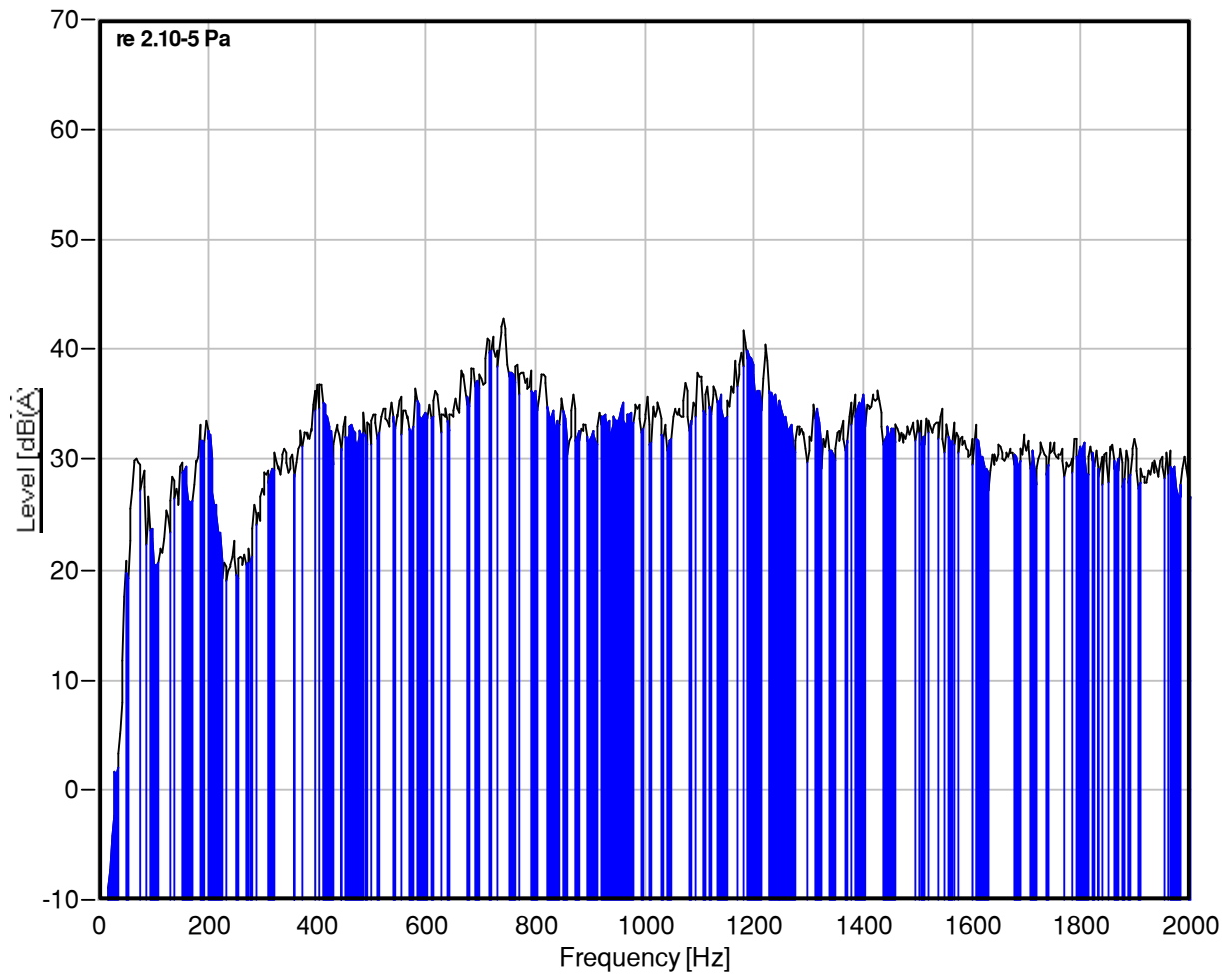


Tone #	Frequency (Hz)	Lpt (dB(A))	Lpn (dB(A))	Lta (dB(A))	Kt (dB)
1	77,5	31,7	50,5	-16,8	0
2	622,5	46,7	56,3	-7,2	0

Datum meting: 06-09-2017

Sample: 5 seconden

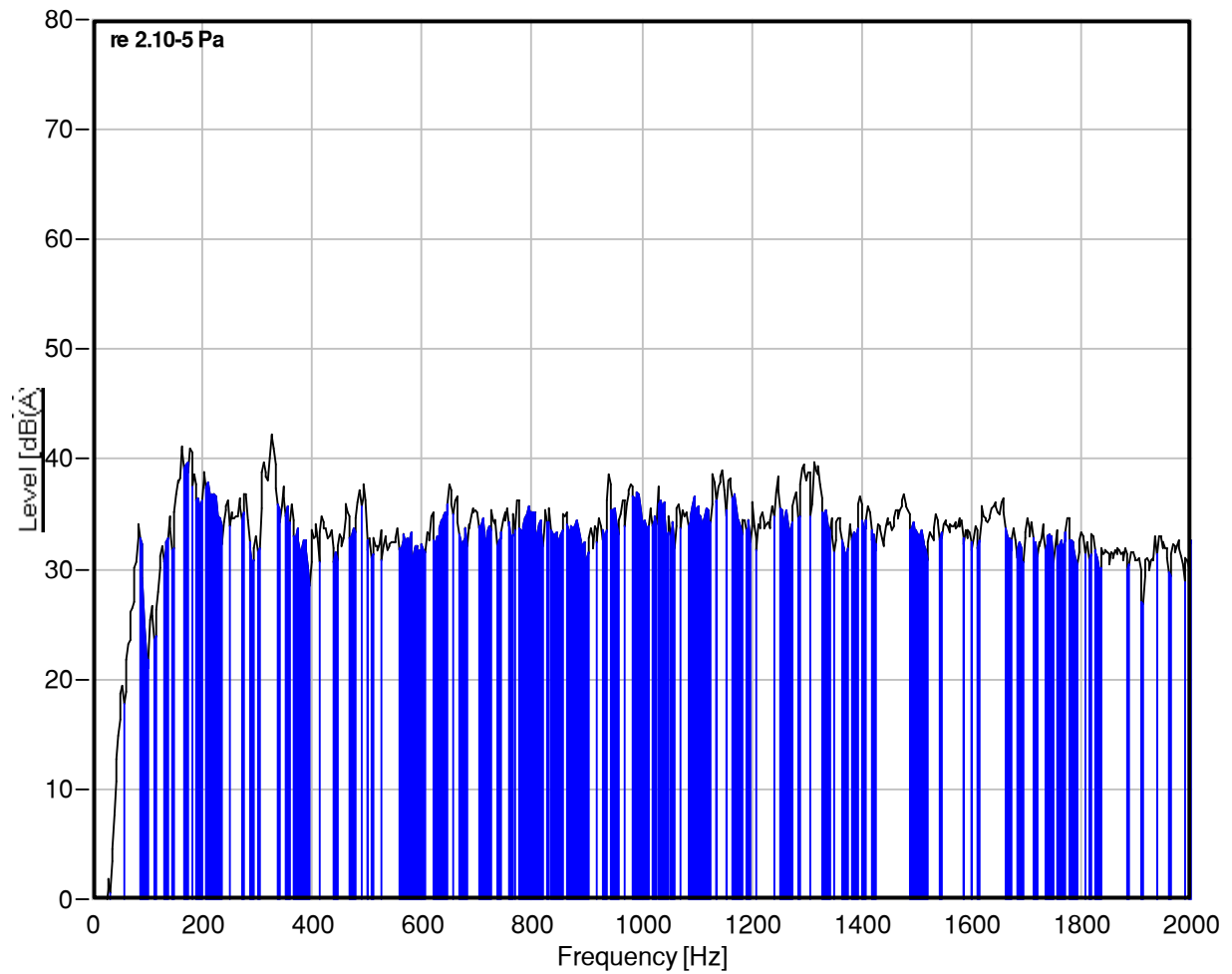
Kt (dB): 0



Datum meting: 01-10-2017

Sample: 5 seconden

Kt (dB): 0



Bijlage 9 Meetgegevens 2017

Notitie

Concept

betreft: MCO Prikkedam: geluidvermogen per crossmotor in de trainingssituatie

datum: 11 januari 2018

referentie: FS/EE/JMa/EA 1021-1-NO

1 Inleiding en samenvatting

In opdracht van Sweco Nederland B.V. is het gemiddelde bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor onderzocht, dat optreedt tijdens een representatieve trainingsdag (woensdag en zondag) bij motocrossclub MCO Prikkedam.

Ten behoeve van het onderzoek zijn bij trainingen op woensdag 6 september (16:00 – 19:00 uur) en zondag 1 oktober 2017 (09:30 – 12:30 uur) geluidmetingen verricht op posities in de directe omgeving van het circuit. Een overzicht van het circuit, de beoordelingsposities (bij woningen) en de gehanteerde meetposities zijn weergegeven in figuur 1. Verder heeft op de meetdagen (voor het nadien verrichten van de berekeningen) een registratie plaatsgevonden van het gebruik van het circuit. Op basis van deze registratie is het effectief aantal verreden crossuren bepaald.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf zijn simultaan dezelfde werkzaamheden (zowel metingen als berekeningen) verricht door Noorman Bouw- en milieu-advies; in paragraaf 3.5 wordt kort op de resultaten van bureau Noorman ingegaan.

Uit de resultaten van metingen en berekeningen volgt dat het thans bepaalde gemiddelde (totale) bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor bij MCO tijdens trainingen 118,0 dB(A) bedraagt.

2 Metingen

2.1 Algemeen

Uit de registratie van het circuitgebruik blijkt dat het effectieve aantal verreden crossuren tijdens de onderzochte woensdag- en zondagtraining circa 37 bedraagt. De metingen zijn verricht onder meteoraamcondities bij 2 verschillende windrichtingen. Voor een overzicht van de weersomstandigheden op beide meetdagen wordt verwezen naar bijlage 1.

2.2 Meetmethode en meetinstrumenten

De geluidmetingen voldoen aan de voorschriften zoals aangegeven in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999 opgesteld in opdracht van het voormalige Ministerie van VROM (hierna Handleiding genoemd). Uitgegaan is van methode II van de Handleiding.

De metingen werden uitgevoerd met behulp van de volgende instrumenten:

- Precision Sound Level Meter met interne Secure Digital (SD) recorder, fabricaat Brüel & Kjær, type 2250 met microfoon, fabricaat Brüel & Kjær, type 4189, met windbol;
- Akoestische ijkbron, fabricaat Brüel & Kjær, type 4231.

De metingen zijn geanalyseerd met behulp van analyse-software Spectralyzer, fabricaat Peutz, versie 3.6.3.

De nauwkeurigheid van de geluidniveaumeter bedraagt volgens IEC 60651 klasse 1 voor de octaafband met middenfrequentie van 63 Hz $\pm$ 1,5 dB, voor de octaafbanden met middenfrequenties van 125 t/m 4000 Hz $\pm$ 1 dB en kan voor de octaafband met middenfrequentie van 8000 Hz +1,5 tot -3 dB bedragen.

De akoestische ijkbron geeft een geluidniveau van 93,8 ($\pm$ 0,25) dB bij 25 °C en van 93,8 ($\pm$ 0,35) dB bij 10 °C of 40 °C bij een frequentie van 1000 ($\pm$ 15) Hz.

De trilling ijkbron geeft een acceleratieniveau van 10 ($\pm$ 3%) ms⁻² bij +10 °C tot +40 °C bij een frequentie van 159,2 ($\pm$ 1%) Hz.

2.3 Meetresultaten

In tabel 2.1 is een spectraal overzicht weergegeven van de door bureau Noorman en Peutz gemeten immissieniveaus (L_i) op de gehanteerde posities A en B rondom het circuit (zie figuur 1) tijdens de trainingen. In bijlage 1 zijn overzichtsfiguren van de meetresultaten opgenomen.

t2.1 Meetresultaten per octaafband en gesommeerd (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Immissieniveau (L _i in dB(A)) per octaafband met middenfrequentie (Hz)								Totaal gesommeerd
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	immissieniveau (L _i in dB(A))
<u>6 september 2017:</u>									
Positie A Noorman, oostzijde circuit	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9
Positie A Peutz, oostzijde circuit	42,0	47,3	50,8	58,6	60,0	57,2	49,7	36,8	63,9
<u>1 oktober 2017:</u>									
Positie B Noorman, noordzijde circuit	39,8	49,0	51,7	55,3	58,8	56,0	44,5	31,0	62,5
Positie B Peutz, noordzijde circuit	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	62,0

Het circa 0,5 dB hogere geluidniveau zoals gemeten door bureau Noorman over de trainingsperiode op 1 oktober wordt mogelijk verklaard doordat de metingen van bureau Noorman circa 15 minuten na aanvang van de training (9.30 uur) zijn gestart. Hierdoor is het eerste deel van de training (waaraan minder geoefende rijders deelnamen, met een lagere geluidproductie) niet in het door bureau Noorman gemeten geluidniveau meegenomen. Dit is bij het meetresultaat van Peutz wel het geval, derhalve zal voor de berekeningen voor de trainingsdag op 1 oktober het meetresultaat van Peutz worden gebruikt. Voor de trainingsdag op 6 september wordt voor de berekeningen uitgegaan van het meetresultaat van bureau Noorman.

3 Berekeningen

3.1 Algemeen

Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding).

In het onderhavige geval is voor de berekeningen gebruik gemaakt van de volgende in de Handleiding vermelde methoden:

- methode II.2: Geconcentreerde bronnen;
- methode II.8: Berekening van de overdracht;
- methode II.10: Hybride methoden.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor octaafbanden met middenfrequentie van 63 t/m 8000 Hz. Gezien de relatief grote A-weging voor de 31 Hz-octaafband en de geluidproductie van de geluidbronnen van de inrichting in deze octaafband zijn de geluidbijdragen in de omgeving in deze octaafband niet relevant. De 31 Hz-octaafband is daarom bij de berekeningen buiten beschouwing gelaten.

3.2 Modelvorming

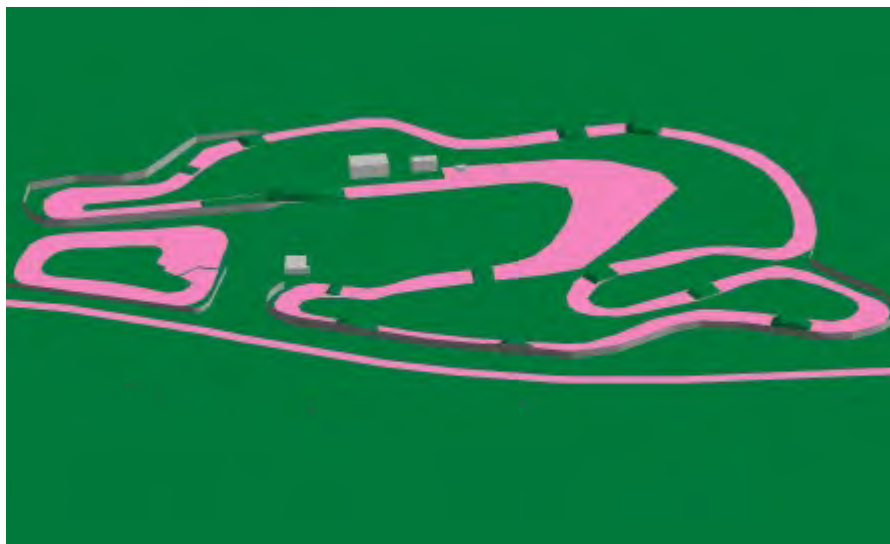
Teneinde de geluidniveaus in de omgeving van een circuit nauwkeurig te kunnen berekenen wordt over het algemeen gebruik gemaakt van een rekenmodel. In voorliggende situatie wordt het rekenmodel tevens gebruikt om het bronvermogen (L_{WR}) van de motoren te bepalen.

In dit rekenmodel worden de geluidbronnen geschematiseerd met behulp van puntbronnen (het effectieve aantal puntbronnen bedraagt 78). De bronhoogte voor de motoren van de senioren bedraagt 0,8 meter ten opzichte van de baan¹. Verder worden alle voor het geluid naar de omgeving relevante afschermingen, bodemgebieden etc. in het rekenmodel verwerkt. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest actuele gegevens met betrekking tot het baanverloop en de afschermingen (zoals van toepassing was tijdens de meetdagen). De rekenposities zijn gesitueerd op 1,5 m boven het plaatselijk maaiveld (dagperiode). De meest relevante bodemfactor (van het buitengebied) bedraagt 0,8 in het rekenmodel. Voor een volledig overzicht van alle invoergegevens wordt verwezen naar bijlage 2.

In figuur 3.1 is een 3D-overzicht (impressie) van het rekenmodel weergegeven.

¹ Bij zowel de metingen als de berekeningen is tevens de geluidemissie van de jeugdklassen (bronhoogte 0,5 meter) meegenomen. Deze geluidemissie geldt als minder relevant en hier wordt in voorliggende notitie verder niet op ingegaan. In het nog op te stellen akoestisch onderzoek zal dit onderwerp uitgebreider worden behandeld.

f3.1 3D-overzicht (impressie) van het rekenmodel



3.3 Rekenresultaten

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) in de dagperiode (07:00 – 19:00 uur) op de gehanteerde meetposities A en B kan met de volgende formule worden bepaald.

$L_{Ar,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g + K_2$, met daarin:

- $L_{Ar,LT}$ = langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (= dagperiode);
- L_i = immissiegeluidniveau (gemeten of berekend);
- C_b = bedrijfsduurcorrectie;
- C_m = meteorocorrectieterm;
- C_g = gevelreflectieterm (in voorliggend geval 0);
- K_2 = toeslagfactor vanwege tonaal of impulsachtig (in voorliggend geval 0).

Wanneer deze formule op de gemeten spectrale immissieniveaus (L_i) uit tabel 2.1 wordt toegepast dan kan daaruit het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau worden berekend zoals weergegeven in de navolgende tabel 3.1.

t3.1 Berekening langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) per meetpositie (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Geluidniveau (in dB(A))								Totaal gesommeerd langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$ in dB(A))
	per octaafband met middenfrequentie (Hz)								
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
<u>6 september 2017 positie A</u>									
-Gemeten imissieniveau Noorman (L_i)	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37	
-Bedrijfsduurcorrectie (C_b)	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	
-Gemiddelde meteorocorrectie (C_m)*	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	-4,4	
Resultaat:	31,6	36,6	39,9	48,4	49,3	46,6	38,8	26,6	53,5
<u>1 oktober 2017 positie B</u>									
-Gemeten imissieniveau Peutz (L_i)	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	
-Bedrijfsduurcorrectie (C_b)	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	
-Gemiddelde meteorocorrectie (C_m)*	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	
Resultaat:	29,2	38,1	40,9	44,3	48,0	45,1	34,0	22,2	51,6

^{*}Bepaald met behulp van het rekenmodel.

3.4 Bepaling bronvermogen

In het rekenmodel is een bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor ingevoerd dat resulteert in de berekende (spectrale) langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op positie A en B uit tabel 3.1. Het ingevoerde bronvermogen wordt hierbij aldus (spectraal) 'passend' gemaakt overeenkomstig de meetresultaten. De op deze wijze bepaalde waarden kunnen in bijlage 2 uit het rekenmodel worden afgelezen en zijn tevens weergegeven in onderstaande tabel 3.2. Aanvullend wordt in de tabel het (rekenkundig) gemiddelde van het totale bronvermogen (van beide meetdagen) gepresenteerd.

t3.2 Met behulp van het rekenmodel bepaalde bronvermogens (L_{WR}) (alle weergegeven waarden zijn A-gewogen)

Omschrijving	Geluidniveau (in dB(A))								Totaal gesommeerd
	per octaafband met middenfrequentie (Hz)								bronvermogen
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	(L _{WR} in dB(A))
– Bronvermogen 6 september 2017	82,2	96,7	108,0	115,4	111,2	107,7	103,2	101,6	118,1
– Bronvermogen 1 oktober 2017	82,2	101,2	111,1	114,0	111,6	107,7	100,7	102,1	118,0
Gemiddeld bronvermogen (L _{WR})									118,0

De berekende geluidniveaus ter hoogte van alle beoordelingsposities op beide meetdagen zijn opgenomen in bijlage 3.

3.5 Berekeningen bureau Noorman

De door bureau Noorman simultaan verrichte metingen en berekeningen worden uiteengezet in rapport 21710087.R01 d.d. 28 november 2017. Het rekenmodel van bureau Noorman kijkt op detailniveau af van het Peutz-rekenmodel (o.a. voor wat betreft het aantal en de verdeling van de (punt)bronnen over het circuit en de reflectiefactor van de afschermingen). Het rekenmodel van Noorman resulteert aldus in een overdrachtsterm die enkele tienden van dB's hoger is dan de overdrachtsterm uit het Peutz-model.

Dit leidt tot een gemiddeld bronvermogen per crossmotor van circa 118,5 dB(A), dus circa 0,5 dB(A) hoger dan berekend met het Peutz-model (118 dB(A), zie tabel 3.2).

Noot: indien voor beide meetdagen (6 september en 1 oktober 2017) wordt uitgegaan van het meetresultaat van Peutz in plaats van bureau Noorman, dan resulteert een gemiddeld bronvermogen per motor van circa 117,8 dB(A), dus circa 0,7 dB(A) lager dan het resultaat zoals gepresenteerd in tabel 3.2.

Het circa 0,5 dB(A) hogere bronvermogen (118,5 dB(A) vs. 118,0 dB(A)) leidt echter niet tot hogere rekenwaarden voor de geluidniveaus in de woonomgeving, indien bij de berekeningen het rekenmodel van bureau Noorman wordt gebruikt.

Voor een compleet overzicht van de in voorliggende notitie bij de berekeningen gehanteerde parameters wordt nogmaals verwezen naar bijlage 2.

4 Beoordeling en conclusie

Het in tabel 3.2 weergegeven gemiddelde bronvermogen (L_{WR}) per crossmotor tijdens een representatieve trainingsdag (gemiddelde over twee trainingsdagen) van circa 118,0 dB(A) bevindt zich bovenin de bandbreedte van bronvermogens die door Peutz als uitgangspunt wordt gehanteerd bij vergunningprocedures voor motocrossclubs in Nederland.

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.

Volgens het KNMV Motocross Geluid Reglement 2017 mag het geluidniveau van aan trainingen deelnemende motoren (te meten op 7,5 m afstand in de meterstand 'slow') niet meer bedragen dan 94 dB(A), waarbij nog een 2 dB(A) marge wordt gehanteerd vanwege de meetnauwkeurigheid.

Uit de registratie bij MCO van het geluidniveau op 7,5 m uit de rijlijn, volgt dat op beide trainingsdagen een relatief groot aantal deelnemers niet voldeed aan de KNMV-norm van 94 dB(A), (96 dB(A) inclusief 2 dB(A) marge). Een significant aantal deelnemers liet zelfs geluidniveaus zien tussen 98 en 102 dB(A). Met name deze "uitschieters" kunnen verantwoordelijk worden geacht voor het relatief hoge gemiddelde bronvermogen van 118 dB(A).

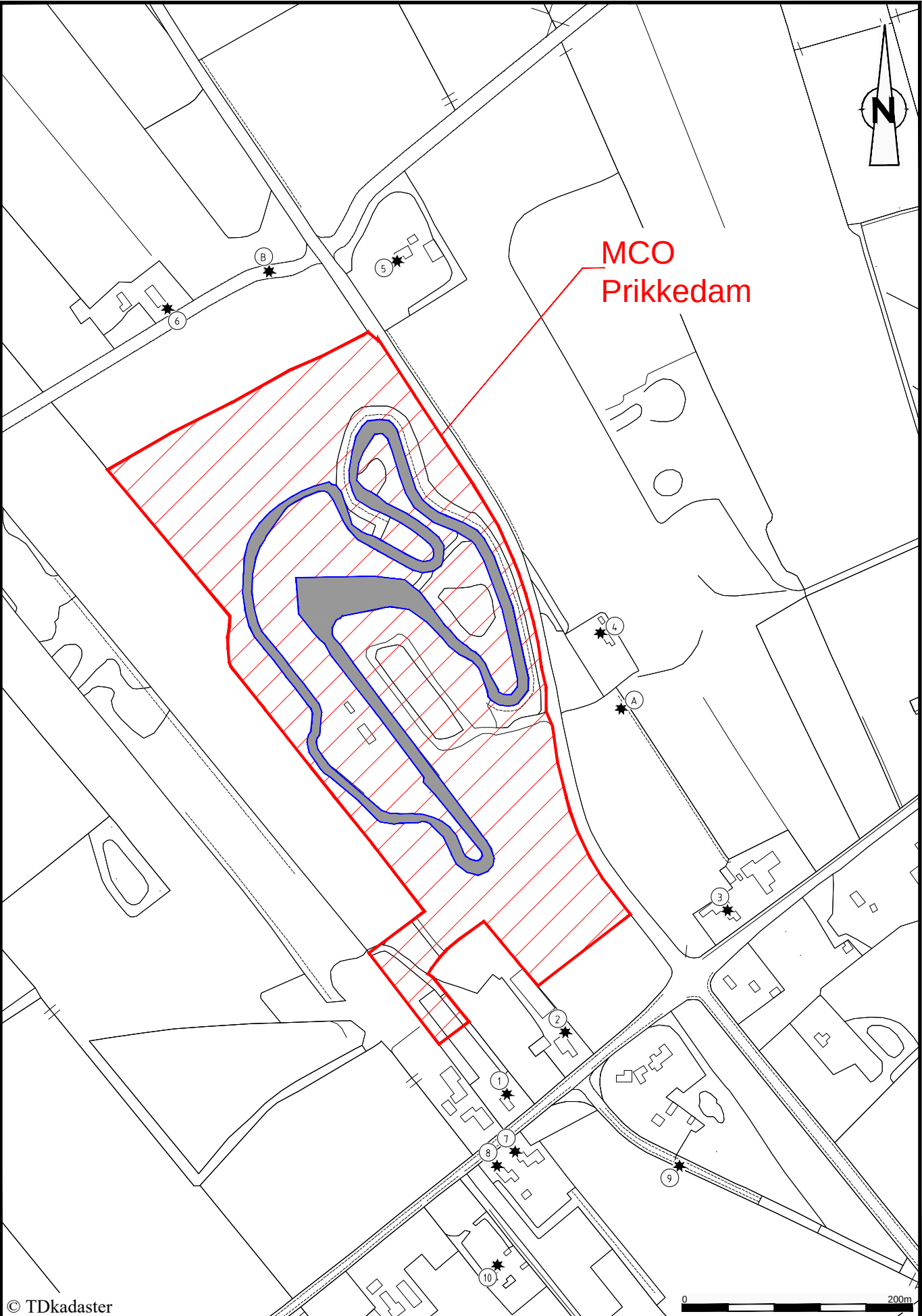


Ter illustratie is in bijlage 4 een tweetal (steekproefgewijze) overzichten opgenomen van het gemeten passeergeluid gedurende circa 30 minuten, tijdens de trainingen op respectievelijk 6 september en 1 oktober 2017. Voor beide overzichten geldt dat er zich het grootste deel van de tijd (circa 25 minuten) gevorderde rijders in de baan bevonden. Uit deze overzichten volgt dat er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) (in blauw aangegeven) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 7 pagina's, 1 figuur en 4 bijlagen.

\\pzd03\zoetermeer\peutz\local\vo46\Projecten\EIA 1021 MCO Ooststellingverf Akoestisch Onderzoek Tbv MER En Bestemmingsplan\tekeningen\DEC17\EIA1021-1-NO-Fig1-EE.dwg







start weer ▼ locatieverwachting verlet onwerkbaar weer betonfase [Waarheen](#)
[Mijn account](#)

Tabel: Maand Dag Uur Kaart: Max. temp Min. temp Neerslag Sneeuw Gem. wind Max. windstoot

Navigatie

6 ▼ September ▼ 2017 ▼ [Meest recente dag](#) [← Dag terug](#) [Dag vooruit →](#)

Uuroverzicht woensdag 6 september 2017 - Oosterwolde (Friesland) (8431)

Uur	Temperatuur °C		Vochtigheid		Wind			Zicht m	Straling J/cm ²	Druk hPa	Neerslag	
	Lucht	Gevoel	Dauwpunt °C	Rel. vocht. %	Gem. richting °	Snelheid m/s	Stoten m/s				Som	Duur
0:00	17,2	17,2	16,4	95	190	2	4	6500	0	1013,2	< 0,1	0m
1:00	16,3	16,3	15,6	95	210	2	4	6300	0	1012,9	< 0,1	0m
2:00	16,8	16,8	16,3	96	190	2	3	6100	0	1012,7	0,0	0m
3:00	17,1	17,0	16,5	96	190	3	4	6100	0	1012,2	0,0	0m
4:00	16,9	16,8	16,1	94	190	3	5	6100	0	1011,6	0,0	0m
5:00	16,7	16,6	15,7	94	190	3	5	6100	0	1011,1	0,0	0m
6:00	16,6	16,1	15,6	94	190	4	5	6000	0	1010,4	< 0,1	0m
7:00	16,6	16,1	15,8	95	200	4	6	5900	0	1009,8	0,2	30m
8:00	16,7	16,0	15,9	95	210	5	7	6500	5	1009,6	0,0	0m
9:00	17,1	16,5	16,5	96	230	5	8	5600	34	1009,6	0,3	6m
10:00	16,7	15,5	15,3	91	280	7	11	6500	33	1010,2	0,5	24m
11:00	14,1	11,8	12,9	92	300	9	16	4100	59	1011,6	0,4	24m
12:00	15,2	14,4	12,4	83	290	4	15	7000	62	1012,3	0,2	12m
13:00	17,3	16,7	13,3	77	280	5	8	7500	148	1012,5	0,0	0m
14:00	14,3	12,7	12,8	91	260	6	13	5700	92	1013,3	0,2	6m
15:00	14,8	13,3	11,3	79	280	6	10	7500	85	1013,7	< 0,1	0m
16:00	13,7	13,5	11,3	85	280	2	11	7000	46	1013,8	0,3	18m
17:00	14,4	13,8	11,7	84	290	3	6	6900	57	1014,0	< 0,1	0m
18:00	15,9	15,0	12,0	77	270	5	8	7500	93	1013,9	0,4	12m
19:00	14,8	13,3	10,7	76	280	6	14	6900	41	1014,1	< 0,1	0m
20:00	13,8	13,6	11,2	84	280	2	9	7000	12	1014,3	< 0,1	0m
21:00	13,5	12,7	10,6	83	270	3	5	7000	0	1014,8	0,0	0m
22:00	12,6	12,2	10,9	89	240	2	4	7000	0	1014,6	< 0,1	0m
23:00	13,2	12,3	11,0	86	250	3	5	6400	0	1014,5	< 0,1	0m

Uw locatie

Voer postcode of gemeente naam in:

Uitleg

De waarnemingen in het historie overzicht zijn KNMI geverifieerde waarnemingen. Deze waarnemingen lopen minimaal 24 uur achter ten opzichte van het huidige tijdstip en zijn dus niet realtime. De waarnemingen in het [actueel](#) overzicht zijn realtime maar nog niet geverifieerd.

Het kan voorkomen dat er tijdstippen of elementen ontbreken doordat het waarneem station geen waarnemingen heeft doorgegeven. Ook nemen niet alle waarneemstations alle weerelementen waar. Sommige stations meten bijvoorbeeld alleen wind.

ZAKELIJKE DIENSTEN

Login zakelijke klanten

Zakelijke dienstverlening

Consumentendiensten

Adverteren

Over Infoplaza

Over Infoplaza

Werken bij Infoplaza

Cookies

Disclaimer & Privacy

INFOPLAZA MEDIA NETWORK

Infoplaza

Weerplaza

Verkeerplaza

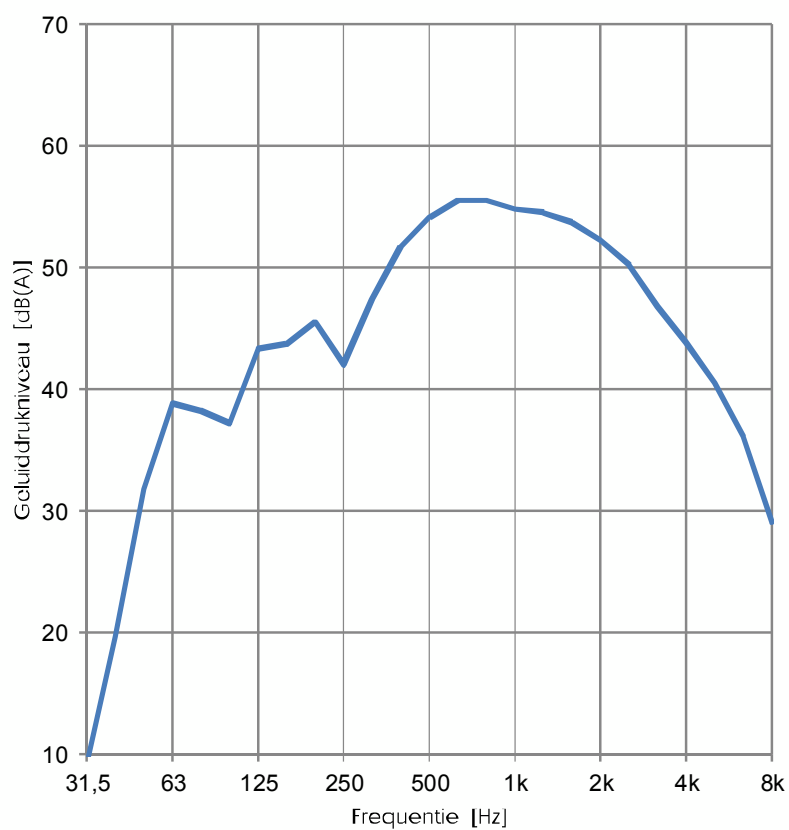
OVplaza

Zomerplaza

Winterplaza

Weersverwachting.nl

Weersvoorspelling.nl



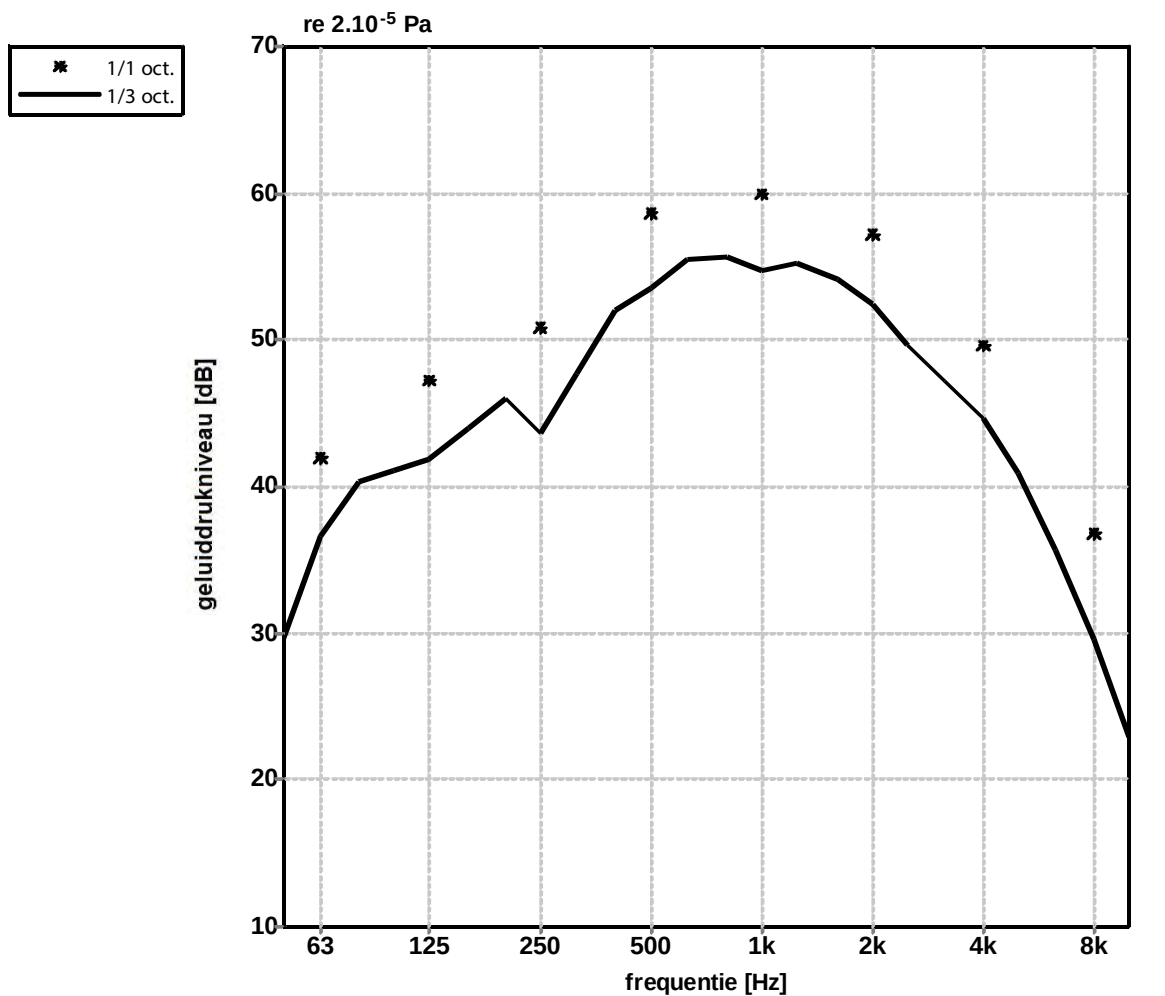
Meetresultaten 6 september 2017 (nabij woning Prikkedam 1)

31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	dB(A)
4,5	31,8	37,2	45,5	51,7	55,5	53,7	46,8	36,1	
9,1	38,8	43,3	42,0	54,1	54,8	52,2	43,8	29,1	
19,7	38,2	43,7	47,4	55,5	54,5	50,2	40,5	22,2	
20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	63,9

meetdatum 06092017

meettijd 10767,3 sec.

63,9 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	29,6	41,1	46,0	52,0	55,6	54,2	47,1	35,6	
	36,5	41,8	43,6	53,5	54,7	52,4	44,6	29,6	dB
	40,2	44,0	47,7	55,4	55,2	49,7	40,9	22,9	
1/1 oct.	42,0	47,3	50,8	58,6	60,0	57,2	49,7	36,8	dB

[start](#)[weer ▼](#)[locatieverwachting](#)[verlet](#)[onwerkbaar weer](#)[betonfase](#)[Hulp](#)[Mijn account](#)

Tabel: Maand Dag Uur Kaart: Max. temp Min. temp Neerslag Sneeuw Gem. wind Max. windstoot

Uw locatie

Voer postcode of gemeente naam in:

Uitleg

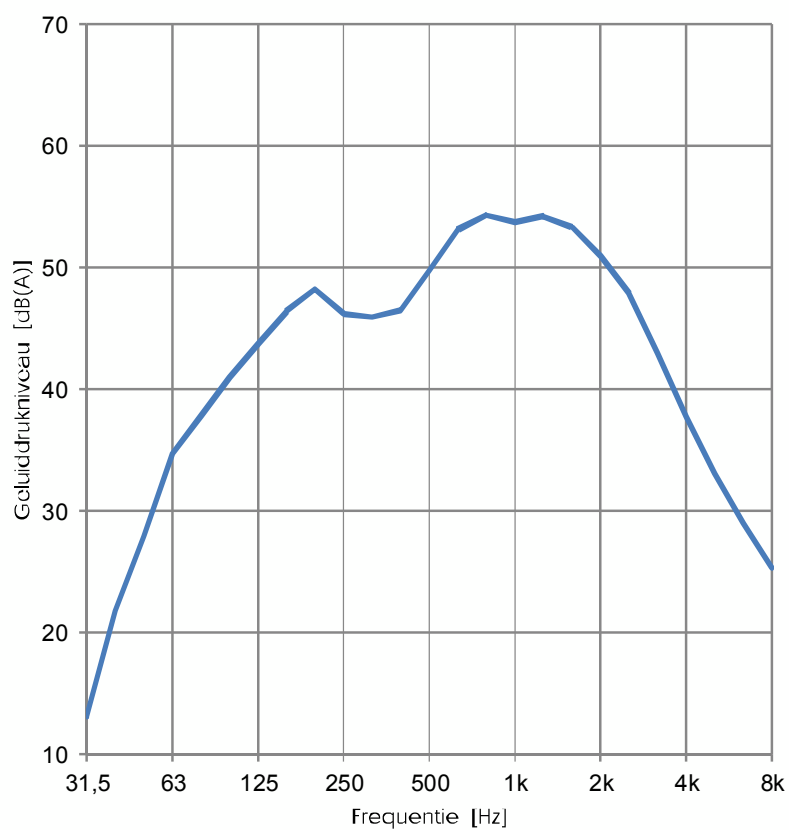
De waarnemingen in het historie overzicht zijn KNMI geverifieerde waarnemingen. Deze waarnemingen lopen minimaal 24 uur achter ten opzichte van het huidige tijdstip en zijn dus niet realtime. De waarnemingen in het [actueel](#) overzicht zijn realtime maar nog niet geverifieerd.

Het kan voorkomen dat er tijdstippen of elementen ontbreken doordat het waarneem station geen waarnemingen heeft doorgegeven. Ook nemen niet alle waarneemstations alle weerelementen waar. Sommige stations meten bijvoorbeeld alleen wind.

Navigatie1 ▼ Oktober ▼ 2017 ▼ [Meest recente dag](#)[← Dag terug](#) | [Dag vooruit →](#)**Uuroverzicht zondag 1 oktober 2017 - Oosterwolde (Friesland) (8431)**

Uur	Temperatuur °C		Vochtigheid		Wind			Zicht m	Straling J/cm ²	Druk hPa	Neerslag	
	Lucht	Gevoel	Dauwpunt °C	Rel. vocht. %	Gem. richting °	Snelheid m/s	Stoten m/s				Som	Duur
0:00	7,5	6,3	7,2	98	190	2	3	5900	0	1017,5	0,0	0m
1:00	7,8	5,9	7,5	98	200	3	3	5800	0	1017,6	0,0	0m
2:00	7,9	6,7	7,6	98	190	2	3	3500	0	1017,8	0,0	0m
3:00	7,8	6,6	7,5	98	200	2	3	5600	0	1018,3	0,0	0m
4:00	8,0	6,8	7,7	98	190	2	3	5700	0	1018,3	0,0	0m
5:00	8,0	6,1	7,8	98	180	3	3	5700	0	1018,3	0,0	0m
6:00	7,1	5,8	6,8	98	190	2	3	4400	0	1018,6	0,0	0m
7:00	8,0	6,1	7,8	98	180	3	4	5700	0	1018,5	0,0	0m
8:00	8,4	7,3	8,1	97	160	2	4	5000	2	1018,6	0,0	0m
9:00	9,9	8,4	9,2	95	160	3	5	5700	30	1018,8	0,0	0m
10:00	11,9	10,3	10,2	89	170	4	6	6200	76	1018,7	0,0	0m
11:00	13,8	12,3	11,0	82	170	5	7	6900	118	1018,7	0,0	0m
12:00	14,9	14,0	11,6	80	170	4	7	7000	143	1018,6	0,0	0m
13:00	16,1	15,0	11,7	75	180	6	8	7100	166	1018,3	0,0	0m
14:00	17,2	16,4	11,9	70	170	6	9	7500	152	1017,8	0,0	0m
15:00	17,8	17,1	11,7	67	180	6	10	8000	132	1017,3	0,0	0m
16:00	16,8	16,1	11,2	69	170	5	11	8000	86	1016,9	0,0	0m
17:00	17,0	16,1	11,4	69	170	6	9	8000	66	1016,4	0,0	0m
18:00	16,5	15,5	11,0	70	180	6	10	7500	28	1015,8	0,0	0m
19:00	16,1	15,5	11,0	71	170	4	8	7500	6	1015,7	0,0	0m
20:00	15,8	14,8	11,0	73	170	5	8	7500	0	1015,6	0,0	0m
21:00	15,6	14,6	10,3	70	170	5	10	7500	0	1015,2	0,0	0m
22:00	15,1	14,0	10,5	73	170	5	9	7500	0	1014,3	0,0	0m
23:00	15,1	13,7	10,2	72	180	6	12	7500	0	1013,5	0,0	0m

ZAKELIJKE DIENSTEN[Login zakelijke klanten](#)[Zakelijke dienstverlening](#)[Consumentendiensten](#)[Adverteren](#)[Over Infoplaza](#)[Over Infoplaza](#)[Werken bij Infoplaza](#)[Cookies](#)[Disclaimer & Privacy](#)**INFOPLAZA MEDIA NETWORK**[Infoplaza](#)[Weerplaza](#)[Verkeerplaza](#)[OVplaza](#)[Zomerplaza](#)[Winterplaza](#)[Weersverwachting.nl](#)[Weersvoorspelling.nl](#)



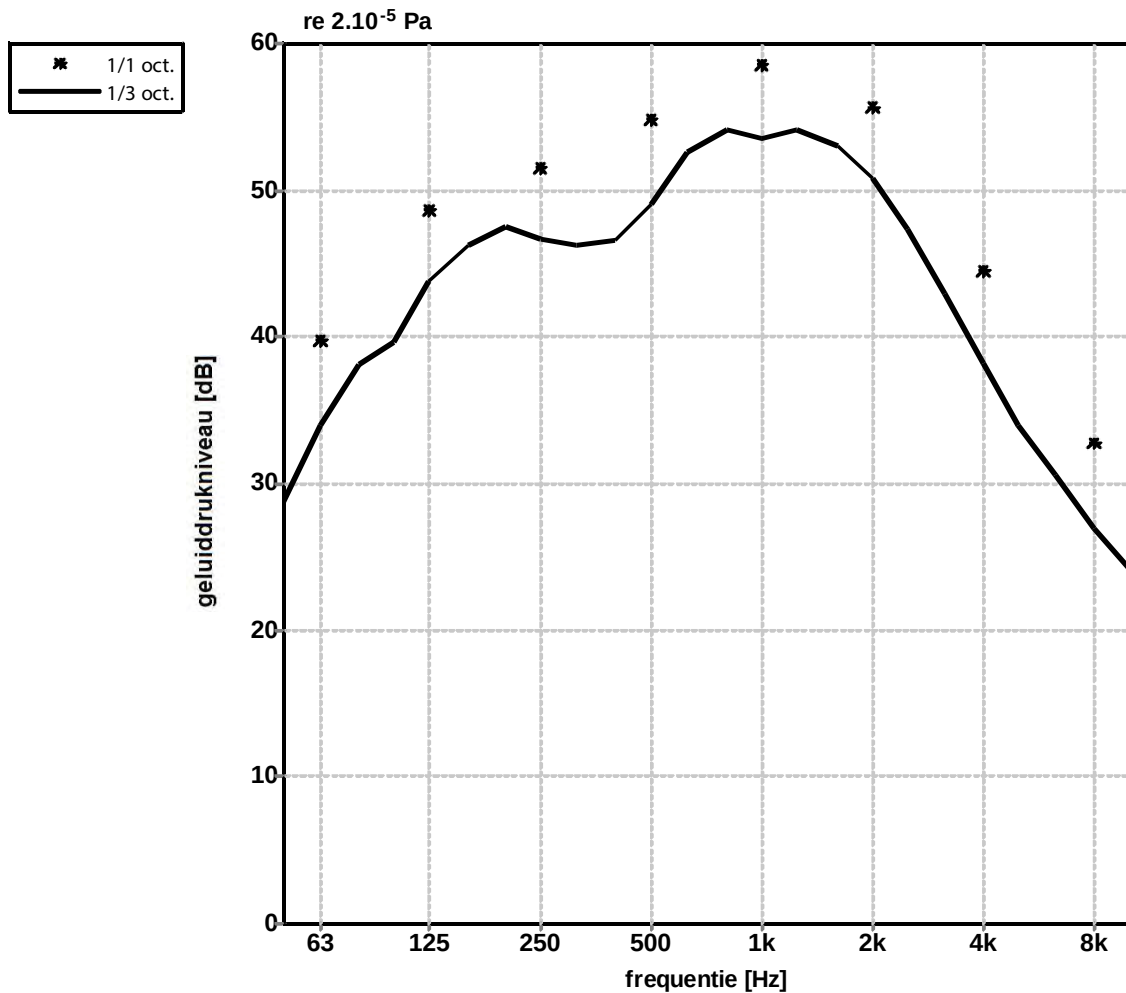
Meetresultaten 1 oktober 2017 (tussen de woningen Prikkedam 2 en Prikkedam 3)

31,5 Hz	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	dB(A)
5,8	27,9	41,0	48,2	46,5	54,3	53,3	43,0	29,0	
13,1	34,7	43,7	46,2	49,7	53,7	50,9	37,8	25,3	
21,8	37,8	46,4	45,9	53,1	54,2	47,9	33,1	20,5	
22,4	39,8	49,0	51,7	55,3	58,8	56,0	44,5	31,0	62,5

meetdatum 01102017

meettijd 10803,4 sec.

62,0 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	28,7	39,7	47,4	46,5	54,1	53,0	43,0	30,5	
	33,9	43,7	46,6	49,0	53,5	50,8	38,2	27,0	dB
	38,0	46,2	46,2	52,6	54,0	47,3	33,9	24,2	
1/1 oct.	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	dB



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

MEMO

Van : Rients Koster
Project : De Prikkedam
Opdrachtgever : gemeente Ooststellingwerf

Datum : 27 mei 2019

Aan : --

CC : --

Betreft : onderzoek luchtkwaliteit



Inleiding

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf is een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het motorcrossterrein De Prikkedam te Makkinga. In voorliggende memo worden de luchtkwaliteitsaspecten beschreven in het kader van het MER en bestemmingsplan voor motorcrossterrein De Prikkedam.

Toetsingskader luchtkwaliteit (Wet milieubeheer)

Algemeen

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is opgenomen onder titel 5.2 ("Luchtkwaliteitseisen") van de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm luidt:

Artikel 5.16

- 1 Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:
 - a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;
 - b. dat, met inachtneming van het vijfde lid en de krachtens dat lid gestelde regels:
 - 1°. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
 - 2°. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
 - c. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in

betekende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

- d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, eenontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

In bijlage 2 bij de Wm zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Grenswaarden zijn opgenomen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof: PM₁₀, PM_{2,5}), lood, koolmonoxide en benzeen. Er is een richtwaarde opgenomen voor ozon en er zijn richtwaarden gedefinieerd voor het totale gehalte van de stoffen benzo(a)pyreen, arseen, cadmium en nikkel in de PM₁₀ fractie.

In de “Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007” zijn regels en voorschriften opgenomen voor het meten en berekenen van concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethodes opgenomen. De gestandaardiseerde rekenmethodes geven resultaten die rechtsgeldig zijn.

Beschouwde stoffen en grenswaarden

In de Nederlandse situatie zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ kritisch ten opzichte van de grenswaarden. In het kader van het MER en bestemmingsplan De Prikkedam zijn de concentraties van die stoffen in detail berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden opgenomen.

Tabel 1: grenswaarden NO₂ en PM₁₀

stof	grenswaarde	toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	jaargemiddelde
	200 µg/m ³	Uurgemiddelde, mag maximaal 18 keer per kalenderjaar overschreden worden
PM ₁₀	40 µg/m ³	jaargemiddelde
	50 µg/m ³	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 keer per kalenderjaar overschreden worden

Wat betreft de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, arseen, cadmium, nikkel en ozon treden de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen van grens- of richtwaarden op. De concentraties van deze stoffen vertonen een dalende trend en zijn dermate laag, dat overschrijding van de daarvoor geldende grens- of richtwaarden in de omgeving van het plangebied redelijkerwijs uitgesloten is. De voornoemde stoffen zijn daarom niet nader in detail in beeld gebracht.

Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 een grenswaarde van 25 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie. In het NSL zijn maatregelen opgenomen om te voldoen aan de grenswaarde voor PM₂₅. Deze maatregelen zijn er tevens op gericht om te voldoen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. In algemene zin kan er vanuit worden gegaan dat wanneer aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan, tevens aan de grenswaarde voor PM₂₅ wordt voldaan.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen beoordeeld dient te worden. Eén van de belangrijkste onderdelen van de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO₂ en PM₁₀. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof maximaal 10 meter van de wegrand bepaald. Als de rooilijn van bebouwing dichter bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden. In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 is het "toepasbaarheidsbeginsel" opgenomen. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden.

De belangrijkste consequenties van het toepasbaarheidsbeginsel zijn:

- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeft waar geen bewoning is;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de ARBO-regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiek toegankelijke plaatsen; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingscriterium een rol). Toetsing vindt plaats vanaf de grens van de inrichting of bedrijfsterrein, op een punt dat representatief is voor de luchtkwaliteit in een gebied van (minimaal) 250 bij 250 meter, gelegen langs de grens van het terrein van de inrichting of het bedrijfsterrein;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm. Voor het bepalen van de rekenpunten speelt het "blootstellingscriterium" een rol. Het blootstellingscriterium houdt in dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingsperiode die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is.

Voor inrichtingen dient het bepalen van het aantal overschrijdingen te gebeuren door directe telling van het gemiddelde aantal overschrijdingsdagen per jaar in een verspreidingsberekening, waarbij gebruik wordt gemaakt van een tienjarige meteorologische database. Indien er sprake is van een verkeersaantrekkende werking, dient het aantal verspreidingsdagen dat hier het gevolg van is ook berekend te worden.

NIBM (niet in betekende mate)

Onderdeel van de Wet milieubeheer is het begrip "niet in betekende mate". Indien een nieuw initiatief in niet-betekende mate bijdraagt aan de heersende achtergrondconcentratie kan toetsing aan de wettelijke grenswaarden achterwege blijven. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 is, conform de algemene maatregel van bestuur (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM), het begrip NIBM als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ gedefinieerd. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Het gaat dan bijvoorbeeld om het realiseren van kantoor- en woningbouwlocaties. Het project is dan NIBM als ze onder de vastgestelde omvang blijft.
- Op een andere manier aannemelijk maken dat het project de 3% grens niet overschrijdt. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Dit mag ook als een project de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM overschrijdt. Het is dan mogelijk om alsnog via berekeningen aannemelijk te maken dat de 3% grens niet wordt overschreden. Soms kan een kwalitatieve beschrijving voldoende zijn.

Bij de NIBM toets wordt de toename van de luchtverontreiniging afgezet tegen de autonome ontwikkeling.

Het is niet toegestaan om 'in betekenende mate' (IBM) projecten in meerdere NIBM-projecten op te knippen. In het Besluit NIBM is hiervoor een anticumulatieartikel opgenomen.

Berekeningen en uitgangspunten

Rekenmethode

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V4.50, module Stacks+. Het op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ rekent conform de standaard rekenmethoden SRM1, SRM2 en SRM3. De gemiddelde ruwheidslengte van het studiegebied wordt automatisch door het programma bepaald (via de PreSRM tool). Voor de gemiddelde meteorologie is uitgegaan van het 10 jarig bestand 1995 - 2004 (referentie-meteo).

Uitgangspunten

Algemeen

In het kader van de MER wordt een afweging gemaakt van een aantal alternatieven en varianten (zie hoofddocument), waarbij in de plusvariant mogelijk meer wedstrijddagen worden toegestaan. De verschillende alternatieven/varianten moeten uiteindelijk worden getoetst aan de Wet milieubeheer, waarbij in de basis aannemelijk moet worden gemaakt dat aan de grenswaarden uit de Wm wordt voldaan.

Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening. Als blijkt dat deze invloed gering is op basis van worst-case uitgangspunten, kan worden gesteld dat luchtkwaliteit geen relevant aspect is voor de afweging.

Bezoekersverkeer

Voor de bepaling van de emissie van fijn stof en NO_x vanwege bezoekersverkeer is gebruik gemaakt van de optie "weg" in het rekenmodel, waarbij de invoergegevens zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek voor langelijke/regionale wedstrijden. De emissie van fijn stof en NO_x wordt door het rekenprogramma bepaald. Met invoer als "weg" betekent dit dat er wordt gerekend met iedere dag van het jaar deze hoeveelheid verkeer.

Motorcrossen en baanonderhoud

De emissie van fijn stof tijdens het rijden van crossmotoren wordt veroorzaakt door de uitstoot van verbrandingsgassen en banden-/remslijtage. Daarnaast kan er sprake zijn van stofopwerveling, met name tijdens droge baancondities. In 2005 zijn door het Bureau Milieumetingen van de provincie Noord-Brabant metingen verricht bij een motorcrosscircuit te Berghem. Daarbij is de fijn stof-emissie per crossmotor per uur bepaald als gevolg van verbranding en stofopwerveling:

- droge baan 0,122 kg/motor/uur;
- natte baan 0,014 kg/motor/uur;

Hoewel er in droge omstandigheden wordt gesproeid, wordt worst-case uitgegaan van een emissie op basis van "droge baan" condities. Voor de berekening van de emissie van NO_x is uitgegaan van gegevens zoals gepubliceerd op de site van Aerius (www.aerius.nl), waarbij het hoogste kentel is gebruikt voor lichte motorvoertuigen (waaronder motoren). De emissie bedraagt 0,642 g/motor/km. Op basis van een gemiddelde rijnsnelheid van 50 km/uur bedraagt de emissie van NO_x dan 0,0321 kg/motor/uur.

Voor wat betreft baanonderhoud is uitgegaan van een standaard kental van 9,2 g/kWh voor dieselaangedreven werktuigen (tractor/mobiele kraan), wat neerkomt op 1,38 kg/uur (gemiddeld vermogen 150 kW). Voor fijn stof geldt een standaard kental van 0,54 g/kWh en daarmee 0,0181 kg/uur.

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten voor de berekeningen samengevat, waarbij voor een worst-case inschatting is uitgegaan van 52 weken per jaar trainingen en 12 wedstrijddagen.

Tabel 1: uitgangspunten luchtkwaliteitsberekeningen

bron	weken/jaar	dagen/week	uren/dag	emissie/motor/uur		totale emissie/jaar	
				NO _x [kg/uur]	PM ₁₀ [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]	PM ₁₀ [kg/jaar]
trainingen	52	2	40	0,0321	0,122	133,536	507,520
baanonderhoud	52	1	2	1,38	0,0181	143,520	8,424
wedstrijden	12	1	240	0,0321	0,122	92,448	351,360
minibaan	52	2	8	0,0321	0,122	26,707	101,504
totaal per jaar						396,211	968,808

Op basis van bovenstaande bronbijdragen zijn de concentraties berekend met het verspreidingsmodel Geomilieu, versier V4.50, module Stacks+ en conform de voorschriften in de Rbl 2017. De berekende concentraties zijn gebaseerd op de meest actuele achtergrondconcentraties die jaarlijks worden gepubliceerd.

In tabel 2 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten (zie tevens de bijlagen).

Tabel 2: resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO _x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM ₁₀			
	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T ¹	AG ²	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

2 Achtergrondconcentratie.

In de bijlagen zijn tevens de resultaten gegeven voor PM_{2,5} op basis van (worst-case) dezelfde emissie als voor PM₁₀. De waarden blijven ruimschoots onder de grenswaarden.

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	9,1	8,9
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	9,0	8,9
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	9,0	8,9
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	9,1	8,9
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	9,0	8,9
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,9	8,9
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	9,1	8,9
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	9,1	8,9
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	9,1	9,0
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	9,0	8,9
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	9,0	8,9
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,9	8,9
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	9,1	8,9
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,2	8,9

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschrijdingen uur limiet [-]
4	0,2	0
1	0,1	0
2	0,1	0
3	0,1	0
5	0,1	0
6	0,1	0
7	0,1	0
8	0,1	0
9	0,0	0
10	0,0	0
11	0,1	0
12	0,1	0
13	0,3	0
14	0,4	0

Rapport:		Resultatentabel			
Model:		model luchtkwaliteit			
Resultaten voor model:		model luchtkwaliteit			
Stof:		PM10 - Fijnstof			
Zeezoutcorrectie:		Ja			
Referentiejaar:		2019			
Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	13,4	13,0
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	13,2	13,2
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	13,3	13,1
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	13,3	13,2
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	13,2	13,0
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	13,2	13,0
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	13,2	13,2
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	13,2	13,2
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	13,9	13,8
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	13,2	13,2
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	13,2	13,0
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	13,2	13,0
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	13,3	13,0
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	13,6	13,0

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2019

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschrijdingen 24 uur limiet [-]
4	0,4	3
1	0,1	3
2	0,1	3
3	0,2	3
5	0,2	3
6	0,1	3
7	0,1	3
8	0,1	3
9	0,1	3
10	0,1	3
11	0,2	3
12	0,1	3
13	0,3	3
14	0,6	3

Rapport:
Model:
Resultaten voor model:
Stof:
Referentiejaar:

Resultatentabel
model luchtkwaliteit
model luchtkwaliteit
PM2.5 - Zeer fijnstof
2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	8,8	8,4
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	8,5	8,4
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	8,5	8,4
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	8,6	8,4
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	8,6	8,4
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,5	8,4
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	8,5	8,4
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	8,5	8,4
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	8,6	8,5
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	8,5	8,4
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	8,5	8,4
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,5	8,4
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	8,7	8,4
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,0	8,4

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2019

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
4	0,4
1	0,1
2	0,1
3	0,1
5	0,2
6	0,1
7	0,1
8	0,1
9	0,1
10	0,1
11	0,2
12	0,1
13	0,3
14	0,6

2019

Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE



COLOFON



BUREAU FAUNAX

Badweg 40 B
8401 BL Gorredijk

0513-435024

info@faunax.nl

www.faunax.nl

Lid van Netwerk Groene Bureaus



Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga

Gorredijk, april 2019

In opdracht van:
Rho Adviseurs

Contactpersonen:
Mevr. J. Poelstra

Uitvoering:
Bureau FaunaX

Veldwerk en rapportage:
Jelmer Groen

Autorisatie:
Dhr. E.P. de Boer

Foto's voorpagina:
Impressie van het plangebied en een verlaten dassenpijp

© Bureau FaunaX. Gebruik en overname van gegevens alleen toegestaan met volledige bronvermelding:
Bureau FaunaX (2019). Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga. Rapport 19056. Bureau FaunaX, Gorredijk.

Disclaimer: In deze rapportage worden de resultaten van een onafhankelijk onderzoek behandeld. Bureau FaunaX heeft een adviserende rol en spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het plan waarop dit onderzoek betrekking heeft. Dit onderzoek is zo zorgvuldig en nauwkeurig mogelijk uitgevoerd. Het voorkomen van beschermde soorten is echter onvoorspelbaar. Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend. Op dit onderzoek zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Leeuwarden.

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	2
1.3	Onderzoeksopzet	2
1.4	Karakteristiek plangebied en planvoornemen.....	3
2	RESULTATEN QUICKSCAN	5
2.1	Flora.....	5
2.2	Vogels	5
2.2.1	Jaarrond beschermde vogelnesten	5
	Overige (broed)vogelsoorten	6
2.3	Vissen	6
2.4	Amfibieën	6
2.5	Reptielen.....	7
2.6	Ongewervelden	7
2.7	Zoogdieren	7
2.7.1	Vleermuizen	7
2.7.2	Overige zoogdieren.....	10
2.8	Natura 2000.....	10
2.9	Houtopstanden	11
2.10	Overige gebiedsbescherming (niet Wnb).....	11
3	Conclusie & alternatieven.....	12
3.1	Overzicht beschermde soorten	12
3.2	Natura 2000.....	12
3.3	De alternatieven.....	12
4	LITERATUUR EN BRONNEN.....	15
	BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING	- 1 -
4.1	Wnb Soortbescherming.....	- 1 -
	Vogels en verstoring	- 1 -
	Vrijgestelde soorten provincie Fryslân.....	- 1 -
	Voorwaarden vrijstellingen	- 2 -
4.2	Wnb Gebiedsbescherming	- 3 -
	Natura 2000-gebieden	- 3 -
4.3	Wnb Houtopstanden	- 3 -
4.4	NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur.....	- 3 -

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Men is voornemens een wijziging door te voeren voor wat betreft het gebruik van het terrein van Motorcross Prikkedam te Makkinga. In opdracht van Rho adviseurs is door Bureau FaunaX een eerste toetsing uitgevoerd, waarin alle facetten op het gebied van de Nederlandse Wet Natuurbescherming worden behandeld.

Ruimtelijke plannen dienen altijd te worden beoordeeld op uitvoerbaarheid, onder meer in relatie tot de vigerende natuurwetgeving (Wnb). Voor meer informatie over de Wet natuurbescherming (Wnb) en de conformerende handelwijzen wordt verwezen naar Bijlage I. Zo dient vooreerst te worden onderzocht of als gevolg van de uitvoering van het plan sprake is van effecten op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden (Natura2000). Daarnaast kunnen er ook consequenties uit voortvloeien betreffende (provinciaal) aangewezen weidevogelgebieden, ganzengedooggebieden, EHS/NNN, en het kappen van houtopstanden. Om hierin inzicht te krijgen is door Bureau FaunaX onderhavige ecologische quickscan uitgevoerd. Tijdens de onderhavige quickscan is een inschatting gemaakt van de (mogelijk) binnen de invloedssfeer van het project aanwezige beschermde natuurwaarden en de effecten van de voorgenomen plannen op deze waarden. Onderhavige rapportage geeft de resultaten van deze quickscan of natuurtoetsing weer.



Figuur 1.1. De locatie van het plangebied (rode belijning). Bron: www.bing.com

1.2 Doel

Deze ecologische beoordeling geeft, voor zover mogelijk, antwoord op de volgende vragen:

1. Komen binnen het plangebied (biotopen van) onder de Wet natuurbescherming beschermde soorten voor?
2. Komen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden beschermde natuurgebieden voor?
3. Wat zijn de mogelijke effecten van de werkzaamheden op deze beschermde natuurwaarden en -gebieden, zowel tijdens de realisatie als na afloop hiervan?
4. Voor welke soorten en hun leefgebied wordt de wet mogelijk overtreden en in hoeverre kunnen overtredingen vermeden, dan wel verzacht worden?
5. Wat zijn de te ondernemen vervolgstappen met betrekking tot het voorkomen van schade aan beschermde soorten binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden?

Voor het beantwoorden van deze vragen zijn, naast de verzamelde gegevens tijdens het veldonderzoek, ook andere bronnen geraadpleegd. Zie hiervoor de bronnenlijst in hoofdstuk 4.

1.3 Onderzoeksopzet

Soorten

In opdracht van Rho Adviseurs heeft Bureau FaunaX het planvoornemen door middel van een ecologische quickscan getoetst aan de natuurwetgeving. Deze quickscan heeft bestaan uit een bureaustudie en een veldbezoek gebaseerd op ecologisch inzicht (*expert judgement*). Een ecologische quickscan of beoordeling is meestal de eerste stap van ecologisch onderzoek en is bedoeld om een inschatting te maken van de mogelijke effecten op eventueel aanwezige beschermde flora en fauna en/of natuurgebieden binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Het veldonderzoek voor deze quickscan is uitgevoerd op donderdag 10 april 2019 en vond plaats onder zonnige maar relatief frisse weersomstandigheden (14°C, windkracht 3). Dit onderzoek bestond uit een visuele inspectie van het plangebied, waarbij is gelet op de aanwezigheid van (sporen van) beschermde soorten en op de eventuele aanwezigheid van geschikt leefgebied van deze soorten.

Gebieden - Natura 2000

In het kader van het Europese Netwerk Natuurgebieden (N2000) is tijdens deze toetsing ook beoordeeld of er sprake kan zijn van negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Dit is in eerste instantie een grove analyse op basis van de geplande werkzaamheden en de relevante afstand tot de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Indien eventuele negatieve effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten en de geplande werkzaamheden geen onderdeel zijn van het vigerende Beheerplan van het desbetreffende N2000-gebied, dient dit door middel van een vervolgonderzoek (Voortoets) te worden beoordeeld.

Houtopstanden

Onder de Wet natuurbescherming worden ook houtopstanden beschermd. Er is tevens onderzocht in welke mate er sprake is van kap en of hier een meld- en/of herplantplicht aan de orde kan zijn.

Overige gebiedsbescherming

Naast de Wet natuurbescherming zijn er nog meer regelgevingen die ingaan op het beschermen van de natuur in Nederland. Dit zijn veelal provinciale verordeningen, al dan niet als uitvoeringsorgaan vanuit rijksbeleid.

Het gaat hierbij om regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur, ganzengedoooggebieden en weidevogelgebieden. Onderhavige toetsing stipt tevens kort aan of er sprake kan zijn van een conflict tussen de provinciale regelgevingen en het geplande initiatief.

1.4 Karakteristiek plangebied en planvoornemen

Het onderzochte plangebied betreft een motorcross-terrein te Makkinga. Dit terrein is aangelegd op heidegrond. In het plangebied zijn nog kleine stukjes heide en enkele vennetjes bewaard gebleven of zelfs ontstaan. De crossbaan wordt bijna volledig omringd door bos dat wordt gedomineerd door grove dennen en zomereiken. Ook zijn er veldjes aanwezig die als parkeerplaats worden gebruikt. Op het cross-terrein zelf zijn naast de crossbaan enkele gebouwtjes aanwezig. Ook zijn er enkele tunneltjes aanwezig welke zijn opgetrokken uit betonelementen. De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door agrarisch gebied waarin houtwallen en bospercelen aanwezig zijn.

Het exacte planvoornemen is op het moment van schrijven nog onduidelijk en deels afhankelijk van de resultaten van deze toetsing. Er worden vijf opties genoemd, te weten:

- 1: Het bestaande planologisch gebruik wordt positief bestemd (zonder lus en zonder beginnersbaan)
- 2: Het bestaande planologische gebruik wordt positief bestemd (met lus en beginnersbaan)
- 3: Optie 2 met extra wedstrijden
- 4: Optie 2 met extra andere sporten
- 5: De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

In hoofdstuk 3 worden deze alternatieven behandeld en aangegeven wat vanuit de ecologie en de natuurwetgeving de beste opties zijn. Een effectbespreking, zoals we die normaal behandelen, is derhalve achterwege gelaten.



Figuur 1.2. Impressie van het plangebied.

2 RESULTATEN QUICKSCAN

2.1 Flora

De flora in het plangebied beslaat vooral het bos waardoor het plangebied omringd wordt. Hier staan vooral bomen zoals grove den, zomereik en ruwe berk. Op het cross-terrein zelf is heidevegetatie aanwezig dat wordt gedomineerd door struikheide. Langs de randen van de crossbaan staan soorten als heermoes en rankende helmblom. Tijdens het veldwerk zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Het voorkomen van beschermde soorten kan op voorhand worden uitgesloten op basis van de in het plangebied aanwezige habitateigenschappen.

- De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten.

2.2 Vogels

2.2.1 Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd maar geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.



Figuur 2.1.: (Potentieel) beschermde natuurwaarden in het plangebied. Geel is geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

- Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel kunnen in het plangebied diverse andere broedvogels tot broeden komen waarvan de nesten slechts tijdens hun broedperiode beschermd zijn.

2.3 Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

- Het voorkomen van de grote modderkruiper in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.4 Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht (zie Bijlage I).

- Het voorkomen van de beschermde heikikker kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Tevens kunnen binnen het plangebied amfibieënsoorten voorkomen die door de provincie zijn vrijgesteld.

2.5 Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

- Het voorkomen van de levendbarende hagedis in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.

2.6 Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

- De aanwezigheid van beschermde ongewervelden in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.7 Zoogdieren

2.7.1 Vleermuizen

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is namelijk een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen. Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen.

Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie. Het betreffende gebouw en de tunneltjes worden weergegeven in figuur 2.1.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

- Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Het voorkomen van essentiële foerageergebieden en/of vliegroutes van vleermuizen kan wel op voorhand worden uitgesloten.



Figuur 2.3.:In het plangebied is een gebouw aanwezig waarin verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig kunnen zijn.



Figuur 2.4.: Ook de tunneltjes in het plangebied kunnen vleermuizen herbergen.

2.7.2 Overige zoogdieren

Het voorkomen van vast rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Waarschijnlijk wordt het plangebied door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen (figuur 2.1). Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen een burcht bevindt.

In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht (zie bijlage I).

- Het voorkomen van beschermde vaste rust en verblijfplaatsen van landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel komen in het plangebied waarschijnlijk (in Fryslân) vrijgestelde landzoogdieren als de bosmuis voor.

2.8 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

Wespendief

De enige soort die in deze het vermelden waard is, is de wespendif. De aanwezigheid van nesten van deze soort is echter uitgesloten. Hoogstens kan het plangebied dienen als foerageergebied voor deze soort, maar het is niet aannemelijk dat het plangebied in functie achteruit gaat als gevolg van het nog vast te stellen planvoornemen. Tevens mag worden aangenomen dat in het Drents-Friese Wold en directe omgeving genoeg geschikt foerageergebied aanwezig is voor deze soort

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring(frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.

2.9 Houtopstanden

Afhankelijk van het te kiezen planvoornemen kan er sprake zijn van bomenkap. In het geval er bomen worden gekapt adviseren we om na te gaan of er sprake is van een meld- of herplantingsplicht. Hierover is meer informatie te vinden in bijlage 1. In het geval van twijfel adviseren we om hierover contact op te nemen met de provincie.

- Er is wellicht sprake van een meld- of herplantingsplicht. Voor uitsluitel hierover: neem contact met uw Gemeente (bevoegd gezag in dezen)

2.10 Overige gebiedsbescherming (niet Wnb)

EHS/NNN

Het plangebied is geen onderdeel van de EHS. Een toetsing aan de EHS is naar onzes inziens derhalve niet nodig.

Ganzenfoerageergebied

Het plangebied is niet aangewezen als ganzenfoerageergebied(www.fryslan.nl/beleidsthemas/ganzen_3538/). Negatieve effecten kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Weidevogelgebied

Het plangebied is niet aangewezen als (<https://flamingo.bij12.nl/pnl-viewer/app/PNLNatuurbeheerplan>) weidevogelgebied. Negatieve effecten op dergelijke gebieden kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

- Er is geen sprake van overige vormen van gebiedsbescherming. Hier hoeft dan ook geen rekening mee gehouden te worden.

3 Conclusie & alternatieven

3.1 Overzicht beschermde soorten

In onderstaand overzicht worden de aangetroffen en potentieel aanwezige beschermde soorten en hun beschermingsstatus binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden samengevat. In de Wet natuurbescherming zijn vooral vaste verblijfplaatsen (voortplantingslocaties zoals nesten, holen, kraamkolonies etc.) van belang, maar ook de functionele leefomgeving die vaste verblijfplaatsen in stand houdt.

In dit overzicht zijn alleen die soorten opgenomen, waarvoor het plangebied onderdeel vormt van hun leefgebied en/of levenscyclus, en waarop eventueel in de toekomst geplande werkzaamheden van negatieve invloed kunnen zijn.

Tabel 3.1 Overzicht van aangetroffen en potentieel voorkomende beschermde flora en fauna in het plangebied.

Soortgroep	Soort	Aanwezigheid	Art. 3.1	Art. 3.5	Art. 3.10	Vrijgesteld	Advies
Vogels	Algemene broedvogels	Waarschijnlijk	X				Afhankelijk van planvoornemen
Amfibieën	Heikikker	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Reptielen	Levendbarende hagedis	Mogelijk			X		Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Vleermuizen	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Das	Niet op het moment van schrijven			X		Afhankelijk van planvoornemen
Alle	Alle	Waarschijnlijk			X	X	Zorgplicht

3.2 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring (frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.
- Afhankelijk van welk alternatief wordt gekozen, kan het noodzakelijk zijn om een **voortoets N2000** uit te voeren.

3.3 De alternatieven

Zoals vermeld in paragraaf 1.4. is er in het geval van dit project sprake van een alternatievenafweging en is het exacte planvoornemen derhalve nog niet bekend. In deze paragraaf worden de alternatieven op een rijtje gezet en per alternatief besproken wat voor gevolgen dit heeft voor de voortgang van het project.

1) Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik (zonder lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief zal de lus en de beginnersbaan niet worden gebruikt en treedt er derhalve minder verstoring van fauna op in vergelijking met de huidige situatie. Vanuit de ecologie gezien is dit dan ook de beste optie. Er vanuit gaande dat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep wordt uitgevoerd, hoeft er in deze voor wat betreft de voortgang van het project geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Indien er in het geval van dit alternatief voor wordt gekozen om de lus en de beginnersbaan op te ruimen, zullen er grondwerkzaamheden worden uitgevoerd. In dat geval adviseren we om nader onderzoek uit te laten voeren naar de aanwezigheid van de heikikker en de levendbarende hagedis in het plangebied, omdat negatieve effecten op deze soorten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Zodoende kan worden bepaald of voor deze soorten een ontheffing op de Wet natuurbescherming dient te worden aangevraagd. Tevens adviseren we om dergelijke werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen loopt grofweg van 15 maart-15 juli. Sommige soorten kunnen echter later in het jaar nog broeden. Tijdens het broedproces zijn nestlocaties van alle soorten te allen tijden beschermd.

2) Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik. (met lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein niks ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Tevens is er geen sprake van een ruimtelijke ingreep. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

3) Alternatief 2, maar met extra wedstrijden.

Voor dit alternatief geldt in grote lijnen hetzelfde als voor alternatief 2. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

4) Alternatief 2, met extra andere sporten.

Voor dit alternatief geldt hetzelfde als voor alternatief 3. Het zal eventueel gepaard gaan met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

5) De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

Vanuit de ecologie en de natuurwetgeving gezien zitten er aan dit alternatief de meeste haken en ogen. Het zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Ook hier geldt dat indien er grond wordt verzet het de aanbeveling verdient om nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker uit te voeren. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de lus en beginnersbaan naartoe worden verplaatst.

Dit vanwege het feit dat zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen.

4 LITERATUUR EN BRONNEN

Literatuur

Broekhuizen, S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Canters & J.C. Buys (redactie), 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum Insecten en andere ongewervelden, Leiden.

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (red), 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Natuur van Nederland 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.

Bronnen internet

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF)

<https://ndff-ecogrid.nl/uitvoerportaal>

Planologische Ecologische Hoofdstructuur kaart provincie Fryslân:

<http://fryslan.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=eb4e12aa6eea4591af7cof48ef6def54&extent=120990,533762,221778,617075,28992>

Ravon

<http://www.ravon.nl/Soorten/Soortinformatie>

Sovon:

<https://www.sovon.nl/nl>

Synbiosys Alterra kaartenmachine Natura 2000-gebieden:

<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>

Verspreidingsatlas planten FLORON:

<http://www.verspreidingsatlas.nl/planten>

Zoogdiervereniging

www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING

De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in drie delen: soortbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden.

4.1 Wnb Soortbescherming

De Wet natuurbescherming draagt onder andere zorg voor de bescherming van in het wild voorkomende dier- en plantensoorten. De wet bevat een aantal verbodsbepalingen die ervoor moeten zorgen dat de gunstige staat van instandhouding van alle in het wild levende dier- en plantensoorten zal blijven gewaarborgd.

De Wet natuurbescherming verdeelt beschermde soorten in twee groepen, de Europees beschermde soorten en de nationaal beschermde soorten. De eerste groep bestaat uit strikt beschermde soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn (art. 3.1 en 3.5). De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin wordt aangegeven welke diersoorten en welke typen natuurgebieden door de lidstaten dienen te worden beschermd. In de tweede categorie staan de overige (nationaal) beschermde soorten (art. 3.10). Binnen de Wet natuurbescherming vullen Europese en nationale wetgeving elkaar aan. De Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) genieten een iets zwaardere bescherming dan de nationaal beschermde soorten (art. 3.10). Zo geldt voor de nationale soorten geen verbod op het verstoren, iets wat wel het geval is bij de Habitatrichtlijnsoorten. Ook zijn de belangen waaronder ontheffing aangevraagd mag worden, voor de nationaal beschermde soorten uitgebreider dan voor de habitatrichtlijnsoorten.

Vogels en verstoring

Voor alle inheemse vogelsoorten geldt dat het verboden is om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Ook is het verboden om vogels opzettelijk te storen. Dit is echter niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Dit kan dus ook tijdens het broedseizoen het geval zijn, als kan worden aangetoond of beargumenteerd dat de verstoring geen negatieve effecten heeft op (de kansen van) het broedsucces. Of dit van toepassing is hangt af van meerdere factoren, zoals de biologie van een soort, de fase van de broedtijd waarin het broedpaar zich op dat moment bevindt (zoals balts, nestbouw, eieren of jongen) en de mate van verstoring. Een ter zake kundige ecooloog kan in voorkomende gevallen bepalen wat wel of niet geldt als wezenlijke verstoring. In aanvulling op bovenstaande wordt er door de provincies een lijst met vogelsoorten gehanteerd, waarvan de nesten jaarrond bescherming genieten. Binnen deze categorie wordt onderscheid gemaakt in soorten met jaarrond beschermde nesten (categorie 1 tot en met 4) en vogels met *mogelijk* jaarrond beschermde nesten (categorie 5).

Vrijgestelde soorten provincie Fryslân

Hoewel de Wet natuurbescherming een nationale wet is, kunnen de provincies (als de bevoegde gezagen) soorten aanwijzen die vrijgesteld kunnen worden van de beschermde status, als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de via de Verordening Wet natuurbescherming door de provincie Fryslân vrijgestelde soorten (zoogdieren en amfibieën). De verordening van de Provinciale Staten van Fryslân is te vinden op <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2016-6515.html>.

Tabel 1. Vrijgestelde soorten Verordening Wet natuurbescherming provincie Fryslân.

Zoogdieren	Amfibieën
Aardmuis	Bastaardkikker
Bosmuis	Bruine kikker
Bunzing	Gewone pad
Dwergmuis	Kleine watersalamander
Dwergspitsmuis	Meerkikker
Egel	
Gewone bosspitsmuis	
Haas	
Hermelijn	
Huisspitsmuis	
Konijn	
Ree	
Rosse woelmuis	
Steenmarter	
Tweekleurige bosspitsmuis	
Veldmuis	
Vos	
Wezel	
Woelrat	

Voorwaarden vrijstellingen

Zoals gezegd zijn de vrijstellingen onder het bevoegd gezag van de provincie Fryslân, en zijn hiermee geen onderdeel van de Wet natuurbescherming zelf. De provincie heeft de soorten zoals die genoemd zijn in bovenstaande tabel niet zonder meer vrijgesteld, hier zijn voorwaarden aan verbonden. Ten eerste is het van belang dat er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Ten tweede gelden de vrijstellingen, niet in alle situaties. Deze zijn alleen van toepassing als de geplande werkzaamheden onder één van de volgende noemers vallen:

- a. in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
- b. in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
- c. in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
- d. in het kader van bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied.

Ten derde is een aantal specifieke voorwaarden opgesteld (Bijlage I van de Verordening). Hierbij geldt dat indien sprake is van vangen of doden, alleen gebruik mag worden gemaakt van de in de verordening genoemde middelen en methoden. Dit is vooral van toepassing bij de vrijgestelde zoogdieren. Indien deze in winterslaap zijn en ze worden gevangen, dan moet alles er aan gedaan worden om ervoor te zorgen dat de overlevingskansen niet worden verminderd als gevolg van het vangen en verplaatsen. Voor amfibieën is het belangrijk te vernemen dat indien deze in winterslaap zijn, het niet is toegestaan ze te vangen (en verplaatsen).

Indien soorten voorkomen binnen een plangebied, is een ontheffing voor deze soort dus niet nodig. Echter, dit is niet nodig omdat nog steeds een inspanning wordt geleverd om deze soorten zo min mogelijk schade te doen, zoals is omschreven in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming, meer algemeen bekend als de zorgplicht. Hoewel overtredingen niet strafbaar zijn gesteld, kan het uitvoeren van de zorgplicht wel worden gehandhaafd door toepassing van een bestuursdwang. Dat betekent dat de organisatie gedwongen kan worden herstelacties uit te voeren.

4.2 Wnb Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en Natura 2000-gebieden.

Natura 2000-gebieden

Projecten of activiteiten die niet noodzakelijk zijn voor, of verband houden met, het beheer van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden (Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden) en mogelijk negatieve effecten hebben op deze waarden, dienen vanuit de Wet natuurbescherming getoetst te worden. Deze toetsing vindt enkel plaats in het geval de uitvoering van een project plaatsvindt binnen de invloedssfeer van een N2000-gebied en verwacht wordt dat deze uitvoering (mogelijk) negatieve effecten heeft op soorten of habitattypen waarvoor het N2000-gebied is aangewezen.

4.3 Wnb Houtopstanden

Ook de bescherming van arealen bos en houtopstanden valt onder de Wnb, mochten deze groter zijn dan 10 are (1000 m²) of bestaan uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom. De gemeente hanteert soms voor 'buiten de bebouwde kom' een andere begrenzing dan voor de Weg- en verkeerswet. Bij twijfel kan hierover bij de gemeente informatie worden aangevraagd. Als de houtopstand groter dan 10 are is of bestaat uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom, dan is er een meld- en herplantingsplicht van hetzelfde areaal bos binnen drie jaar na het kappen hiervan. Niet alle boomsoorten vallen onder deze wetgeving. Populieren, wilgen, essen of elzen die zijn bedoeld voor de productie als biomassa zijn uitgezonderd, indien tenminste een keer per tien jaar wordt geoogst, de beplanting na 1 januari 2013 is aangelegd en aan een aantal beplantingseisen is voldaan. Ook kerstbomen die niet ouder zijn dan twintig jaar, kweekgoed, fruitbomen en windschermen om boomgaarden zijn uitgezonderd.

4.4 NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur

Strikt genomen valt de EHS/NNN niet onder de Wet natuurbescherming aangezien dit bepaald wordt door de provincies en niet door het Rijk.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) maakt onderdeel uit van het rijksbeleid voor het creëren en vormgeven van een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De provincies krijgen echter zelf de gelegenheid om dit naar eigen inzicht zo goed mogelijk aan te wijzen, inrichten en beheren.

Indien een ruimtelijke ingreep binnen de begrenzing van het NNN plaatsvindt moet een 'nee, tenzij' procedure worden doorlopen en zal bij doorgang van de ingreep in de regel compensatie en mitigatie noodzakelijk zijn.

Ooststellingwerf

Motorcross Prikkedam

Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming

identificatie

projectnummer:

projectleider:

auteur(s): ir. H.G. van der Aa

planstatus

datum: 10 mei 2019

opdrachtgever:

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding en doel voortoets	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Wet natuurbescherming	4
2.1. Natura 2000	4
3. Beschrijving Natura 2000-gebied	7
3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld	7
4. Effecten	9
4.1. Afbakening effecten	9
4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie	9

Bijlagen

1. Bronnen
2. AERIUS-rapportage

1. Inleiding

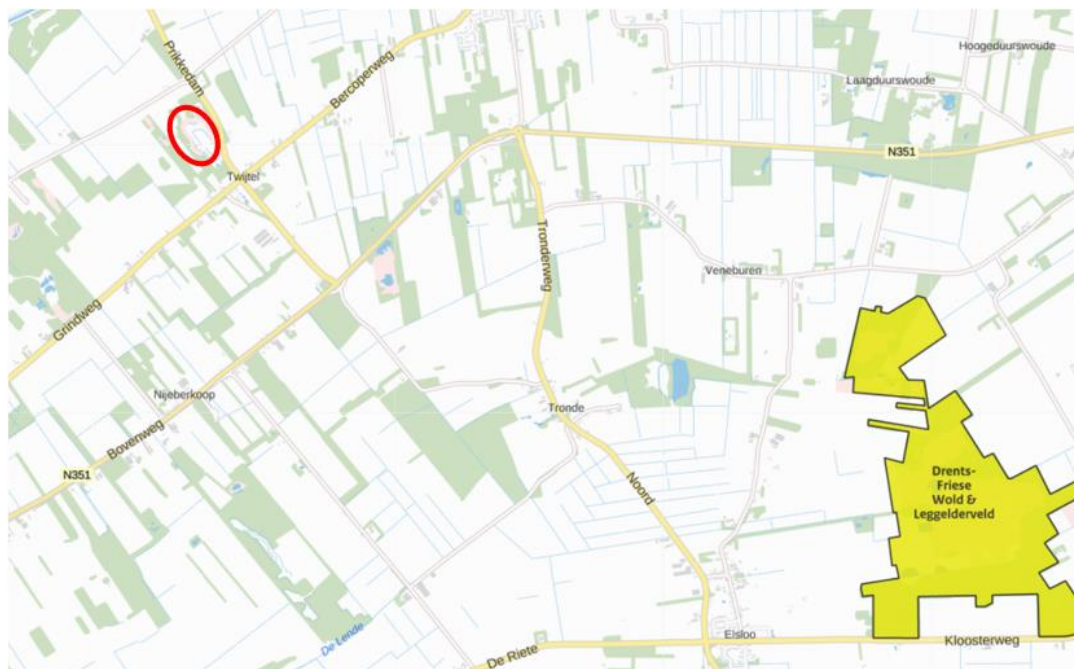
1.1. Aanleiding en doel voortoets

Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 18 juni 2014, geldt op het terrein een onduidelijke planologische situatie. De gemeente wil een einde maken aan deze onduidelijkheid door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Gezien de ligging op relatief korte afstand van meerdere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn significante effecten als gevolg van de huidige activiteit en mogelijke uitbreiding daarvan niet op voorhand uit te sluiten. Derhalve is minimaal een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming vereist. Op basis van deze aangevulde voortoets moet worden beoordeeld of nader onderzoek vereist is, in de vorm van een passende beoordeling en daarmee een planMER. In deze voortoets worden niet de effecten op beschermde soorten en het Natuurnetwerk Nederland beschreven.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader van deze voortoets (de Wet natuurbescherming) uiteengezet. In hoofdstuk 3 worden de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kort beschreven. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling op Natura 2000 beschreven.

Figuur 1.2 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000



2. Wet natuurbescherming

2.1. Natura 2000

Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden in heel Europa die worden beschermd op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Wettelijk kader

De Wnb

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

In artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb is de habitattoets voor het vaststellen van een bestemmingsplan neergelegd. Artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb luidt als volgt:

Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

Artikel 2.8 van de Wnb luidt als volgt:

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.
3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.
4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:
 - a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
 - c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.
5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:
 - a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of
 - b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.
6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door de Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de Minister.
7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.
8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

Een passende beoordeling is verplicht als een plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden.¹⁾ Voor de inschatting van de effecten die een plan kan hebben, moet de significantie worden beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die voor kwalificerende soorten en habitats zijn geformuleerd. Als niet op grond van objectieve gegevens op voorhand significante gevolgen op een Natura 2000-gebied zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt.²⁾ In de passende beoordeling worden de effecten op Natura 2000-gebieden nader onderzocht. Vervolgens kan een bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien is verzekerd dat ook bij een maximale invulling van het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

Wat is significant?

Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Wet natuurbescherming. In de factsheet nr. 25: *“Significantie’ bij beoordeling van gevolgen voor Natura 2000-gebieden”* geeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan op welke wijze het begrip significantie moet worden geïnterpreteerd bij een dergelijke toetsing.

De beoordeling of een effect al dan niet significant is, wordt benaderd vanuit de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. Er zijn instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en voor soorten.

- Voor habitattypen gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte en/of behoud of verbetering van de kwaliteit.
- Voor soorten gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte van het leefgebied, behoud of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied en behoud of uitbreiding van de populatieomvang.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat een instandhoudingsdoel door het project of plan (mogelijk) niet gehaald wordt, wordt het effect als significant beschouwd.

1) Art. 2.8, tweede lid, van de Wnb.

2) ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421.

3. Beschrijving Natura 2000-gebied

3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld

Het Drents-Friese Wold vormt een zeer afwisselend landschap. Het gebied kent veel naaldbossen, maar daarnaast zijn stuifzanden, heidevelden, jeneverbesstruweel, schrale graslanden, zwak gebufferde vennen, loofbossen en beken aanwezig. Het stuifzand komt vooral voor op het Aekingerzand. In Berkenheuvel komen uitgestrekte kraaiheidebegroeiingen voor. Het Doldersummerveld en het Wapserzand zijn twee grote heideterreinen met vochtige en natte heide met vennetjes. Natte slenken en droge zandruggen wisselen elkaar af. In het gebied van de Vledder Aa is herstel van oorspronkelijke beekdalnatuur tot stand gebracht. Ook bij de Schoapedobbe heeft natuurherstel plaatsgevonden. Het is een heuvelachtig heidegebied met zandverstuivingen en vennen ("dobben"). Het Leggelderveld bestaat uit natte heiden, pioniervegetaties met snavelbiezen en heischraal grasland.

Voor dit Natura 2000-gebied gelden de volgende instandhoudingsdoelen:

Tabel 3.1 Instandhoudingdoelen

Habitattypen	SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
H2310 - Stuifzandheiden met struikheide	--	>	>	
H2320 - Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	-	=	>	
H2330 - Zandverstuivingen	--	>	>	
H3110 - Zeer zwakgebufferde vennen	--	=	>	
H3130 - Zwakgebufferde vennen	-	=	>	
H3160 - Zure vennen	-	=	>	
H3260A - Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)	-	>	>	
H4010A - Vochtige heiden (hogere zandgronden)	-	>	>	
H4030 - Droge heiden	--	=	=	
H5130 - Jeneverbesstruwelen	-	=	>	
H6230 - *Heischrale graslanden	--	>	>	
H7110B - *Actieve hoogvenen (heideveentjes)	--	>	>	
H7150 - Pioniervegetaties met snavelbiezen	-	>	>	
H9190 - Oude eikenbossen	-	>	>	
Habitatsoorten				
H1166 - Kamsalamander	-	>	>	>
H1831 - Drijvende waterweegbree	-	=	=	=
Broedvogels				
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8

A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30
A246 - Boomleeuwerik	+	=	=	110
A275 - Paapje	--	=	=	18
A276 - Roodborsttapuit	+	=	=	100
A277 - Tapuit	--	>	>	60
A338 - Grauwe Klauwier	--	>	>	20
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8
A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30

Verklaring symbolen

Staat van instandhouding	Doelstellingen
+ gunstig	= behoud
- matig gunstig	> uitbreiding
-- zeer ongunstig	

4. Effecten

4.1. Afbakening effecten

Vanwege de afstand van het plangebied tot het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied (minimaal 4 kilometer) zijn effecten als areaalverlies, versnippering en verdroging op voorhand uitgesloten. Verder maakt geen van de kwalificerende soorten gebruik van het plangebied om te foerageren. Daarentegen kunnen vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie op deze afstand mogelijk wel een rol spelen. In de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn meerdere stikstofgevoelige habitats en leefgebieden van kwalificerende soorten aanwezig. In sommige van deze habitats wordt de kritische depositiewaarde (KDW) overschreden door de achtergronddepositie ter plaatse, waardoor bij extra stikstofdepositie significante effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Daarnaast is het gebruik van het motorcrossterrein, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 35 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidssterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcross-terrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten.

4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie

4.2.1. Uitgangspunten huidig gebruik

Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer.

Crossuren

De MSV geeft aan dat per training 70 crossers actief zijn gedurende een half uur. Bij 100 trainingdagen per jaar worden er per jaar 3500 crossuren gemaakt. Voor de gemiddelde snelheid van de motoren wordt uitgegaan van 50 km/uur waarmee de totale afgelegde trainingsafstand op 175.000 km per jaar uitkomt.

Bij wedstrijden rijden 300 rijders maximaal een uur hetgeen bij een gemiddelde snelheid van 50 km/uur neerkomt op 1500 km per wedstrijddag. Bij drie wedstrijddagen per jaar wordt er dus 4.500 km afgelegd.

Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt, naar boven afgerond, 180.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NO_x /km) is de totale emissies als volgt:

$$180.000 \text{ km} \times 0,2 \text{ g} = 36 \text{ kg NO}_x \text{ /jaar}$$

Verkeersaantrekkende werking

De huidige activiteiten binnen het Prikkedam-terrein leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Dit leidt tot 200 extra verkeersbewegingen per training. Uitgaande van 100 trainingen per jaar gaat het dan om 20.000 verkeersbewegingen per jaar, dus gemiddeld 55 mvt/etm.

Bij een KNMV-motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSW gaat uit van ca 1.300 bezoekers per wedstrijd. Bij een gemiddelde van 2 personen per auto komen er dan ca 650 auto's naar het terrein. Dit resulteert in ca (650 x 2=) 1.300 voertuigbewegingen. Bij 3 wedstrijden per jaar gaat het dus om 3.900 voertuigbewegingen per jaar, dus 11 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 66 mvt/etm. Dit verkeer wikkelt zich in noordelijke en zuidelijke richting af naar de N380 respectievelijk de N351. Op deze provinciale wegen gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

4.2.2. Uitgangspunten worst-case situatie

Crossuren

Worst case wordt uitgegaan van hetzelfde aantal trainingen. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 12 in plaats van 3.

De totale afgelegde trainingsafstand blijft 175.000 km per jaar. Bij twaalf wedstrijddagen per jaar wordt er 18.000 km afgelegd. Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt in de worst-case situatie dus 193.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NO_x /km) is de totale emissie als volgt:

$$193.000 \text{ km} \times 0,2 \text{ g} = 38,6 \text{ kg NO}_x \text{ /jaar}$$

Verkeersaantrekkende werking

In de worst-case situatie bedraagt de verkeersproductie als gevolg van de trainingsdagen 55 mvt/etm.

Bij 12 wedstrijden per jaar gaat het op jaarbasis om 44 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 99 mvt/etm, verdeeld over noord en zuid.

4.2.3. Resultaten stikstofdepositie

Bovengenoemde emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat zowel bij het huidige gebruik als in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

De betreffende AERIUS-berekeningen zijn opgenomen als bijlage...

- o <https://calculator.aerius.nl/>
- o <http://geodata.rivm.nl/gcn/>
- o www.synbiosys.alterra.nl/natura2000
- o <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator>
- o Molenaar, J. (2007): "Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld", Alterra-rapport 1573
- o Reijnen M. (1992): "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties"
- o www.waarneming.nl

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	S5tkunHDkzWH

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 april 2019, 16:42	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	50,65 kg/j
NH ₃	1,14 kg/j

Resultaten

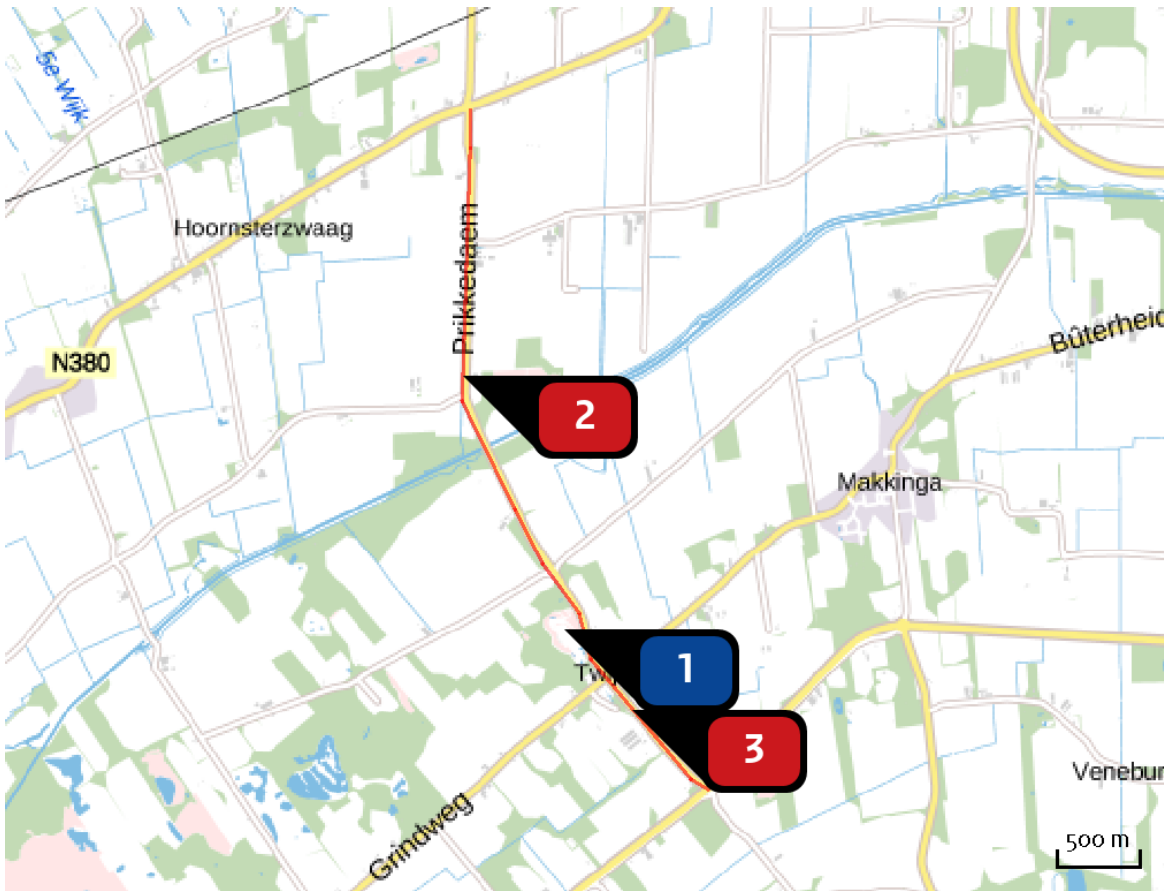
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

motorcross Prikkedam huidig gebruik

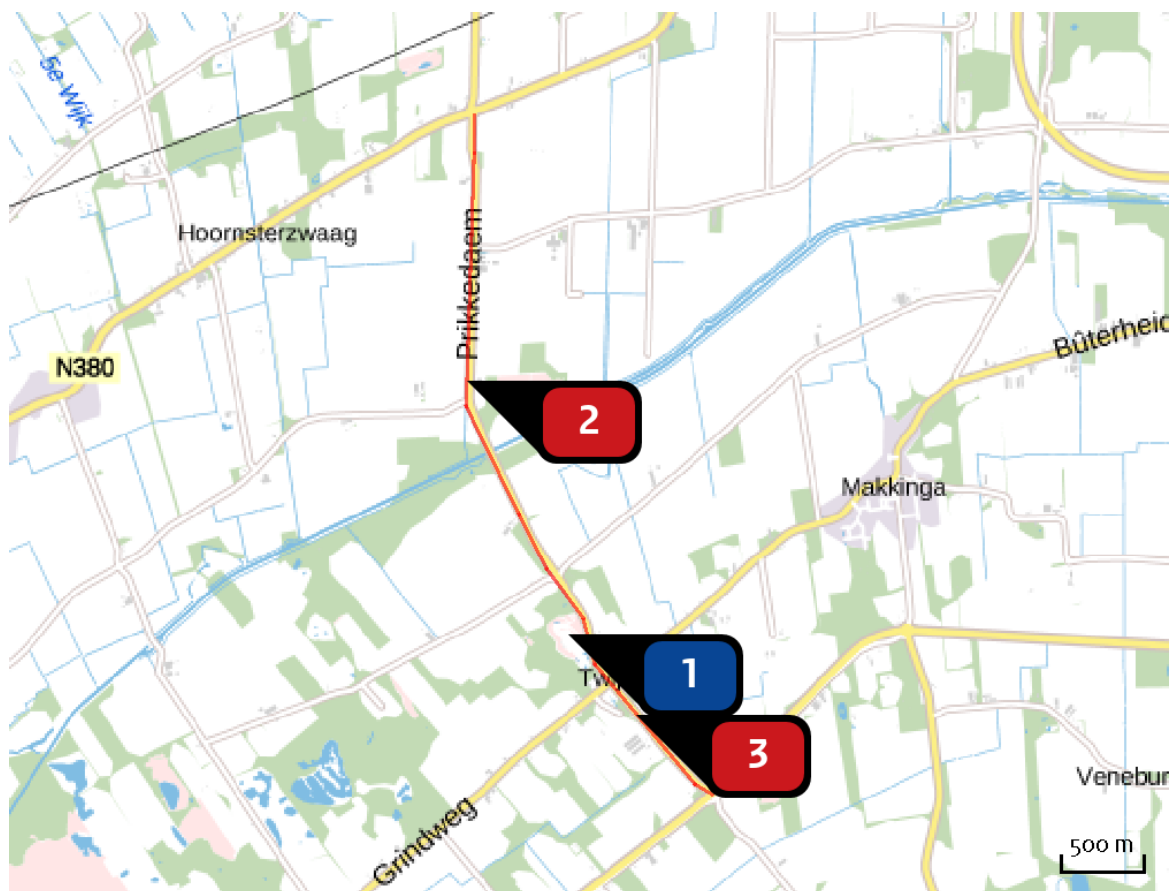
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 ... Anders... Anders...	-	36,00 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	10,33 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,32 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectbijdrage



Hoogste projectbijdrage per
natuurgebied



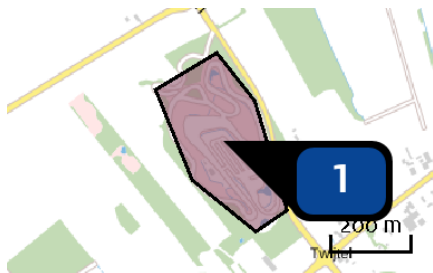
Habitatrichtlijn



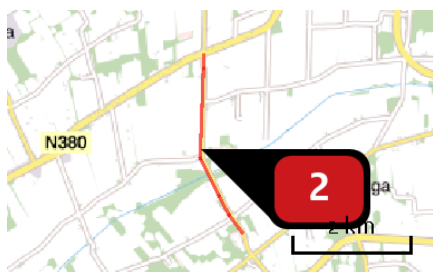
Vogelrichtlijn



Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Emissie
(per bron)
Situatie 1

Naam **Bron 1**
Locatie (X,Y) **208816, 554245**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **7,8 ha**
Spreiding **0,0 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **36,00 kg/j**



Naam **Bron 2**
Locatie (X,Y) **208206, 555761**
NOx **10,33 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx NH ₃	10,33 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 3**
Locatie (X,Y) **209229, 553761**
NOx **4,32 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx NH ₃	4,32 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	RiVgQwHEiV6f

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
10 mei 2019, 15:08	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	60,79 kg/j
NH ₃	1,73 kg/j

Resultaten

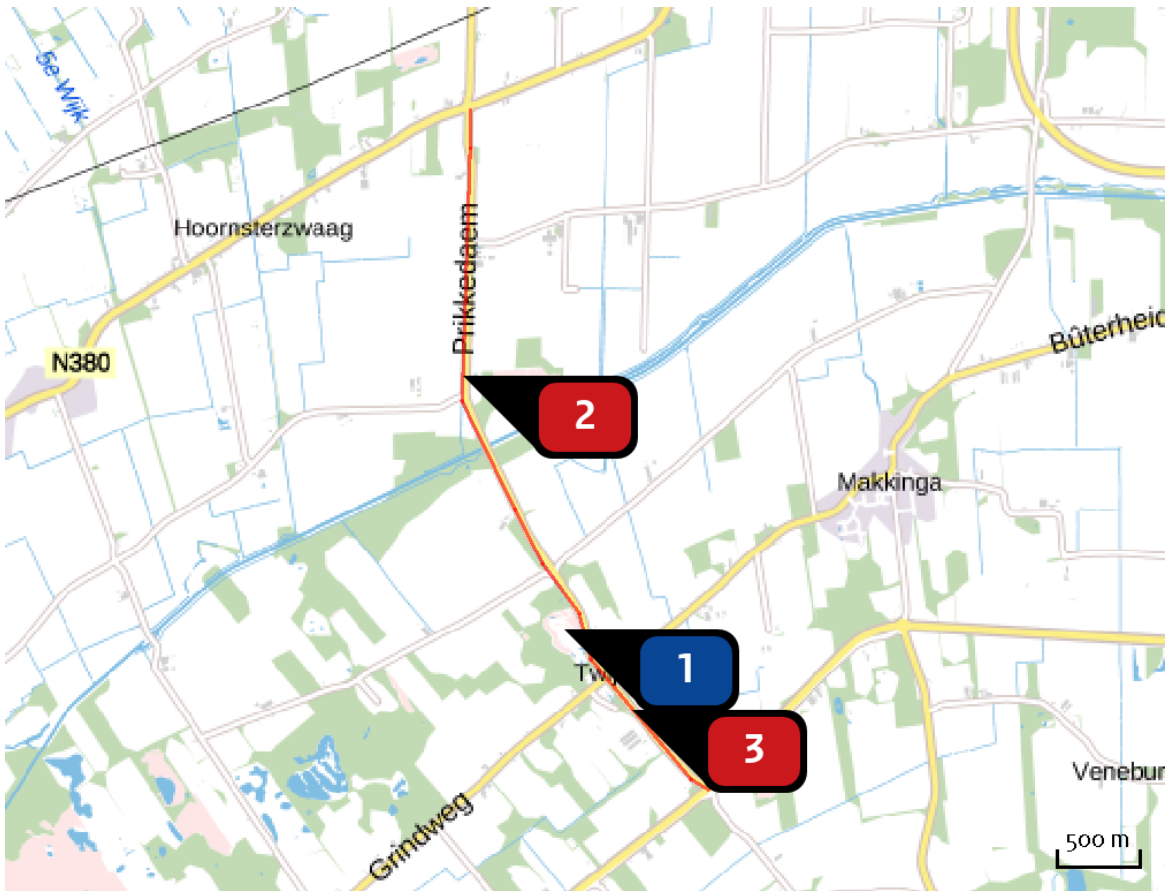
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

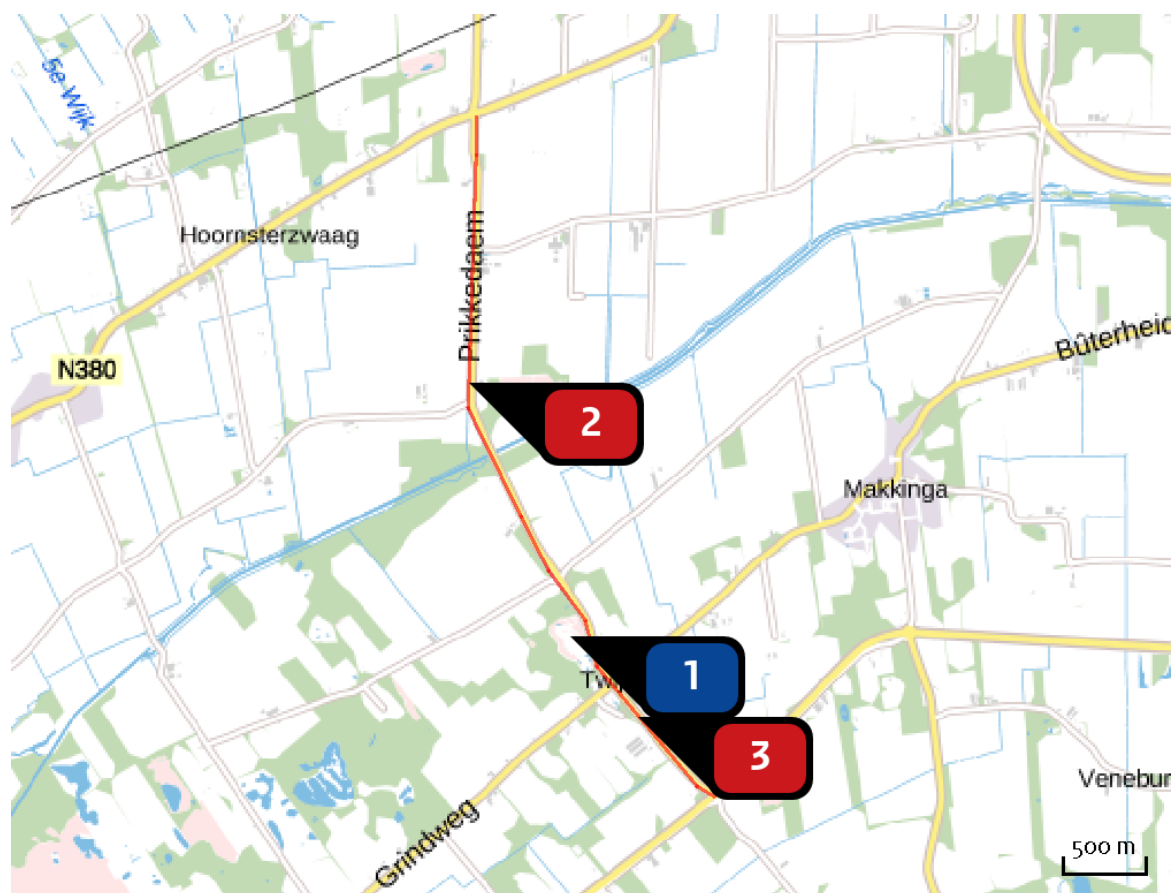
motorcross Prikkedam worst case

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	Bron 1 ... Anders... Anders...	-	38,60 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Buitenwegen	1,22 kg/j	15,65 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,54 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden

Hoogste projectbijdrage

Hoogste projectbijdrage per
natuurgebied

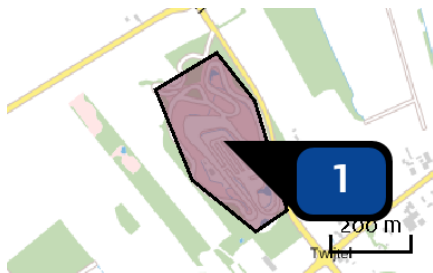
Habitatrichtlijn



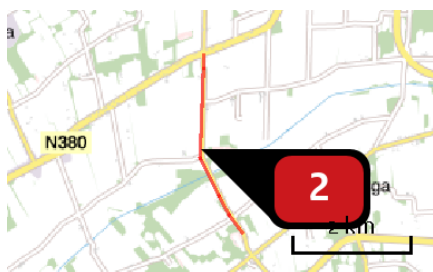
Vogelrichtlijn

Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam **Bron 1**
Locatie (X,Y) **208816, 554245**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **7,8 ha**
Spreiding **0,0 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **38,60 kg/j**



Naam **Bron 2**
Locatie (X,Y) **208206, 555761**
NOx **15,65 kg/j**
NH3 **1,22 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx NH3	15,65 kg/j 1,22 kg/j



Naam **Bron 3**
Locatie (X,Y) **209229, 553761**
NOx **6,54 kg/j**
NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx NH3	6,54 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Gemeente Ooststellingwerf

De Prikkedam

Oplegnotitie MER

identificatie

projectnummer:

2019.0350.01

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

mw. H.M. Smit, BSc.
ir. R. Koster

planstatus

datum:

02-09-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Aanleiding	1
2. Stikstofdepositie	2
3. Geluid	4
3.1. Toetsingskader	5
3.2. Wat blijkt nodig te zijn (gebruiksbeperkingen en maatregelen)	6
3.3. Wat is onderzocht (opties)	7
3.4. Resultaten	9

Bijlagen:

AERIUS calculator

1. Aanleiding

Op 5 juni 2019 is het planMER naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) verstuurd voor toetsing. Op 11 juli 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie m.e.r. concludeert dat op bijna alle punten voldoende informatie beschikbaar is voor de besluitvorming, alleen ten aanzien van de stikstofdepositie als gevolg van de uitlaatgassen is, gezien de recente uitspraak van de Raad van state over het PAS (Programma Aanpak Stikstof), nog aanvullende essentiële informatie nodig. Wel heeft de Commissie ten behoeve van de transparantie een aantal aandachtspunten geformuleerd. De Commissie adviseert om een toelichtende aanvulling op het planMER op te stellen voordat over het betreffende bestemmingsplan wordt besloten. Deze aanvulling is opgenomen in voorliggend notitie. Deze notitie dient dan ook in samenhang te worden gelezen met het planMER en het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.

In haar toetsingsadvies maakt de Commissie de volgende opmerkingen over geluid:

Presentatie van bepalende factoren

Het opnieuw tegen het licht houden van de geluidonderzoek en van het toetsingskader voor geluid, het uitwerken van aanvullende maatregelen en het in gewijzigde vorm presenteren van eerder uitgevoerde geluidberekeningen hebben naar het oordeel van de Commissie niet geleid tot een overzichtelijk eindresultaat. Het nieuwe, akoestische onderzoek wijzigt en vult aan, maar ontbeert een overzichtelijke samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten en resultaten (gehanteerde bronsterkten, kenmerken van beschouwde alternatieven, maatregelen en relevante geluidniveaus). De samenvatting van het MER lost dit probleem niet op en wordt op onderdelen als technisch en specialistisch ervaren. Een leesbare introductie van de gehanteerde geluidmaten ontbreekt. In haar eerdere advies had de Commissie geadviseerd om die op te nemen. Daarom adviseert de Commissie om in de oplegnotitie bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

2. Stikstofdepositie

Naar aanleiding van de PAS-uitspraak (29 mei 2019, AbRvS) is het aspect stikstofemissie en stikstofdepositie vanwege motorcrossterrein De Prikkedam nader bekeken. Vanwege het motorcrossterrein is er een stikstof-emissie door het motorcrossen, baanonderhoud en verkeer.

Het voorgenomen bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam maakt deels nieuwe activiteiten mogelijk. Voor het overige voorziet het bestemmingsplan in reeds planologisch toegestane, bestaande activiteiten. Voor de beoordeling van de gevolgen van stikstofdepositie voor omliggende Natura 2000-gebieden moet uit worden gegaan van de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is hier de feitelijk bestaande situatie in het plangebied voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De gevolgen van het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam moeten dan ook ten opzichte van deze referentiesituatie worden beoordeeld. Deze referentiesituatie is in het MER en het bijbehorend akoestisch onderzoek beschreven.

Met behulp van het rekenprogramma AERIUS Calculator (*versie 2016L*) is vervolgens gekeken naar het verschil in stikstofdepositie tussen de referentiesituatie (in de AERIUS-Calculatorberekening “referentie” genoemd) en het voorgenomen bestemmingsplan (in de AERIUS-Calculatorberekening “basis” genoemd). Er is een zogenaamde “verschilberekening” verricht voor door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten. De reden hiervoor is dat een standaardberekening van AERIUS Calculator slechts aangeeft, of er sprake is van stikstofdepositie boven of onder de 0,05 mol/ha/jaar. Een verschilberekening met door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten geeft ook de stikstofdepositie tussen de 0,00 mol/ha/jaar en 0,05 mol/ha/jaar aan. De door AERIUS Calculator gegenereerde rekenpunten betreffen de rekenpunten van de meest nabije grenzen van de (meest nabije) omliggende Natura 2000-gebieden Van Oordt’s Mersken (10 km), Wijnjeterper Schar (9 km), Bakkeveense Duinen (13 km), Fochteloërveen (11 km) en Drents-Friese Wold & Leggelderveld (4 km).

N.B. Bij dit memo horen twee AERIUS-Calculatorberekeningen. In één berekening is gekeken naar alle hiervoor genoemde, omliggende Natura 2000-gebieden. Omdat Drents-Friese Wold & Leggelderveld het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is middels een aparte AERIUS-Calculator berekening op meer rekenpunten van dit Natura 2000-gebied de stikstofdepositie berekend.

De uitgangspunten voor de stikstofberekeningen zijn ontleend aan het luchtkwaliteitsonderzoek behorend bij het MER. Omdat het luchtkwaliteitsonderzoek een worst-case benadering is geweest, zijn de uitgangspunten nader gedetailleerd.

Voor wat betreft de AERIUS Calculator geldt dat er nog een update wordt verwacht. Gebleken is dat er verschillen/afwijkingen kunnen optreden wanneer wegbronnen zijn ingevoerd (afkappen berekeningen bij grotere afstanden). Om die reden is de totale stikstofemissie vanaf het terrein berekend met één oppervlaktebron. Omdat er sprake is van een verschilberekening, kan deze werkwijze worden gehanteerd.

2.1. Uitgangspunten

Motorcrossen en baanonderhoud

Voor de berekening van de emissie van NO_x vanwege crossmotoren is uitgegaan van gegevens zoals gepubliceerd op de site van AERIUS (www.aerius.nl), waarbij het hoogste kental is gebruikt voor lichte motorvoertuigen (waaronder motoren). De emissie bedraagt 0,642 g/motor/km. Op basis van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur bedraagt de emissie van NO_x dan 0,0321 kg/motor/uur.

Voor wat betreft baanonderhoud is uitgegaan van een standaard kental van 9,2 g/kWh voor dieselaangedreven werktuigen (tractor/mobiele kraan), wat neerkomt op 1,38 kg/uur (gemiddeld vermogen 150 kW).

Bezoekersverkeer

Voor de berekening van NO_x vanwege bezoekersverkeer is eveneens gebruik gemaakt van het kental 0,642 g/km, waarbij voor de totale routelengte op zowel de openbare weg als op het terrein is uitgegaan van 3,5 km.

In onderstaande tabellen 2.1 en 2.2 zijn de uitgangspunten voor de berekeningen samengevat voor de referentiesituatie en het basisalternatief. In het basisalternatief is tevens rekening gehouden met veldsporten en geluidarme evenementen (extra bezoekersverkeer).

Tabel 2.1: uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen in de referentiesituatie

Bron	weken/jaar	dagen/week	uren/dag	emissie/uur	totale emissie/jaar
				NO _x [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]
trainingen	52	2	15	0,0321	50,1
baanonderhoud	52	1	2	1,38	143,5
wedstrijden	3	1	240	0,0321	23,1
verkeer terrein					8,1
totaal per jaar terrein					224,8
			aantal/dag	aantal/jaar	aantal/weekdag
verkeer trainingen	52	2	100	10.400	28,5
verkeer wedstrijden	3	1	750	2.250	6,2
Totaal				12.650	34,7

Tabel 2.2: uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen voor het basisalternatief

Bron	weken/jr	dagen/week	uren/dag	emissie/uur	totale emissie/jaar
				NO _x [kg/uur]	NO _x [kg/jaar]
trainingen	52	2	40	0,0321	133,5
baanonderhoud	52	1	2	1,38	143,5
wedstrijden	3	1	240	0,0321	23,1
minibaan	52	2	8	0,0321	26,7
verkeer terrein					13,3
totaal per jaar terrein					340,1
			aantal/dag	aantal/jaar	aantal/weekdag
verkeer trainingen	52	2	100	10.400	28,5
verkeer wedstrijden	3	1	750	2.250	6,2
verkeer veldsporten	52	2	50	5.200	14,2
verkeer geluidarme evenementen	4	1	750	3.000	8,2
totaal				20.850	57,1

Toelichting tabellen:

Het verkeer van en naar de Prikkedam is als lijnbron/weg ingevoerd met het aantal mvt/etmaal (de activiteiten zijn omgerekend naar een gemiddelde weekdag per jaar nu de depositie ook wordt berekend en uitgedrukt in mol/ha/jaar). Het aantal voertuigbewegingen (mvt) is 2x het aantal auto's/weekdag, die zich in een noordelijke en zuidelijke route splitsen.

Voor het verkeer op het terrein is de NO_x emissie separaat berekend op basis van 1 km rijroute per auto in totaal. Daarbij is voor NH₃ rekening gehouden met het kentel conform AERIUS voor lichte motorvoertuigen. Opgemerkt zij dat (wedstrijd)motoren niet voorzien zijn van katalysators, waardoor de uitstoot NH₃ voor de overige relevante bronnen nihil is.

Voor zowel de referentiesituatie als voor de situatie van het voorgenomen bestemmingsplan geldt dat er niet 52 weken per jaar trainingen zullen plaatsvinden. Immers, de woensdag en de zondag voorafgaand aan de wedstrijddag vindt er geen training plaats. Ook op de wedstrijddag zelf zal er geen training plaatsvinden. Omdat deze situatie zich zowel voordoet in de referentiesituatie als in de situatie van het voorgenomen bestemmingsplan en dit gegeven dus niet van invloed is op de uitkomsten van de verschilberekeningen, is dit aspect niet verder verwerkt in tabel 1 en in tabel 2.

2.2. Resultaat AERIUS-berekening

In de bijlagen zijn de resultaten gegeven van de AERIUS-Calculatorberekeningen op basis van bovenstaande uitgangspunten. Uit de resultaten blijkt dat het voorgenomen bestemmingsplan zorgt voor 0,00 mol/ha/jaar aan stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten vanwege stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten.

3. Geluid

In haar toetsingsadvies maakt de Commissie de volgende opmerkingen over geluid:

Presentatie van bepalende factoren

Het opnieuw tegen het licht houden van de geluidonderzoek en van het toetsingskader voor geluid, het uitwerken van aanvullende maatregelen en het in gewijzigde vorm presenteren van eerder uitgevoerde geluidberekeningen hebben naar het oordeel van de Commissie niet geleid tot een overzichtelijk eindresultaat. Het nieuwe, akoestische onderzoek wijzigt en vult aan, maar ontbeert een overzichtelijke samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten en resultaten (gehanteerde bronsterkten, kenmerken van beschouwde alternatieven, maatregelen en relevante geluidniveaus). De samenvatting van het MER lost dit probleem niet op en wordt op onderdelen als technisch en specialistisch ervaren. Een leesbare introductie van de gehanteerde geluidmaten ontbreekt. In haar eerdere advies had de Commissie geadviseerd om die op te nemen. Daarom adviseert de Commissie om in de oplegnotitie bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

3.1. Toetsingskader

Bij de beoordeling van de geluidsaspecten van de motorcrossbaan zijn de volgende toetsingskaders gehanteerd:

Goede ruimtelijke ordening op basis van de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” uit 2009

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van stap 3 is voor wat betreft trainingen nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode.

Bij hogere geluidbelastingen dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag in dergelijke gevallen tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht, onderbouwd, en gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen (aangeduid als stap 4).

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (VROM, oktober 1998). Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (= maat voor het achtergrondgeluidsniveau, niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L₉₅-niveau 35 à 39 dB(A) bedraagt en gezien de reeds vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden

vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevolgd, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduidbare hinder bij evenementen die niet vaak optreden.

Milieuvergunning

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar. De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 3.1.

Tabel 3.1: Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen ¹		wedstrijden ²	
		L _{Ar,LT} ³	L _{Amax}	L _{Ar,LT} ³	L _{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +5,0$ m.

2 Meet- en beoordelingshoogte $h_o = +1,5$ m (drie wedstrijd-zondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden ~~geen trainingen plaatsvinden~~ (en de openstelling niet langer duurt dan 8 uur).

3.2. Wat blijkt nodig te zijn (gebruiksbeperkingen en maatregelen)

Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen alleen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen als vast onderdeel op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode).
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van de woning Prikkedam 1).

- Geen extra wedstrijden toe te staan omdat bij deze wedstrijden (ook de B-wedstrijden) niet aan de maximale grenswaarden van 55 dB(A) kan worden voldaan.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidniveaus tijdens trainingen en wedstrijden lager zullen zijn dan in de huidige situatie, aangezien er extra maatregelen worden voorgeschreven. Op 3 wedstrijddagen per jaar na, kan worden voldaan aan de aanvaardbare grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde bij woningen. Ook aan de grenswaarde van 70 dB(A) voor pieken kan worden voldaan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert geen milieuwinst op. Het medegebruik door geluidarme activiteiten heeft akoestisch geen invloed.

3.3. Wat is onderzocht (opties)

Uitgangspunten

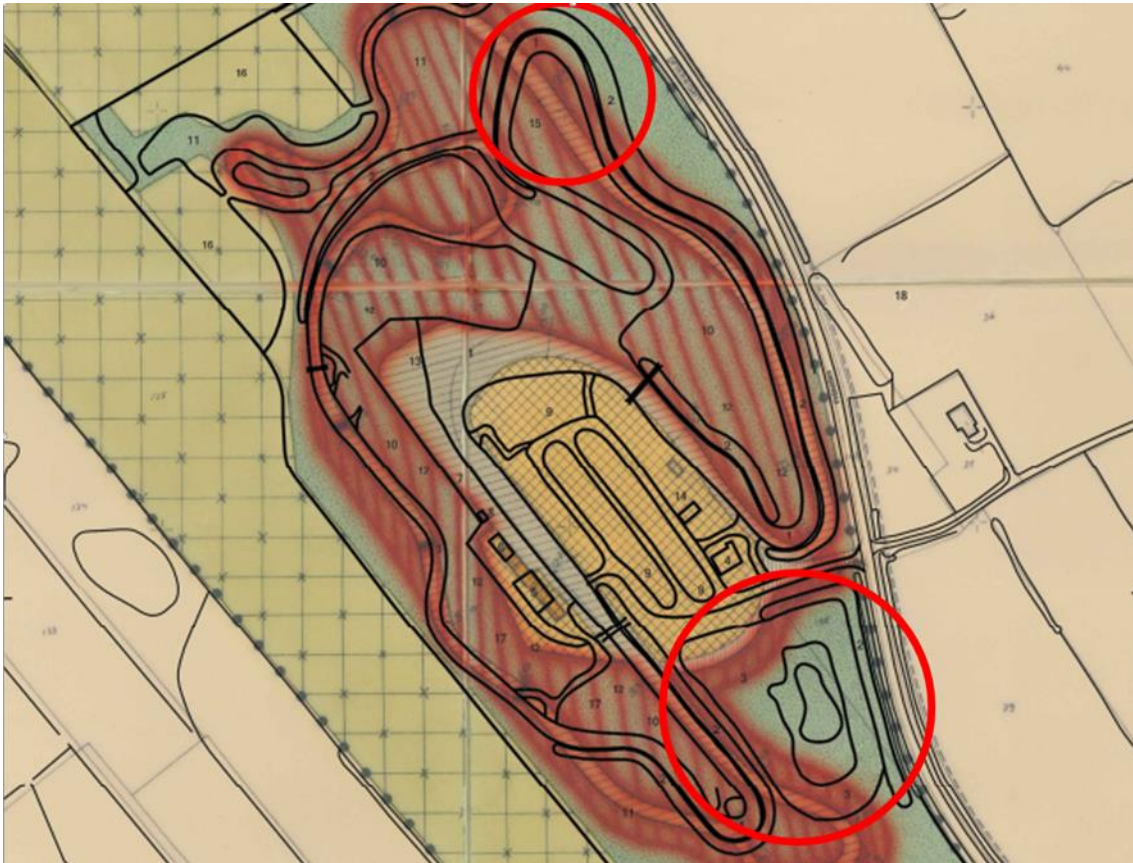
Voor geluid zijn onder andere 3 grootheden onderzocht die de hoogte en mogelijke hinder van het geluid in de omgeving bepalen:

- $L_{Ar,LT}$: het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (gemiddelde geluidniveau per etmaalperiode voor een maatgevende dag);
- L_i : het gestandaardiseerde immissieniveau, zijn het gemeten of berekende geluidniveau tijdens het gebruik van de baan (de gemiddelde meet-/rekenwaarde zonder correcties);
- L_{Amax} : de maximale geluidniveaus (piekgeluiden) tijdens het gebruik van de baan;

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid.

Onderzochte situaties

- *Referentiesituatie* = de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen. In dit geval komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:
 - o De noordelijke bocht in de crossbaan (rode cirkel in figuur 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze maakt wel onderdeel uit van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en ook in de milieuvergunningen is vergund;
 - o Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 1) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
 - o Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
 - o Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
 - o Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.



Figuur 1: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

- *Het voornemen:* het bestaande gebruik van het motorcrossterrein. Uit het MER 1^{ste} fase blijkt dat het voornemen alleen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen als vast onderdeel op te nemen in de voorgenomen activiteit:
 - o Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand "Slow" op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode);
 - o Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van de woning Prikkedam 1).
- Verder ziet het voornemen er als volgt uit:
 - o Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke bocht;
 - o Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan;
 - o Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten;
 - o Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen;
 - o Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag);
 - o Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend;
 - o Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.
- *Plusvariant wedstrijden*, waarin de mogelijkheid voor extra wedstrijden is onderzocht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomt, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren;
 - In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijddagen uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren;
 - Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen. Er worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht;
- *Plusvariant veldsporten:* medegebruik van gebied voor geluidarm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-velddloop, mud-/survivalrun, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar is onderzocht.
 - *Alternatief Beginnersbaan:* is er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht is of de verplaatsing naar het middenterrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij is de parkeerplaats voor wedstrijden, verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.
 - *Toekomstscenario:* elektrisch crossen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, is dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt.

3.4. Resultaten

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$

In onderstaande tabellen 3.2 en 3.3 zijn de berekende geluidniveaus voor het $L_{Ar,LT}$ opgenomen voor zowel de trainingen als de wedstrijden voor de onderzochte situaties.

Tabel 3.2: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens motorcross trainingen op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie	voornemen incl. vaste maatregelen	plusvarianten	Scenario alternatief Beginnersbaan
1	Grindweg 4	45,2	45,7	45,7	45,7
2	Grindweg 2	44,3	45,1	45,1	45,1
3	Bercoperweg 74	45,9	46,7	46,7	46,7
4	Prikkedam 1	51,8	50,2	50,2	50,2
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	47,8	47,8
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	47,1	47,1
7	Grindweg 5	41,4	42,0	42,0	42,0
8	Grindweg 7	40,3	40,7	40,7	40,7
9	Grindweg 9	39,1	39,5	39,5	39,5
10	Grindweg 11	37,8	38,4	38,4	38,4

Tabel 3.3: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ tijdens motorcross wedstrijden op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden			
		referentiesituatie	voornemen incl. vaste maatregelen	plusvarianten B-wedstrijd (A gelijk aan voornemen)	scenario alternatief beginnersbaan
1	Grindweg 4	59,3	57,1	52,2	nvt
2	Grindweg 2	58,4	56,1	51,3	
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	52,9	
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	56,7	
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	54,5	
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	53,8	
7	Grindweg 5	55,5	53,3	48,4	
8	Grindweg 7	54,4	52,1	47,2	
9	Grindweg 9	53,1	51,0	46,1	
10	Grindweg 11	51,9	49,7	44,8	

Hieruit blijkt dat tijdens de trainingen:

- In de referentiesituatie bij 4 woningen het voorkeursgeluidsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden, waarvan bij één woning het geluidniveau ook hoger is dan 50 dB(A), namelijk 52 dB(A).
- Bij het voornemen bij 5 woningen het voorkeursgeluidsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde wordt overschreden, maar bij geen een woning het geluidniveau hoger is dan 50 dB(A).
- De plusvarianten met meer wedstrijden en het verplaatsen van de beginnersbaan hebben geen invloed op deze geluidsniveaus.

Hieruit blijkt dat tijdens de wedstrijden:

- In de referentiesituatie bij alle 10 nabijgelegen/onderzochte woningen de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, waarbij bij 7 woningen het geluidniveau hoger is dan 55 dB(A) en bij 3 daarvan boven 60 dB(A). De hoogste berekende waarde bedraagt 66 dB(A).
- Bij het voornemen wordt bij 9 woningen de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden, waarvan bij 6 woningen het geluidniveau hoger is dan 55 dB(A) en bij slechts 1 hoger dan 60 dB(A). De hoogste berekende waarde bedraagt 62 dB(A).
- De plusvarianten met meer wedstrijden zijn de geluidniveaus van het voornemen ook van toepassing op één extra wedstrijddag, aansluitend op een bestaande wedstrijddag. De geluidniveaus tijdens een B-wedstrijd liggen tussen 45 en 57 dB(A), waarbij 6 woningen een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) ondervinden én een woning een hogere belasting dan 55 dB(A) heeft, namelijk 57 dB(A).

Dit betekent dat in alle berekende situaties aan de huidige vergunningvoorschriften voor geluid kan worden voldaan (uitgaand van 3 wedstrijddagen per jaar). De geluidniveaus tijdens trainingen zijn bij het voornemen lager dan in de referentiesituatie, doordat reeds maatregelen zijn vastgelegd. De resterende niveaus voldoen aan stap 3 van de VNG-brochure en sluiten aan bij gangbare normen op het milieuspoor. Voor wedstrijden geldt in alle gevallen, ook voor de B-wedstrijden de grenswaarde van 50 dB(A) en zelfs de vanuit een goede ruimtelijke ordening maximaal te verlenen grenswaarde van 55 dB(A) wordt overschreden. Dit betekent dat het houden van wedstrijden, buiten de drie toegelaten dagen per jaar, niet mogelijk zijn zonder dat er sprake is van een geluidzone en aanvullende maatregelen in de overdracht of bij de woningen. Het huidige gebruik van 3 wedstrijden per jaar kan binnen de huidige vergunning worden voortgezet, aan de grenswaarden voor deze wedstrijden wordt voldaan.

De gestandaardiseerde immissieniveaus L_i (gemiddelde meet-/rekenwaarde zonder correcties)

- Het verschil tussen het $L_{Ar,LT}$ en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i bedraagt tijdens een training voor alle situaties maximaal 14 dB bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij maatgevende woning Prikkedam 1 tijdelijk oplopen tot:
 - o 65 dB(A) in referentiesituatie;
 - o 64 dB(A) bij het voornemen.
- Het verschil tussen het $L_{Ar,LT}$ en het L_i bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende waarden als volgt worden berekend:
 - o $L_i = 71$ dB(A) in de referentiesituatie;
 - o 70 à 71 dB(A) bij het voornemen.

Deze waarde voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg
- Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen.

Maximale geluidniveaus (piekgeluiden) L_{Amax}

De berekende piekgeluiden:

- Referentie:
 - o 71 dB(A) tijdens trainingen
 - o 77 dB(A) tijdens A-wedstrijden
- Voornemen:
 - o 70 dB(A) tijdens trainingen
 - o 70 dB(A) tijdens A-wedstrijden
- Plusvariant wedstrijden:
 - o 70 dB(A) tijdens A-wedstrijden
 - o 70 dB(A) tijdens B-wedstrijden

In alle situaties, behalve in de referentie, wordt aan de grenswaarde van 70 dB(A) voldaan. Het rijden op de baan veroorzaakt de maatgevende maximale geluidniveaus.

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening referentie

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositiekaart
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho	Prikkedam 1a, 8423 VC Makkinga

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Motorcrossterrein De Prikkedam	RSQuPwztbuuT

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 juli 2019, 11:50	2019	Berekend met eigen rekenpunten.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	240,28 kg/j	365,60 kg/j	125,32 kg/j
NH ₃	1,81 kg/j	2,99 kg/j	1,18 kg/j

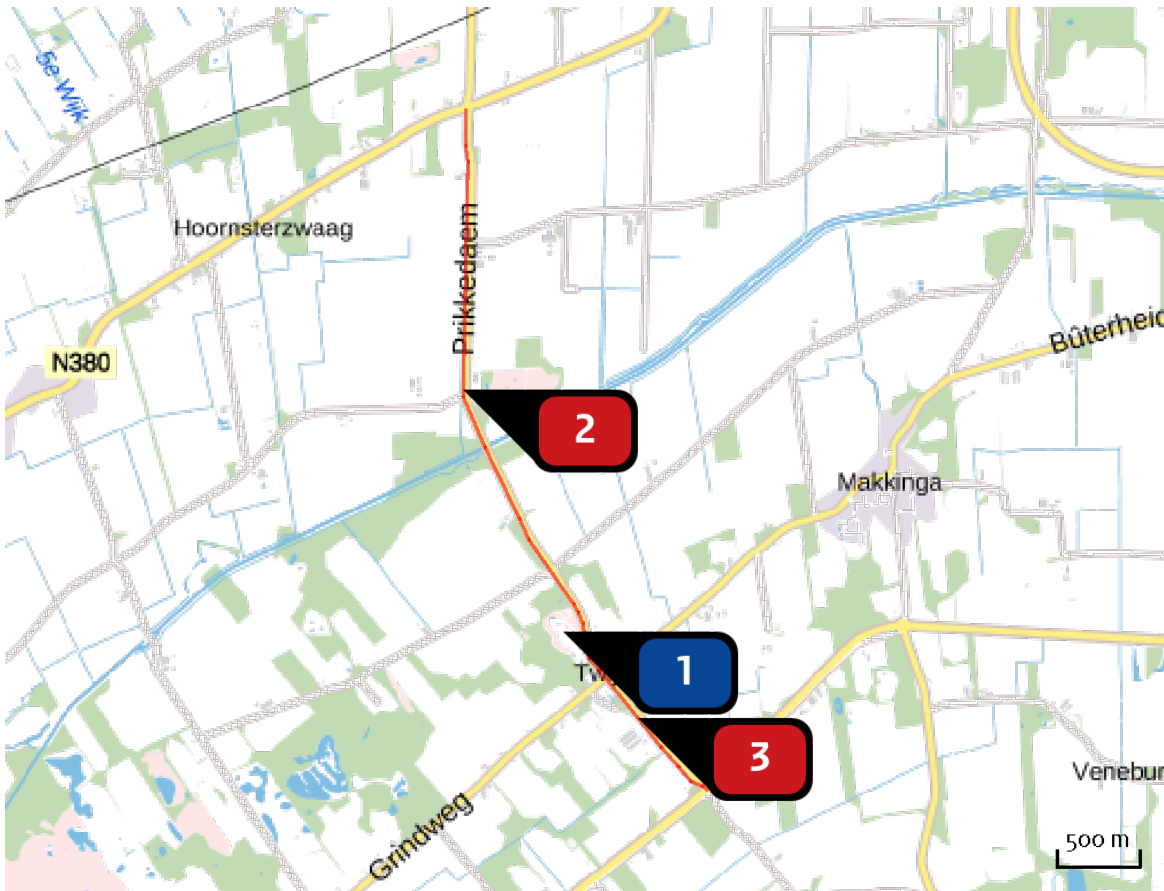
Resultaten

Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

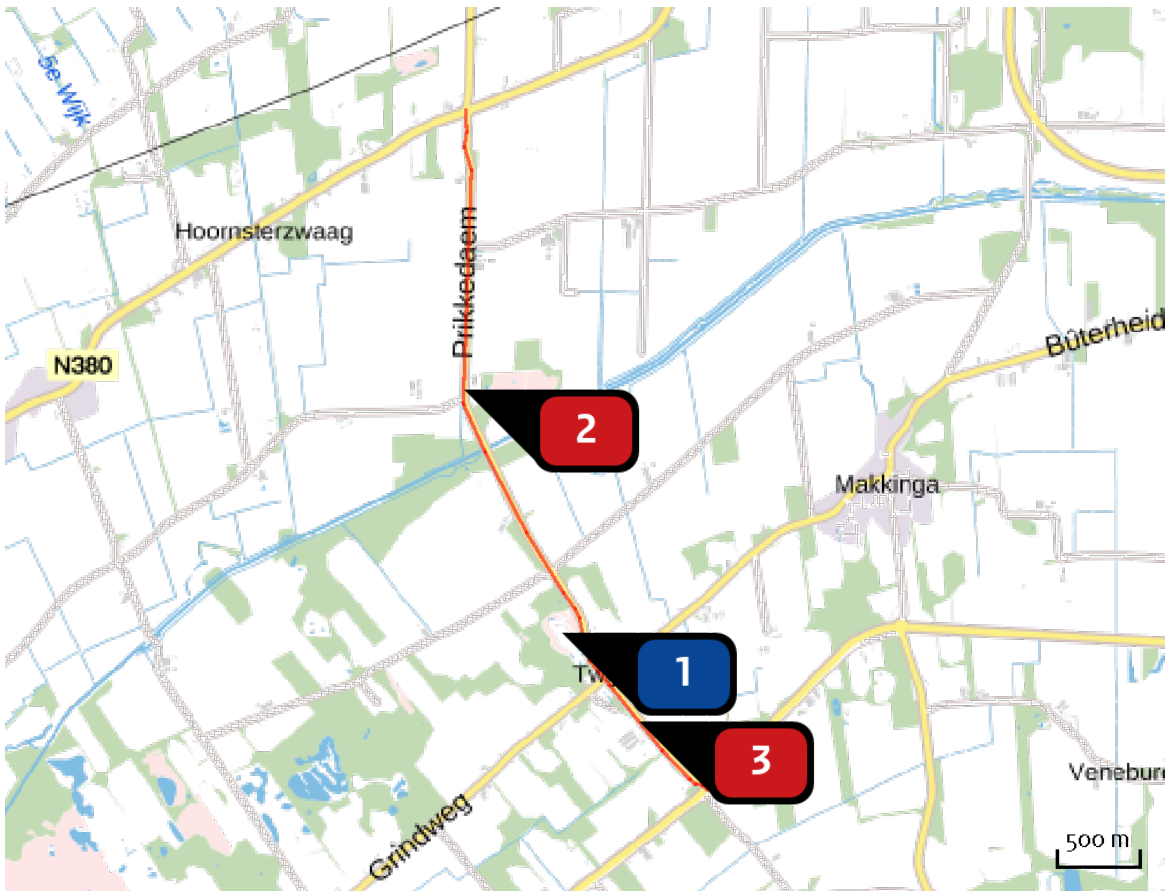
Locatie
referentie



Emissie
referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	referentie terrein ... Anders... Anders...	< 1 kg/j	224,80 kg/j
2	weg ref noord Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,38 kg/j
3	weg ref zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,10 kg/j

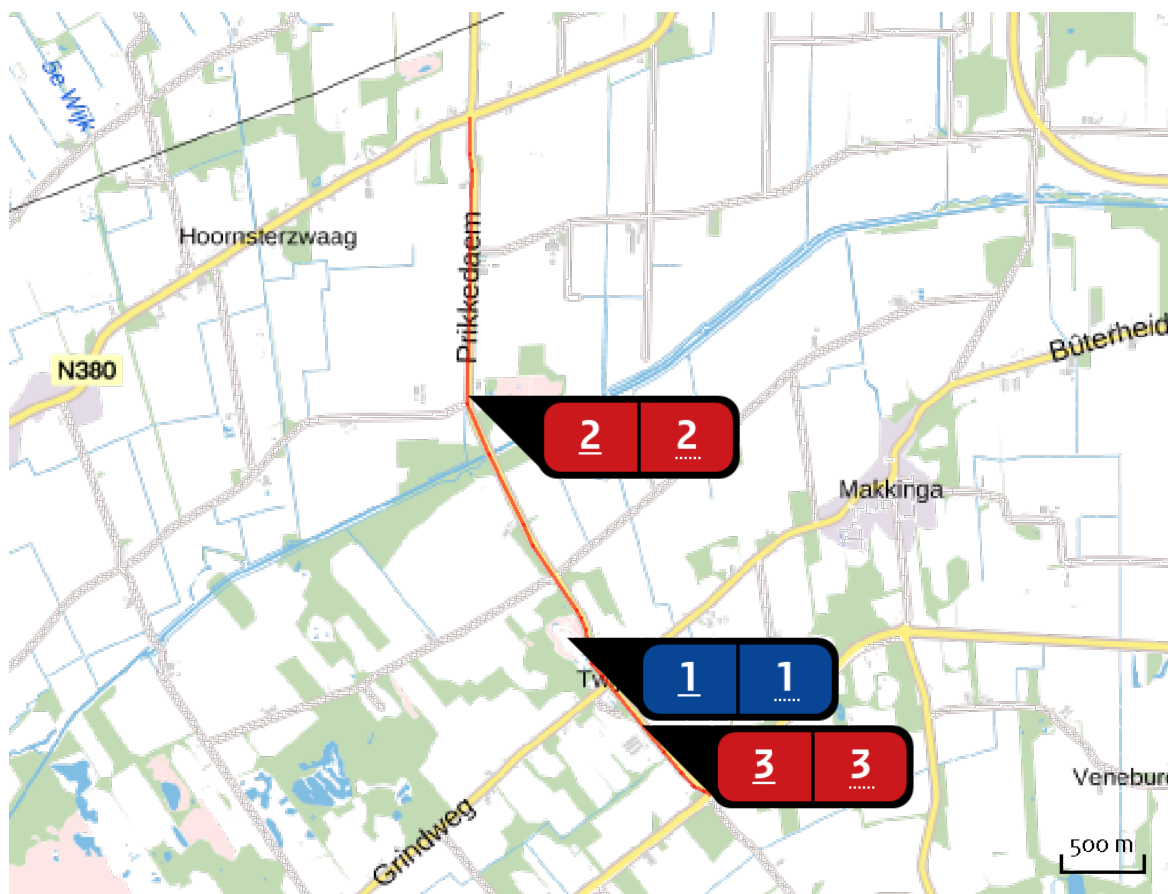
Locatie
basialternatief



Emissie
basialternatief

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	basis terrein ... Anders... Anders...	1,00 kg/j	340,10 kg/j
2	weg basis noord Wegverkeer Buitenwegen	1,47 kg/j	18,91 kg/j
3	weg basis zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,59 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectverschil



Hoogste projectverschil per
natuurgebied



Habitatrichtlijn



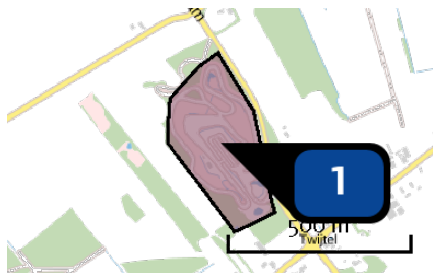
Vogelrichtlijn



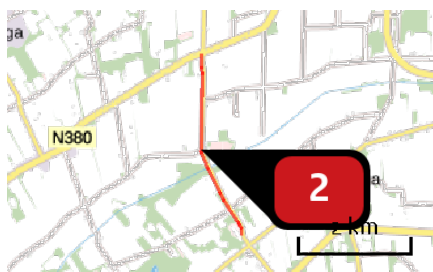
Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Rekenpunten

	Label	Positie	Projectdepositie	Totale depositie	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Van Oordt's Mersken (8 km)	200627, 560185	0,00	0,00	8.103 m
b	Wijnjeterper Schar (6 km)	207181, 563195	0,00	0,00	5.904 m
c	Bakkeveense Duinen (11 km)	214056, 566144	0,00	0,00	10,5 km
d	Fochteloërveen (11 km)	219399, 557817	0,00	0,00	10,7 km
e	Drents-Friese Wold & Leggelderveld (3 km)	212933, 552675	0,00	0,00	3.302 m

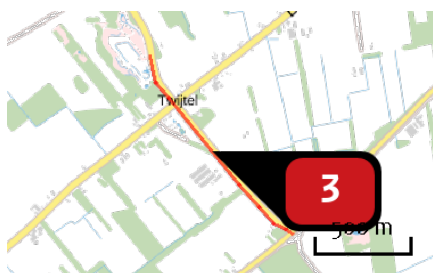
Emissie
(per bron)
referentie

Naam referentie terrein
Locatie (X,Y) 208816, 554227
Uitstoothoogte 0,5 m
Oppervlakte 8,5 ha
Spreiding 0,3 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie
NOx 224,80 kg/j
NH3 < 1 kg/j



Naam weg ref noord
Locatie (X,Y) 208215, 555681
NOx 11,38 kg/j
NH3 < 1 kg/j

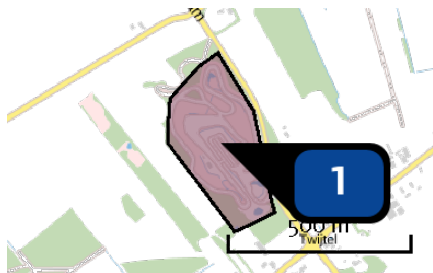
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	11,38 kg/j < 1 kg/j



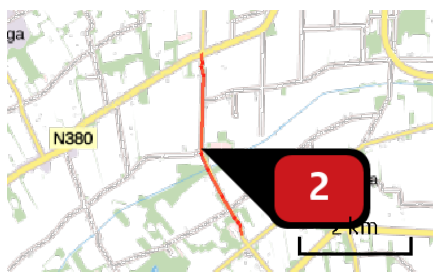
Naam weg ref zuid
Locatie (X,Y) 209264, 553707
NOx 4,10 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	4,10 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
basialternatief

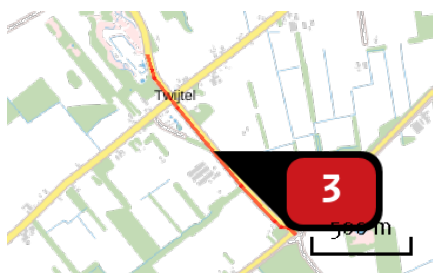


Naam **basis terrein**
Locatie (X,Y) **208816, 554227**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **8,5 ha**
Spreiding **0,3 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **340,10 kg/j**
NH₃ **1,00 kg/j**



Naam **weg basis noord**
Locatie (X,Y) **208221, 555693**
NOx **18,91 kg/j**
NH₃ **1,47 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx	18,91 kg/j
			NH ₃	1,47 kg/j



Naam **weg basis zuid**
Locatie (X,Y) **209277, 553692**
NOx **6,59 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx	6,59 kg/j
			NH ₃	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

Berekening referentie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho	Prikkedam 1a, 8423 VC Makkinga

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Motorcrossterrein De Prikkedam	Ref4nwDw7HTH

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 juli 2019, 11:46	2019	Berekend met eigen rekenpunten.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verschil
NOx	240,28 kg/j	365,60 kg/j	125,32 kg/j
NH ₃	1,81 kg/j	2,99 kg/j	1,18 kg/j

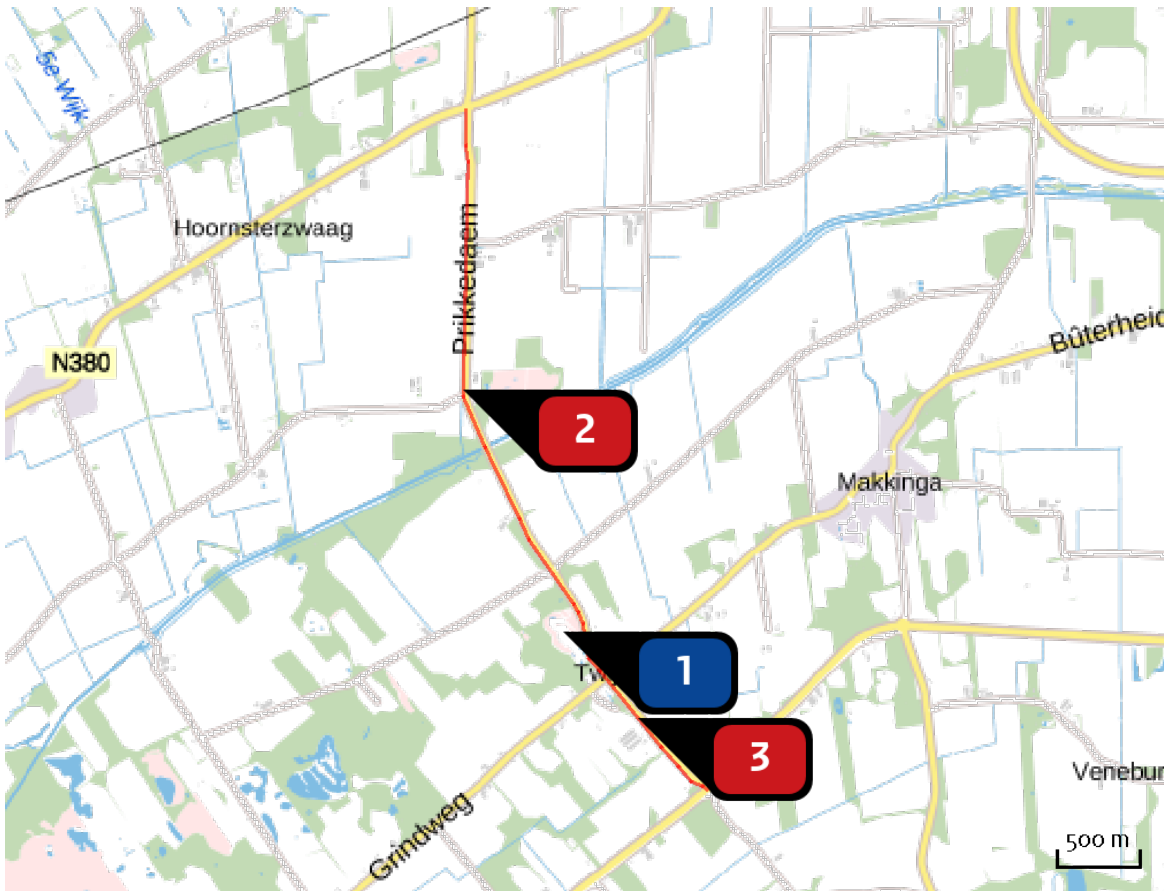
Resultaten

Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

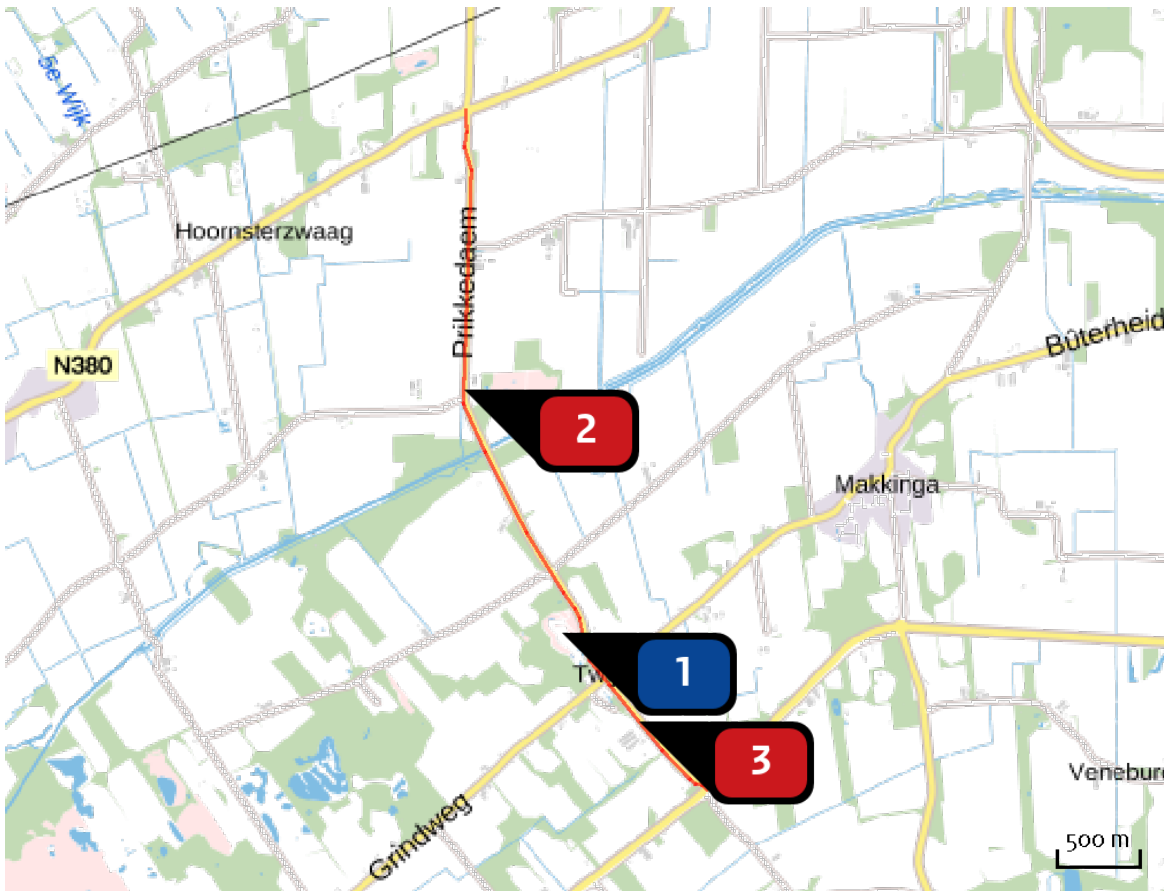
Locatie
referentie



Emissie
referentie

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	referentie terrein Anders... Anders...	< 1 kg/j	224,80 kg/j
2	weg ref noord Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,38 kg/j
3	weg ref zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,10 kg/j

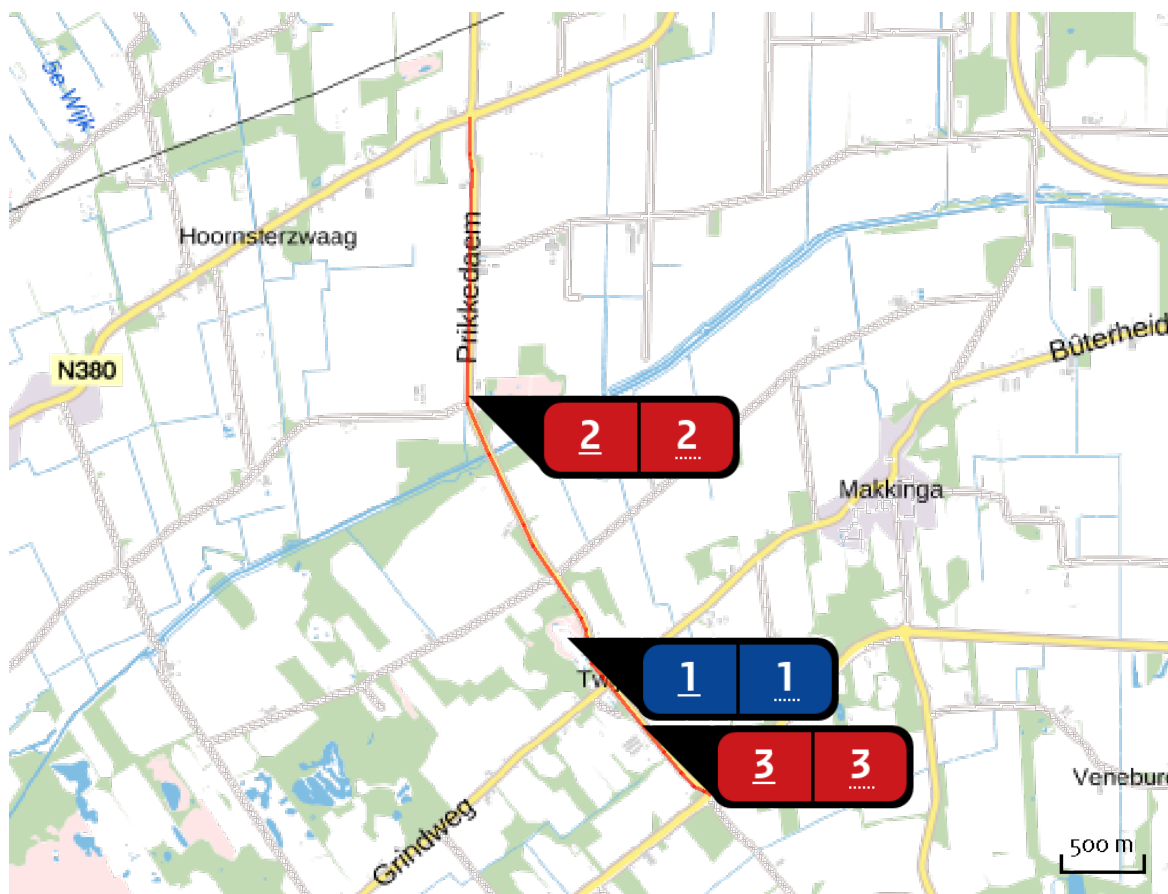
Locatie
basialternatief



Emissie
basialternatief

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	basis terrein ... Anders... Anders...	1,00 kg/j	340,10 kg/j
2	weg basis noord Wegverkeer Buitenwegen	1,47 kg/j	18,91 kg/j
3	weg basis zuid Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	6,59 kg/j

Depositie
natuur-
gebieden



Hoogste projectverschil



Hoogste projectverschil per
natuurgebied



Habitatrichtlijn



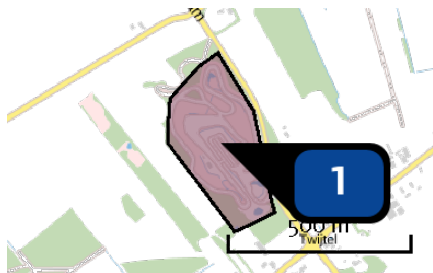
Vogelrichtlijn



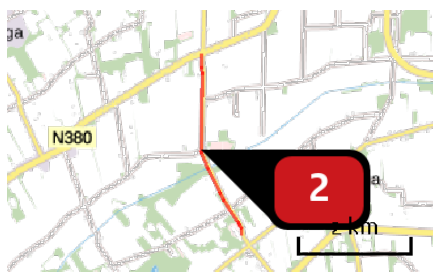
Habitatrichtlijn,
Vogelrichtlijn

Rekenpunten

	Label	Positie	Projectdepositie	Totale depositie	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H2330 (4 km)	213376, 551931	0,00	0,00	3.928 m
b	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H7150 (4 km)	213227, 552802	0,00	0,00	3.573 m
c	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H2310 (3 km)	212987, 552821	0,00	0,00	3.332 m
d	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H6230vka (4 km)	213258, 552117	0,00	0,00	3.756 m
e	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H3160 (4 km)	213413, 551735	0,00	0,00	4.034 m
f	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H4030 (3 km)	213125, 552697	0,00	0,00	3.488 m
g	Drents-Friese Wold & Leggelderveld (3 km)	212933, 552675	0,00	0,00	3.302 m
h	Drents-Friese Wold & Leggelderveld H3130 (3 km)	213003, 552952	0,00	0,00	3.333 m

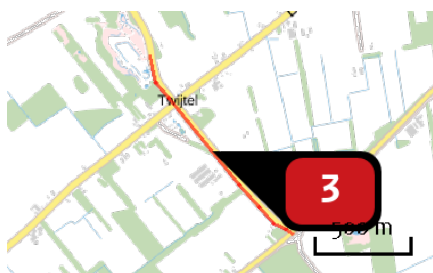
Emissie
(per bron)
referentie

Naam referentie terrein
Locatie (X,Y) 208816, 554227
Uitstoothoogte 0,5 m
Oppervlakte 8,5 ha
Spreiding 0,3 m
Warmteinhoud 0,000 MW
Temporele variatie Continue emissie
NOx 224,80 kg/j
NH3 < 1 kg/j



Naam weg ref noord
Locatie (X,Y) 208215, 555681
NOx 11,38 kg/j
NH3 < 1 kg/j

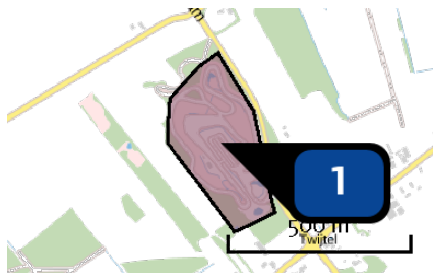
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	11,38 kg/j < 1 kg/j



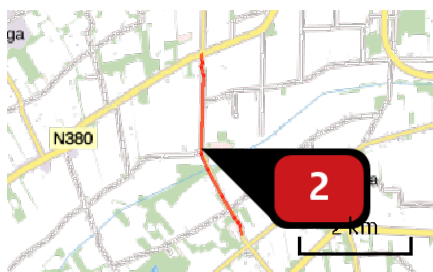
Naam weg ref zuid
Locatie (X,Y) 209264, 553707
NOx 4,10 kg/j
NH3 < 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	34,7	NOx NH3	4,10 kg/j < 1 kg/j

Emissie
(per bron)
basialternatief

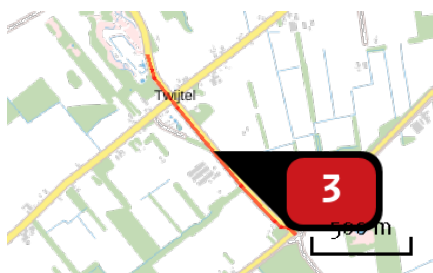


Naam **basis terrein**
Locatie (X,Y) **208816, 554227**
Uitstoothoogte **0,5 m**
Oppervlakte **8,5 ha**
Spreiding **0,3 m**
Warmteinhoud **0,000 MW**
Temporele
variatie **Continue emissie**
NOx **340,10 kg/j**
NH₃ **1,00 kg/j**



Naam **weg basis noord**
Locatie (X,Y) **208221, 555693**
NOx **18,91 kg/j**
NH₃ **1,47 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx	18,91 kg/j
			NH ₃	1,47 kg/j



Naam **weg basis zuid**
Locatie (X,Y) **209277, 553692**
NOx **6,59 kg/j**
NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	57,1	NOx	6,59 kg/j
			NH ₃	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20180926_2a474e88d4

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Plan:	Bestemmingsplan De Prikkedam
Onderwerp:	Provinciale verordening Romte 2014
Datum:	2 september 2019
Auteur:	H.M. Smit, BSc

In deze memo is een nadere beschrijving opgenomen, ter onderbouwing of wordt voldaan aan de provinciale Verordening Romte 2014. Het aantal bezoekers aan de hand van de voorgenomen activiteiten en het bijbehorende verkeer en parkeren nader uitgewerkt.

In het MER worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Trainingen: De MSV heeft zelf aangegeven dat er 10-100 personen naar de training komen, maar noemde ook een voorbeeld van 108 sporters met nog begeleiders. In het MER is daarom in de referentiesituatie uitgegaan van 100 auto's en 200 mensen per training, dus 2x per week. De maximale situatie bestaat dan uit 200 auto's per week en 400 personen per week. Per jaar zijn dat 10.400 auto's en circa 20.800 personen.
- Wedstrijden: De MSV heeft aangegeven dat er circa 1.300 personen op een wedstrijddag aanwezig zijn. En circa 750 auto's kunnen parkeren op de aangewezen terreinen. In het MER wordt uitgegaan van 750 auto's waarin 2 personen zitten. Dit komt neer op circa 1.500 bezoekers. Op jaarbasis bedraagt de voorgenomen situatie, 3 wedstrijden per jaar is 2.250 auto's en 4.500 personen.
- Voor veldsporten en recreatief medegebruik wordt 50 personen en 50 auto's gehanteerd per dag. De maximale situatie voor het gekozen alternatief zal bestaan uit 365 dagen per jaar x 50 auto's en 18.250 personen.
- Voor het gekozen alternatief wordt een maximum gesteld aan 4 x per jaar veldsportevenementen waarbij maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn. Uitgaande van 2 personen per auto's betreft de parkeeropgave 750 per evenement. Op jaarbasis bedraagt het aantal auto's 3.000 en het aantal personen bedraagt 6.000.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten bedraagt het bezoekersaantal 49.550 personen per jaar.

Theoretische aanbod parkeerterreinen

Op een parkeerterrein neemt elke parkeerplaats ongeveer 25 m² ruimte in beslag (CROW publicatie 381, Toekomstbestendig parkeren). Dit is de ruimte inclusief parkeewegen en geldt voor verharde parkeerterreinen die met markeringen compact zijn ingericht. De terreinen in het plangebied zijn onverhard en niet ingetekend. Doordat de parkeerplaatsen niet zijn ingetekend, maar dit in het vrije veld door middel van parkeewachters wordt ingevuld, is de kans groot dat het minder zorgvuldig wordt ingedeeld. Dit leidt tot een grotere oppervlakte per auto. Daarnaast zal een deel van de voertuigen ook groter zijn dan bij overige sporten en evenementen, in de zin van een terreinwagen of personenauto met een aanhanger. Ook dit en het feit dat het terrein onverhard is zal een doorwerking hebben op de invulling van de parkeerterreinen. Hierdoor is gerekend met 27 m² ruimtebeslag per voertuig. De oppervlakten van de drie terreinen worden gedeeld door 27 om het maximum aantal parkeerplaatsen te bepalen. Dit leidt tot het aantal zoals is opgenomen in onderstaande tabel. Zoals omschreven in het MER gaat het per auto om 2 personen per voertuig (rijder + toeschouwer).

Tabel 1.1 Theoretisch aanbod parkeerterreinen

Terrein	Oppervlakte in m ²	Aantal parkeerplaatsen	Aantal personen
Noordelijke parkeerplaats	9.200	340	680
Rennerskwartier	7.500	278	556
Beginnersbaan	3.500	130	260
Totaal		748	1.496

De MSV gaat uit van circa 1.300 bezoekers per landelijke of regionale motorcrosswedstrijd. Met het MER wordt dit naar het maximum van 1.500 bezoekers per dag verruimd. Daarbij is in het MER uitgegaan van 2 personen per voertuig, wat leidt tot 750 auto's. In theorie, wanneer de terreinen optimaal worden gebruikt (25 m² per parkeerplaats), zijn 808 geparkeerde auto's mogelijk. Met 2 personen per voertuig betekent dit een opkomst van 1.616 bezoekers op het terrein. Vanwege de eerdere genoemde argumenten (vrije ruimte gebruik, onverharde grond en geen indeling van parkeervakken) wordt verwacht dat het eerdere aantal van 750 auto's een realistisch aantal is bij de drukste wedstrijden. Zoals uit de bovenstaande tabel te lezen valt, zijn de terreinen geschikt voor 748 auto's (27 m² per parkeerplaats). Op dat moment zijn met 2 personen per voertuig 1.496 bezoekers aanwezig.

Conclusie

Met de uiteenzetting van de gehanteerde uitgangspunten blijkt dat de uitkomsten niet afwijken van hetgeen in het MER is geconcludeerd. De conclusie van het MER blijft gehandhaafd. Het gekozen alternatief levert geen significante effecten op de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. Het bestemmingsplan voldoet aan de provinciale Verordening Romte 2014.

Mededeling aan de Raad

Van : Burgemeester en wethouders
Datum B&W : 1 oktober 2019
Onderwerp : Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam
Portefeuillehouder : Marcel Bos
Vergadering : Commissie Ruimte

Op de agenda van de vergadering van uw raad van 7 oktober 2019 staat ons raadsvoorstel over het vaststellen van het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam. In de vergadering van uw Commissie Ruimte van 23 september 2019 heeft de behandeling van dit voorstel plaatsgevonden.

Bij het raadsvoorstel ontbreekt nog één bijlage: het rapport Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam – onderzoek schaderisico. Deze bijlage stellen wij uw raad hierbij beschikbaar. Hiermee vullen wij ons voorstel aan. Daarbij achten wij het – ook naar aanleiding van de vergadering van uw Commissie Ruimte van 23 september 2019 – wenselijk om het voorstel aan te vullen op het onderwerp Wet natuurbescherming (stikstof) en uw raad op de hoogte te brengen van het toezicht- en de handhaving in de situatie na het vaststellen van het plan.

Onderzoek schaderisico

In ons raadsvoorstel over het vaststellen van het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam hebben wij opgemerkt dat er een risico op schade is die voor vergoeding in aanmerking komt. Dit betreft schade op grond van artikel 6.1, lid 1 in samenhang met lid 2, onder a. van de Wet ruimtelijke ordening (de zogenoemde “planschade”). Om inzicht te krijgen in deze schade is een onderzoek naar het schaderisico uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het rapport Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam – onderzoek schaderisico. Dit rapport was op het moment van ons besluit van 10 september 2019 over het raadsvoorstel en de vergadering van uw Commissie Ruimte van 23 september 2019 nog niet beschikbaar. Het rapport is nu wel beschikbaar.

In het onderzoek zijn directe en indirecte schade vanwege het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam onderscheiden:

- directe schade is de schade die een eigenaar heeft vanwege een wijziging in de regels ruimtelijke ordening die gelden voor gronden waarvan hij eigenaar is. In de voorliggende situatie betreft dit vooral de schade die de eigenaar van het motorcrossterrein (MSV De Prikkedam) kan hebben;
- indirecte schade is de schade die een eigenaar heeft vanwege een wijziging in de regels ruimtelijke ordening die gelden voor gronden in de omgeving van de gronden waarvan hij eigenaar is. In de voorliggende situatie betreft dit vooral de schade die de eigenaar van een woning in de omgeving van het motorcrossterrein kan hebben.

Samengevat blijkt uit de resultaten van het onderzoek dat:

- de geschatte waarde van de directe schade € 515.952,00 is;
- de geschatte waarde van de indirecte schade € 8.900,00 is;
- de directe schade niet voor vergoeding in aanmerking komt omdat door MSV De Prikkedam “geen geslaagde pogingen zijn ondernomen om een milieuvergunning met hogere geluidgrenswaarden te krijgen”;

- de indirecte schade – met uitzondering van de schade bij de woningen aan de Prikkedam 1 en Prikkedam 2 – niet voor vergoeding in aanmerking komt omdat het besluit van uw raad van 10 juni 1980 over het vaststellen van het bestemmingsplan motorcrossterrein “Prikkedam” het schadeveroorzakende besluit was;
- de indirecte schade bij de woningen aan de Prikkedam 1 en Prikkedam 2 mogelijk voor vergoeding in aanmerking komt.

Op basis hiervan schatten wij het schaderisico vanwege het vaststellen van het bestemmingsplan op € 8.900,00 (voor indirecte schade).

Bijlage 6 - Rapport Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam – onderzoek schaderisico bij het raadsvoorstel vullen wij in met het rapport. In bijlage 1 bij deze mededeling is het rapport ook opgenomen.

Voor uw beeld merken wij hierbij nog het volgende op. In onze memo van 10 september 2019 over de afweging van belangen voor geluid bij het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam (bijlage 1 – memo BP Motorcrossterrein De Prikkedam) zijn in stap 1 bij een keuze voor het waarborgen van de richtafstand van 700 meter de volgende twee alternatieven voor het bestemmingsplan onderscheiden:

1. een bestemmingsplan waarbij het gebruik van het motorcrossterrein niet mogelijk is;
2. een bestemmingsplan waarbij het gebruik van geluidgevoelige gebouwen en terreinen in een zone van 700 m om het motorcrossterrein niet langer mogelijk wordt gemaakt.

Hierbij hebben wij opgemerkt dat wij dergelijke bestemmingsplannen economisch niet uitvoerbaar achten, omdat de gemeente dan tot minnelijke verwerving/onteigening van het motorcrossterrein of geluidgevoelige gebouwen en terreinen moet overgaan. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek schatten wij de lasten van het:

- onteigenen van het motorcrossterrein op € 746.000,-, en het;
- onteigenen van woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A) op € 3.948.000,-.

Hierbij merken wij op dat de keuze voor de woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A) is gemaakt op basis van stap 2 van het stappenplan voor geluid opgenomen in bijlage 5.3 van ‘Bedrijven en milieuzonering’. Dit betreffen de woningen op het perceel aan de:

- Bercoperweg 72, Bercoperweg 74 en de Bercoperweg 75;
- Grindweg 2, Grindweg 4, Grindweg 6;
- Prikkedam 1, Prikkedam 2 en Prikkedam 3.

Op basis hiervan kan de stelling in overweging worden genomen dat er geen alternatief bestemmingsplan mogelijk is met een overeenkomstig resultaat met aanmerkelijk lager lasten.

Wet natuurbescherming (stikstof)

In ons raadsvoorstel hebben wij ook opgemerkt dat er nog onzekerheden zijn naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: AbRvS) van 29 mei 2019 over het voormalige Programma Aanpak Stikstof (hierna: vPAS).

Zoals in het voorstel ook is opgemerkt hebben wij een aanvullende onderbouwing opgesteld over het effect van stikstofemissie vanwege het plan op de, de op grond van de Wet natuurbescherming, beschermde gebieden. Deze onderbouwing is opgenomen in bijlage 5.5 - Nota van zienswijzen - bijlage 4 - oplegnotitie MER. De onderbouwing is opgesteld met de op dat moment (2 september 2019 voor wat betreft het opstellen van de onderbouwing, maar ook 10 september 2019 voor wat betreft ons besluit over het raadsvoorstel) best beschikbare kennis en kunde.

Op 16 september 2019 is door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport een naar aanleiding van de uitspraak van de AbRvS van 29 mei 2019 aangepaste versie van Aerius Calculator beschikbaar gesteld. Aerius Calculator is het verspreidingsmodel dat is opgesteld voor het vPAS. Naar aanleiding hiervan is in aanvulling op de onderbouwing zoals die bij ons raadsvoorstel is

opgenomen een memo opgesteld. In bijlage 2 bij deze mededeling is deze memo opgenomen. In deze memo zijn de resultaten van Aeries Calculator opgenomen waarbij de stikstofdepositie vanwege het plan zijn bepaald.

Uit de resultaten van Aeries Calculator blijkt dat de toename van de stikstofdepositie vanwege het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam 0,00 mol N/ha/j is. Hiermee komt het resultaat van Aeries Calculator overeen met het resultaat zoals opgenomen in de aanvullende onderbouwing. Samengevat stellen wij op basis hiervan vast dat in de onderbouwing gebruik gemaakt is van de op dit moment 'best beschikbare wetenschappelijke kennis' en dat op basis hiervan 'elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van het plan kan worden weggenomen'. Uw raad kan op basis hiervan voor wat betreft het effect van stikstofemissie vanwege het plan op de, de op grond van de Wet natuurbescherming, beschermde gebieden dan ook vaststellen.

Bijlage 5.5 - Nota zienswijzen - bijlage 5 – oplegnotitie MER bij het raadsvoorstel vullen wij aan met de hiervoor bedoelde memo waardoor uw raad deze ook bij uw besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan in overweging kan nemen.

Toezicht- en handhaving

Bij de behandeling van ons raadsvoorstel over het vaststellen van het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam in de vergadering van uw Commissie Ruimte van 23 september 2019 is ook het toezicht en de handhaving in de situatie na het vaststellen van het plan ter sprake gebracht.

Op 3 juni 2019 heeft ons college besloten om het ontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage te leggen voor zienswijzen. Hierbij hebben wij ook besloten om toezicht- en handhavingsbeleid voor het terrein op te stellen. Bij dit besluit hebben wij overwogen dat ons college een beginselplicht tot handhaving heeft en dat de situatie van het motorcrossterrein een situatie is met een handhavingsverleden. Alleen al op basis hiervan zullen wij het handelen op het motorcrossterrein niet vrij laten. Met andere woorden: wij zullen er toezicht op houden dat iedereen zich aan de regels houdt en wanneer dat nodig is zullen wij die regels ook handhaven.

Op basis van ons besluit van 3 juni 2019 is op dit moment een toezicht- en handhavingsplan voor het motorcrossterrein De Prikkedam in voorbereiding. Het is onze uitdrukkelijke bedoeling om het toezicht- en handhavingsplan vast te stellen voor het in werking treden van het bestemmingsplan. Hiermee is het voor iedereen – MSV De Prikkedam, de inwoners en de gemeente – duidelijk op welke manier toezicht en handhaving plaats zal vinden. Wij zullen uw raad ons besluit mededelen.

Om uw raad nu al enigszins inzicht te bieden in het toezicht- en handhavingsplan merken wij op dat het onze bedoeling om het op dit moment bestaande toezicht en de bestaande handhaving voor te zetten. In het toezicht- en handhavingsplan zullen wij dit verder uitwerken. Dit zullen wij doen op basis van ons op dit moment geldende handhavingsbeleid en op basis van de Landelijke Handhavingsstrategie¹.

¹ Meer informatie over de Landelijke Handhavingsstrategie kunt u vinden op <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/handhaving/landelijke/>.

**Bestemmingsplan Motorcrossterrein
De Prikkedam onderzoek schaderisico**



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Gemeente Ooststellingwerf

Bestemmingsplan motorcrossterrein De Prikkedam - onderzoek schaderisico

identificatie

projectnummer:

20190350

projectleider:

mr. J. Poelstra

auteur(s):

mr. drs. M. Braakensiek

planstatus

datum:

30-09-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

status:

Concept

GEMEENTE OOSTSTELLINGWERF 20190350 / 30-09-2019
BESTEMMINGSPLAN MOTORCROSSTERREIN DE PRIKKEDAM - ONDERZOEK
SCHADERISICO

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING 1	
1.1. Aanleiding	1
1.2. Onderzoeksgegevens	1
1.3. Leeswijzer	1
2. WETTELIJK KADER	3
3. HET GELDENDE PLANOLOGISCHE REGIME	5
3.1. Inleiding	5
4. HET TOEKOMSTIGE PLANOLOGISCHE REGIME	11
4.1. Inleiding	11
5. PLANOLOGISCHE VERGELIJKING	16
6. PLANSCHADERISICOGEOVOELIGE OBJECTEN	19
6.1. Inleiding	19
6.2. Risicogevoelige objecten directe schade: Motorcrossterrein Prikkedam	19
6.3. Risicogevoelige objecten indirecte schade: omliggende woningen	20
7. WAARDEVERMINDERING DOOR PLANOLOGISCHE WIJZIGING	21
8. VERGOEDBAARHEID VAN EVENTUELE PLANSCHADE	21
8.1. Voorzienbaarheid /risicoaanvaarding/ risicovol stilzitten	22
8.2. Beoordeling voorzienbaarheid	22
8.4. Beoordeling normaal maatschappelijk risico	24
8.5. Normaal maatschappelijk risico	25
9. CONCLUSIE	26

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

In de gemeente Ooststellingwerf ligt aan de weg De Prikkedam het gelijknamige motorcrossterrein. Dit ligt in het buitengebied, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. Op het terrein ligt een motorcrossbaan van ongeveer 1.530 meter, die gebruikt wordt door Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) voor de motorcross-sport. Hieronder is in figuur 1.1 de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt (samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen. Behalve het motorcrossterrein maken ook nog een aantal agrarische percelen en gronden aangewezen voor natuur deel uit van het in het plangebied.

In deze planschaderisicoanalyse wordt voor het nieuwe bestemmingsplan voor het motorcrossterrein in beeld gebracht wat de kwalitatieve en kwantitatieve omvang van het risico op planschade is. Hierbij ligt de focus op het motorcrossterrein. Overige planologische wijzigingen, zoals ondergeschikte veranderingen in de regeling voor de agrarische percelen blijven buiten beschouwing.

1.2. Onderzoeksgegevens

Deze planschaderisicoanalyse is in opdracht van de Gemeente Ooststellingwerf uitgevoerd. Bij het opstellen van deze analyse is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

1. het uitbreidingsplan in hoofdzaak uit 1965;
2. het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam uit 1980;
3. de milieuvergunning die Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân op 22 augustus 2001 verleenden voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit;
4. de aanvullende milieuvergunning die Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf verleenden op 28 april 2008;
5. het ontwerpbestemmingsplan "Prikkedam" d.d. 12 september 2019.

Voor de totstandkoming van deze planschaderisicoanalyse is (de omgeving van) het plangebied bezocht.

1.3. Leeswijzer

De planschaderisicoanalyse is uitgevoerd binnen het wettelijke kader van planschade, zoals beknopt beschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de maximale bouw- en gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein op basis van de geldende planologische regeling. Hoofdstuk 4 geeft de maximale invulling van

het vast te stellen bestemmingsplan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 de vergelijking gemaakt tussen de twee plannen, en wordt in kwalitatieve en kwantitatieve zin beschreven welk planologisch nadeel kan ontstaan als gevolg van de planologische wijziging. Deze beoordeling vindt plaats zowel ten aanzien van motorcrossbaan (exploitatiemogelijkheden), als ten aanzien van de omliggende woningen van het terrein, zoals genoemd in Bijlage 3, adressenlijst, bij het nieuwe plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 beoordeeld ten aanzien van welke objecten een potentieel planschaderisico bestaat.

Hoofdstuk 7 geeft de hoogte van het potentiële planschaderisico, waarna in hoofdstuk 8 ingegaan wordt op de vergoedbaarheid van de planschade in het kader van voorzienbaarheid en/of normaal maatschappelijk risico. Tot slot geeft hoofdstuk 9 de samenvatting en conclusie.

2. WETTELIJK KADER

Schade die ontstaat als gevolg van een planologische regeling, kan voor een (gedeeltelijke) vergoeding in aanmerking komen. Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zoals deze sinds 1 juli 2008 van kracht is, vormt de wettelijke basis voor een mogelijke tegemoetkoming in planschade.

Schadeoorzaak

In voorliggende planschaderisicoanalyse wordt als schadeoorzaak het nieuwe nog vast te stellen bestemmingsplan voor het motorcrossterrein aangemerkt overeenkomstig artikel 6.1, lid 2, onder a van de Wro (versie d.d. 12 september 2019).

Directe en indirecte schade

Bij planschade wordt onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte planschade. Bij indirecte planschade gaat het om schade die een eigenaar van een perceel lijdt als gevolg van een planologische wijziging die ontwikkelingen in de naaste omgeving van zijn perceel mogelijk maakt. Directe planschade betreft de schade die een eigenaar van een perceel lijdt als gevolg van een planologische wijziging op het eigen perceel. Deze planschaderisicoanalyse behandelt zowel het risico op directe als op indirecte planschade.

Normaal maatschappelijk risico

Schade komt in beginsel voor een tegemoetkoming in aanmerking als de schade in de vorm van inkomensderving of vermindering van waarde van een onroerende zaak betreft. Het recht op een tegemoetkoming in planschade bestaat enkel, indien de schade redelijkerwijs niet voor eigen rekening van de aanvrager behoort te blijven en de vergoeding van die schade niet of onvoldoende anderszins is verzekerd. De Wro bepaalt dat enkel schade die buiten het normale maatschappelijke risico valt, voor een tegemoetkoming in aanmerking komt. Schade die tot het normale maatschappelijk risico wordt gerekend, komt dus voor rekening van de aanvrager van de planschade. Bij directe planschade is geen sprake van het wettelijk forfait van 2% voor het normaal maatschappelijk risico, maar dient onderbouwd te worden dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag en dat de schade niet onevenredig is in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak. Alleen als deze onderbouwing slaagt, kan (een deel van) de planschade tot het normaal maatschappelijk risico worden gerekend.

Aanvraagperiode

Een aanvraag moet binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het planologisch besluit waarop de aanvraag betrekking had worden ingediend. Om voor een tegemoetkoming in schade in aanmerking te komen, moet degene die vraagt om tegemoetkoming in schade in een planologisch nadeliger positie gekomen zijn als gevolg van de planologische wijziging. Om te kunnen bepalen of deze situatie zich voordoet, moet de maximale invulling op grond van de oude planologische situatie worden vergeleken met de mogelijkheden

die de nieuwe planologische situatie biedt. De feitelijke situatie is niet maatgevend.

Voorzienbaarheid

Op grond van artikel 6.3 Wro dienen burgemeester en wethouders bij hun beslissing op de aanvraag rekening te houden met de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak en de mogelijkheden van de aanvrager om de schade te voorkomen c.q. te beperken.

Wijze van beoordelen

Om te kunnen beoordelen of door het nieuwe bestemmingsplan schade kan optreden in de zin van artikel 6.1 Wro, moeten de verschillen tussen het geldende en toekomstige planologisch bepaald worden

Eventuele afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden uit het geldende en toekomstige planologische regime zijn niet relevant voor deze planschaderisicoanalyse, omdat de uitvoering daarvan een zelfstandige schadeoorzaak vormt. Deze worden daarom niet meegenomen in de beschrijving van de verschillen in regimes. In de planologische vergelijking zijn omgevingsvergunningen eveneens niet meegenomen.

3. HET GELDENDE PLANOLOGISCHE REGIME

3.1. Inleiding

Het geldende planologische regime kent een lange geschiedenis. Daarvan wordt hieronder eerst een overzicht gegeven.

1. In 1965 is een uitbreidingsplan in hoofdzaak vastgesteld; daarin werd het motorcrossterrein opgenomen, dat reeds sinds 1946 feitelijk gebruikt werd voor het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam.
2. Op 10 juni 1980 werd het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam vastgesteld, waaraan bij Kroonbesluit van 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring werd onthouden, te weten aan delen van de plankaart. In figuur 1.2 zijn de delen waaraan goedkeuring aan werd onthouden met rode arceringen weergegeven. De overige delen zijn in stand gebleven, waaronder de regeling ter plaatse van de crossbaan.
3. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, herleefde het uit Plan in Hoofdzaken uit 1964.
4. Het Plan in Hoofdzaken is echter per 1 juli 2013 van rechtswege komen te vervallen, ingevolge artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening.
5. Nadien zijn voor de delen waaraan goedkeuring werd onthouden nog verschillende ruimtelijke plannen vastgesteld, waaronder bestemmingsplannen en een beheersverordening. Ook deze hebben bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen stand gehouden. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 voor de delen die in 1987 in stand zijn gebleven nog steeds het geldende planologische regime.
6. Door het vervallen van het Plan in hoofdzaak voor de overige gronden geldt daarvoor geen enkel bestemmingsplan of ander planologisch regime meer.
7. De gemeentelijke bouwverordening heeft aanvullende werking, maar niet ten aanzien van stedenbouwkundige bepalingen, zoals maximale bouw- en oppervlakte maten voor bebouwing.
8. Dit betekent dat ter plaatse van de gronden waarvoor geen ruimtelijk regime meer geldt, alleen nog de (bouw)regels uit de bouwverordening gelden; omdat zoals gezegd de stedenbouwkundige bepalingen niet van toepassing zijn, gelden geen beperkingen inzake de bouwmogelijkheden.
Voor deze planschaderisicoanalyse betekent dit dat ter plaatse van de motorcrossbaan geen (maximale) maatvoering geldt voor de oppervlakte of hoogte van gebouwen en/of bouwwerken.
9. Ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen bij afwezigheid van een ruimtelijke regeling, heeft de Raad herhaaldelijk een voorbereidingsbesluit genomen, waarvan het laatste dateert van 18 december 2018. Als gevolg daarvan is het verboden om het bestaande gebruik te wijzigen van de gronden of bouwwerken binnen het plangebied van

het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Aldus kunnen tot het moment van inwerkingtreding van het thans in procedure zijnde bestemmingsplan "Prikkedam", geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden binnen het plangebied. Een voorbereidingsbesluit kan echter ingevolge de wettelijke schaderegeling in de Wro, ook een zelfstandige planschadegrondslag vormen (zie artikel 6, lid 2 onder d).

10. Al met al is in het kader van deze risicoanalyse vooral relevant, dat ter plaatse van de crossbaan de regeling in het bestemmingsplan 1980 nog van kracht is.

Op het terrein is verder nog een beginnerscrossbaan aanwezig, ook wel de minicrossbaan genoemd. Deze bevindt zich grotendeels op gronden met de bestemming "Natuur". De beginnerscrossbaan is niet als zodanig bestemd in dit bestemmingsplan en ook overigens niet vergund. Het gebruik daarvan is dus niet planologisch toegelaten, en wordt dan ook niet betrokken in de planologische vergelijking.



Figuur 1: Verbeelding van het bestemmingsplan uit 1980.

Ter plaatse van deze gronden is zoals uit het voorgaande bleek, nog steeds het bestemmingsplan uit 1980 van kracht voor het merendeel van de gronden.

De delen waaraan goedkeuring werd onthouden zijn in bovenstaande afbeelding rood gearceerd weergegeven. Deze betreffen vooral delen van de bestemming Natuur, waar volgens de Kroon een regeling had moeten worden geboden voor geluidwerende voorzieningen.

De gronden ter plaatse van de aanwezige crossbaan (in rood, niet gearceerd) hebben in dit bestemmingsplan de bestemming "Recreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross-circuit)". De gronden ten noorden en ten westen van de baan hebben de bestemming "Agrarisch"; de gronden ten zuiden en ten oosten van de baan hebben de bestemming "Natuur". De gronden in het centrum van het terrein zijn bestemd voor "rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein)". Voor de planvergelijking zijn de mogelijkheden ter plaatse van de motorcrossbaan en het verzorgingsterrein het meest relevant; daarvan wordt hieronder de bestemmingsregeling integraal weergegeven. Daar waar relevant voor de planologische vergelijking inzake het gebruik van het motorcross-circuit, wordt de regeling betreffende de gronden met de natuur- en agrarische bestemmingen betrokken.

3.1.1. Bestemmingsregelingen

Gronden bestemd voor rekreatieve doeleinden, categorie MC (motorcross-circuit) (artikel 4).

Toegestaan gebruik

Ingevolge artikel 4, eerste lid, mogen de gronden met deze bestemming "uitsluitend worden gebruikt voor rekreatieve doeleinden in de vorm van het racen en crossen met motorrijwielen, met de daarbij benodigde andere bouwwerken en andere werken."

Toegestane bebouwing

Op grond van het tweede lid, gelden de volgende bebouwingsbepalingen:

- a. op de in lid 1 omschreven gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- b. de hoogte van de andere bouwwerken mag niet meer dan 6.00 m bedragen, met dien verstande dat de hoogte van terreinafscheidingen niet meer dan 2.00 m mag bedragen.

Gronden met de bestemming Verzorgingsterrein (artikel 5)

Toegestaan gebruik

Ingevolge Artikel 5, lid 1, zijn de gronden gelegen in het midden van de crossbaan bestemd voor rekreatieve doeleinden, categorie VT (verzorgingsterrein). Deze gronden mogen uitsluiten worden gebruikt voor rekreatieve doeleinden in de vorm van een verzorgingsterrein ten behoeve van de motorcrosssport, met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken en andere werken."

Het derde lid regelde de mogelijkheden van kamperen, en wel als volgt:
Staan- of ligplaatsen voor onderkomens, indien zulks tijdelijk geschiedt in verband met sportevenementen en parkeerterrein als tijdelijke voorziening in verband met sportevenementen.

Toegestane bebouwing:

Gebouwen mogen ingevolge lid 2 uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bebouwingsvlak worden gebouwd, met dien verstande dat de bouw van niet meer dan één toiletgebouwtje buiten het bebouwingsvlak is toegestaan en de hoogte en oppervlakte daarvan niet meer dan 4.00 meter respectievelijk 36 m² bedragen.

De hoogte van andere bouwwerken mag niet meer dan 6.00 m bedragen.
De bouwvlakken hebben een gezamenlijke oppervlakte van omstreeks 375 m².

Maximale invulling geldende regime

Het bestemmingsplan stelt geen beperkende regels aan het gebruik van de motorcross baan , en evenmin aan het deel van het terrein waarvoor geen bestemmingsplan geldt. Dat betekent dat bij een maximale invulling de crossbaan en de gronden waarvoor geen bestemmingsregeling geldt, alle dagen van het jaar en gedurende 24 uur per dag gebruikt zouden kunnen worden.

Voor het gebruik van de crossbaan is echter wel een milieuvergunning verleend, waarin maximale geluidwaarden en gebruikstijden zijn geregeld. Ten aanzien van de vraag in hoeverre de maximale normen ingevolge een geldende milieuvergunning ook de maximale planologische invulling (mede) bepalen, bestaat enige jurisprudentie: in het geval van indirecte planschade in de vorm van geluidhinder, als gevolg van een schutterij in de gemeente Peel en Maas, oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar einduitspraak als volgt:

“De Afdeling heeft in de tussenuitspraak geoordeeld dat de rechtbank er ten onrechte vanuit is gegaan dat bij de planvergelijking de aan de Schutterij Sint Martinus verleende milieuvergunning dient te worden betrokken. Nu een milieuvergunning ingetrokken dan wel gewijzigd kan worden, biedt deze vergunning volgens de Afdeling geen grond voor het oordeel van de rechtbank dat realisering van de maximale geluidsbelasting die het besluit van 16 december 2008 mogelijk heeft gemaakt met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid kan worden uitgesloten.” (ECLI:NL:RVS:2015:831 18 maart 2015 (uitspraak in hoofdzaak) tussenuitspraak d.d. 24 september 2014. (201305835/2/A2).

De Afdeling geeft vervolgens aan op basis van welke gegevens de maximale invulling dient plaats te vinden:

“Bij de planvergelijking dient het college in het kader van het onderzoek naar

hetgeen op grond van het planologische regime, zoals ontstaan door het besluit van 16 december 2008, op de peildatum maximaal kan worden gerealiseerd, een reële prognose te maken van het gebruik van de schutterij met de daaruit voortvloeiende geluidsbelasting dat redelijkerwijs te verwachten is. Dit onderzoek zal volgens de Afdeling moeten uitwijzen of de geluidsbelasting van dien aard is dat het planologische regime een nadeliger positie van [appellant], met daaruit voortvloeiende schade in de vorm van waardevermindering van zijn woning, tot gevolg heeft gehad.

Overigens betekent deze uitspraak niet dat milieuregels nooit een rol kunnen spelen bij de vraag of met “aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid” een maximale invulling van de planregels is uitgesloten. De Afdeling heeft eerder al bepaald dat (milieu)normen die verankerd zijn in hogere wet- en regelgeving wel tot gevolg hebben dat met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vaststaat dat een maximale planologische mogelijkheid niet kan worden ingevuld of gerealiseerd. Zo oordeelde de Afdeling dat de mogelijkheid van de vestiging van een tankstation met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uitgesloten was vanwege de te geringe afstand tot aanwezige woningbouw ingevolge de milieuwetgeving. (zie uitspraak van 15 maart 2006, (nr. ECLI:NL:RVS:2006:AV5057). Kennelijk werd aangenomen dat dat het niet aannemelijk was dat de wet- en regelgeving gewijzigd zou worden, en de maximale invulling alsnog de realisatie van het tankstation nabij woningen mogelijk maakte.

Gezien het voorgaande zal ten aanzien van het bestemmingsplan uit 1980 gezien moeten worden wat de maximale (gebruiks)mogelijkheden waren in het geval van een reële prognose van de maximale invulling van de planregeling. Naar ons oordeel kon de maximale invulling van het gebruik redelijkerwijs bestaan uit een gebruik voor motorcrosstrainingen en -wedstrijden. In deze risicoanalyse worden de volgende aannames gedaan ten aanzien van wat een reële prognose is van de maximale invulling van het gebruik van de baan:

Trainingen

Trainingen vinden alle dagen van de week plaats op de hoofdcrossbaan, dus ook in de weekenden en met de volgende intensiteit:

Op alle doordeweekse dagen vindt per dag één training van 3 uur plaats, te weten in de avondperiode tussen 19.00 en 23.00 uur;

In de weekenden vinden vier trainingen van elk 3 uur per dag plaats op de (hoofd)crossbaan, te weten twee voor gevorderden en twee voor beginners.

De trainingen vinden plaats in de dag- en de avondperiode tussen 8.30 uur en 23.00 uur.

Wedstrijden

Het aantal te organiseren en te houden wedstrijden waarbij ook leden van andere motorcrossclubs vertegenwoordigd zijn, wordt bij een maximale invulling redelijkerwijs beperkt door vraag en aanbod, alsmede door de daarvoor noodzakelijke organisatorische voorbereidingen. In het kader van deze risicoanalyse wordt ervan uitgegaan dat bij een maximale invulling per jaar ten

hoogste twaalf motorcrosswedstrijden plaatsvinden. De crossbaan kan ook gebruikt worden voor andere gemotoriseerde voertuigen, zoals 4x4 en quads en de MSV Prikkedam kan bovendien de baan verhuren aan een organisator. Daardoor kunnen drie wedstrijden op jaarbasis aan toegevoegd. Het totaal aantal wedstrijden komt dan op vijftien per jaar.

Bouwmogelijkheden

Bouwen ter plaatse van de crossbaan zal vanwege de veiligheid van de gebruikers zeer beperkt zijn. Aangenomen wordt dat een maximale invulling bestaat uit een 2 meter hoge boarding en verder uit de plaatsing van lichtmasten van maximaal 6 meter hoog aan de uiterste planologische grenzen van de baan.

Ter plaatse van het verzorgingsterrein is omstreeks 375 m² aan bebouwing toegelaten, in de vorm van een clubhuis, en verder een toiletgebouw van maximaal 36 m².

Maximale geluidsbelasting

Hier wordt opgemerkt dat de maximale geluidwaarden zoals die gelden op grond van de milieuvergunning voor de crossbaan, niet juridisch planologisch zijn vastgelegd in het geldende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kan bij een maximale invulling een (veel) hogere geluidsbelasting mogelijk maken dan in de milieuvergunning is geregeld.

Voor de maximale invulling van de mogelijkheden ter plaatse van de motorcrossbaan betekent dit, dat niet met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid gesteld kan worden dat de huidige maximale geluidwaarden niet alsnog verhoogd konden worden.

4. HET TOEKOMSTIGE PLANOLOGISCHE REGIME

4.1. Inleiding

Het feitelijke beloop van de crossbaan is op twee locaties in beperkte mate gewijzigd is. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit vastgelegd in de vorm van een aanpassing van de planverbeelding.

Dit hoofdstuk geeft de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden die van belang kunnen zijn voor de planologische vergelijking. De bestemmingsregeling inzake het motorcrosssterrein wordt onverkort weergegeven. Daar waar relevant voor de planologische vergelijking inzake het gebruik van het motorcross-circuit, wordt de regeling betreffende de gronden met de natuur- en agrarische bestemmingen bij de vergelijking betrokken.

4.1.1. Bestemmingsregeling.

Artikel 5 Sport – Motorcrosssterrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

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

a. een motorcrosssterrein, met dien verstande dat:

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

b. geluidwallen en geluidschermen;

c. groenvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

d. nutsvoorzieningen;

e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

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

g. veldsporten;

h. dagrecreatie;

met daarbij behorende:

i. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding:

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

j. gebouwen;

k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

l. paden en verhardingen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

1. gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
2. de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 1.000 m²;
3. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 7,50 m.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

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

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, ten behoeve van een goede woonsituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten

Op het motorcrossterrein zijn motorcrossactiviteiten in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden toegestaan met dien verstande dat de openstelling van het motorcrossterrein hiervoor minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdag, zondag en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen. De openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten is uitsluitend gedurende de dagperiode toegestaan.

5.4.2 Gebruik van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor motorcrossactiviteiten

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

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

b	Prikkedam 2	68	68
c	Prikkedam 3	67	67
d	Grindweg 4	65	65
e	<u>Bercoperweg 72</u> (hoek perceel)	65	65
f	<u>Bercoperweg 74</u> (hoek perceel)	66	66

met dien verstande dat:

- op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorcrosswedstrijden niet zijn toegestaan;
- op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorvoertuigen met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud groter dan 85 cc niet zijn toegestaan;
- op de zondag en woensdag voorafgaande aan een wedstrijddag er geen motorcrossactiviteiten mogen plaatsvinden;
- de in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunten a tot en met

- d zijn gelegen op de naar het motorcrossterrein gerichte gevel van een geluidsgevoelig object op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- e. het in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt e is gelegen op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse op het bij het geluidsgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- f. het in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt f is gelegen op het bij het motorcrossterrein dichtstbijzijnde punt van het perceel gelegen, op 1,5 m hoogte boven het maaiveld ter plaatse, op het bij het geluidsgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
- g. de eigenaar van het motorcrossterrein vóór 1 maart van het betreffende kalenderjaar een overzicht beschikbaar stelt aan het college van burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf én de eigenaren en/of gebruikers van de in Bijlage 3 bij deze regels opgenomen gebouwen en gronden, waarin is opgenomen:
1. de data van de dagen waarop de motorcrosswedstrijden in dat kalenderjaar zullen plaatsvinden;
 2. de soorten wedstrijden die op de dagen zullen plaatsvinden;

met dien verstande dat:

3. wordt aangetoond dat er gelegenheid is geweest tot participatie, over het onder 1 genoemde onderwerp, door de hiervoor bedoelde eigenaren en/of gebruikers;
4. in het overzicht voor elke wedstrijddag niet meer dan één reservewedstrijddag mag worden opgenomen, met dien verstande dat wanneer gebruik gemaakt wordt van de reservewedstrijddag geen gebruik gemaakt mag worden van de voorgenomen wedstrijddag.

5.4.3 Gebruik van het verzorgingsterrein

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

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

5.4.4 Gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten

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

- a. het aantal openstellingsdagen van het terrein per week mag niet meer zijn dan 2;
- b. het aantal openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer zijn dan 3, met dien verstande dat deze aaneengesloten moeten zijn;

- c. de openstellingsperiode van het terrein is de dagperiode en avondperiode met dien verstande dat openstelling na zonsondergang niet is toegestaan;
- d. het gelijktijdig aanwezige aantal personen mag niet meer bedragen dan 50.

5.4.5 Gebruik van het motorcrossterrein voor onderhoudsactiviteiten

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

5.4.6 Voorwaardelijke verplichtingen

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

5.4.7 Strijdig gebruik

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

3.2.2 Maximale invulling toekomstige regime

Het nieuwe plan laat in totaal per week 1 training van 3 uur toe op woensdagmiddag en 1 training van 3 uur op zondagochtend. Per jaar zijn maximaal 3 wedstrijden toegelaten gedurende 9.00 uur (van 9.00-18.00 uur).

In totaal is 1000 m² aan gebouwen toegelaten.

Het nieuwe bestemmingsplan geeft een regeling aangaande de toegelaten geluidbelasting op de omliggende woningen. Uitgangspunt hiervan is 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Op enkele punten is een hogere belasting toegestaan, van waarbij nergens de grens van 50 dB(A) wordt overschreden. Voor wat betreft de piekwaarden geldt het maximum van 65 dB(A) met individuele afwijkingen tot ten hoogste 70 dB(A).

5. PLANOLOGISCHE VERGELIJKING

In dit hoofdstuk worden de maximale invulling van het oude en het nieuwe plan met elkaar vergeleken. Vervolgens wordt in een tabel per gewijzigd onderdeel aangegeven of dat als een planologisch nadeel of voordeel beschouwd moet worden, hetzij voor de MSV hetzij voor de eigenaren van omliggende woningen. De beoordeling van de mate van nadeel als gevolg daarvan wordt beschreven in afzonderlijke paragrafen voor de MSV en voor de omliggende woningen.

In vergelijking met het geldende bestemmingsplan, leidt de nieuwe regeling tot de volgende aanvullingen dan wel beperkingen.

Gebruiks- en bouwmogelijkheden:

1. Het nieuwe bestemmingsplan legt, anders dan het geldende plan, concrete training- en openstellingstijden vast, te weten op maximaal 3 uur op woensdagavond en 3 uur op zondagochtend, en maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend. Ten opzichte van de bestaande reële maximale mogelijkheden betekent dit een beperking van het aantal wedstrijden van 15 naar 3 per jaar. Het aantal trainingen wordt beperkt van 5 doordeweekse trainingen naar 1 doordeweekse trainingen, en van in totaal 8 trainingen in de weekenden, naar 1 training op de zondagochtend. Verder mag op grond van het nieuwe plan, in de week voorafgaand aan een wedstrijd niet op zondag en woensdag mag worden getraind en ook de training op de wedstrijddag (zondag) vervalt. Dit zijn in het geval van wedstrijden op zowel de zondag voorafgaand aan als op de zondag van de wedstrijd elk 4 trainingen die vervallen (dus 8 trainingen) en daarnaast vervalt 1 training op de woensdag, dus in totaal vervallen per wedstrijd 9 trainingen.
2. Als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan vervalt de bestaande mogelijkheid om in de weekenden vroeg in de ochtend te trainen en door de weeks in de avondperiode. Het wordt niet aannemelijk geacht dat dit leidt tot minder leden van de MSV, zodat geen sprake is van een nadeel.
Voor omwonenden wordt deze wijziging beschouwd als een voordeel.
3. De nieuwe bestemmingsregeling voor het motorcrossterrein schrijft concrete maximaal toegelaten geluidsniveaus voor. In de huidige situatie schrijft het bestemmingsplan geen (maximale) geluidwaarden voor. De nieuwe planregeling leidt ten opzichte van de huidige planologische regeling, tot een zeer wezenlijke beperking van de gebruiksmogelijkheden van de crossbaan voor de MSV. Voor omwonenden betekent de planologische beperking een voordeel, omdat deze garandeert dat niet langer door de wijziging van een milieuvergunning

het gebruik en het daarmee gepaard gaande geluid verruimd kan worden. Een ander voordeel is dat ten opzichte van de huidige situatie in totaal minder cross-uren toegelaten zijn en bovendien alleen op woensdag en zondag, waar nu elke dag trainingen en/of wedstrijden toegelaten zijn.

4. De noordoostelijke lus in de hoofdcrossbaan is in het verleden feitelijk verlegd in noordoostelijke richting. Deze feitelijk gewijzigde situatie wordt nu juridisch planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de MSV leidt dit niet tot een voor- of nadeel. Omdat de baan in het noordoosten iets dichterbij de woning Prikkedam 2 komt te liggen, is ten aanzien van deze woning sprake van een beperkt nadeel ten aanzien van de algemene waardering van het woon- en leefklimaat.
5. Het plan geeft een eenduidige planregeling ter plaatse van de crossbaan. Deze regeling legt het reeds toegelaten gebruik voor motorcrossen voor 4x4 , enduro, trial, en quad-activiteiten vast. Ten opzichte van de huidige regeling betekent dit geen uitbreiding van (de aard van de) gebruiksmogelijkheden, zodat dit voor het plan-schadebeoordeling niet relevant is.
6. Het plan legaliseert het gebruik van de beginnerscrossbaan. Deze is gelegen in het zuidoostelijk deel van het terrein. De legalisatie leidt tot een uitbreiding ten opzichte van de bestaande gebruiksmogelijkheden ter plaatse van het motorcrossterrein. Voor de MSV betreft dat een voordeel. Voor omliggende woningen kan dit tot een nadeel leiden. Uit het geluidonderzoek blijkt echter dat het geluid van de beginnerscrossbaan overstemd wordt door het geluid van de hoofdcrossbaan en dus niet tot een nadeliger (geluids)situatie leidt. Wel geldt ten aanzien van de woning Prikkedam 1 een beperkt nadeel ten aanzien van de algemene waardering van het woon- en leefklimaat, door de nabijheid hiervan.
7. Het plan geeft een nieuwe regeling voor de kampeer- en parkeer-voorzieningen. Omdat deze voorzieningen in de huidige situatie ook al zijn toegelaten, zij het met een iets andere regeling, is hier geen sprake van een nadelige of voordelige wijziging van het plan.

8. Het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten wordt toegelaten. Het terrein mag maximaal 2 keer per week opengesteld worden daarvoor, en het aantal openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer zijn dan 3, met dien verstande dat deze aaneengesloten moeten zijn en maximaal 50 personen daaraan deelnemen. Deze uitbreiding van de gebruiksmogelijkheden betekent een – zeer beperkte – uitbreiding van de gebruiksmogelijkheden van het terrein. Voor de MSV betekent dit een beperkt voordeel in de vorm van een gebruiksvergoeding; voor omwonenden betekent dit ten opzichte van de huidige mogelijkheden geen verzwaring van het gebruik.

Het plan stelt een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat een maximaal gebruik van de crossbaan uitsluitend toegelaten is indien een geluidscherm wordt gerealiseerd. De regeling verplicht niet tot realisatie van het scherm. Wel is het zo dat door realisatie van het scherm ter plaatse van de crossbaan dezelfde mate van geluid gemaakt kan blijven worden als in de huidige situatie, terwijl ter plaatse van de omliggende woningen de geluidsimmissies worden verlaagd. Als het scherm niet gerealiseerd wordt, dan is het maximaal toegestane gebruik van de baan beperkt door de lagere maximaal toegelaten geluidsimmissies op omliggende woningen. In dat geval is voor de MSV sprake van een nadeel als gevolg van een beperktere exploitatie van de baan; voor de omwonenden blijft in dat geval de geluidimmissie onveranderd.

Hieronder zijn genoemde voor- en nadelen ten aanzien van omwonenden en de MSV in een tabel weergegeven.

Nieuw bestemmingsplan	MSV		Omwonenden	
	Voordeel	Nadeel	Voordeel	Nadeel
Beperking en vastleggen trainings- en openstellingstijden in bestemmingsplan (max. 3 uur op woensdagavond en 3 uur op zondagochtend met maximaal 3 wedstrijden in totaal met in de week voorafgaande aan wedstrijd het vervallen van de trainingsmogelijkheid op woensdag en zondag met daarbij de training op de wedstrijd(zon)dag	-	x	x	-
Vervallen van mogelijkheid om vroeg in de ochtend of doordeweeks in avondperiode te trainen.	-	-	x	-
Voorschrijven van concrete maximale geluidsniveaus	-	-	x	-
Vastleggen van lus hoofdcrossbaan	-	-	-	x
Legalisering van beginnerscrossbaan	x	-	-	x
(Nieuwe) regeling kampeer- en parkeervoorziening	-	-	-	-
Toelaten recreatief medegebruik van individuen in vorm van wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten (max. 2x per week gedurende niet meer dan 3 uur) gedurende aaneengesloten uren en niet meer dan 50 personen.	x	-	-	-

6. PLANSCHADERISICOGEOVELOIGE OBJECTEN

6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de potentiële planschade voor de risicogevoelige objecten, voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied besproken. In dit geval is sprake van mogelijk nadeel voor de eigenaar van het motorcross-terrein, directe planschade genoemd, en verder voor de omliggende woningen, in de vorm van zogenoemde indirecte schade.

6.2.

Risicogevoelige objecten directe schade: Motor- crossterrein Prikkedam

Tot de risicogevoelige objecten behoort uitsluitend het motorcrossterrein, waarvan de eigenaar is. Als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan wordt het gebruik van de motorcrossbaan ten opzichte van de bestaande maximale mogelijkheden in juridische zin in zeer relevante mate beperkt. De gemeente is immers voornemens om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor het gehele motorcrossterrein, waarin de maximale geluidimmissies op omliggende woningen in de regels worden vastgelegd. Deze zijn wezenlijk lager dan de huidige maximale waarden die gelden op grond van de geldende milieuvergunning voor de MSV Prikkedam). Om toch dezelfde exploitatiemogelijkheden te blijven houden, is de realisatie van het geluidscherm noodzakelijk. Dit betreft een wezenlijk nadeel voor de MSV.

Daarnaast worden de mogelijkheden voor trainingen en wedstrijden drastisch beperkt.

Een rechtstreeks gevolg van de vermindering van het aantal toegelaten wedstrijden en trainingen is, dat de opbrengsten die daarmee gegenereerd kunnen worden, in de nieuwe situatie lagere zullen uitvallen dan in de bestaande situatie mogelijk is. Dit betreft een wezenlijk nadeel voor de motorsportvereniging.

De minicrossbaan, die in het geldende bestemmingsplan niet geregeld is, krijgt in het nieuwe plan wel een regeling. Het juridisch planologisch toestaan van het gebruik van deze beginnersbaan heeft een meerwaarde voor de motorsportvereniging, doordat meer sporters tegelijkertijd kunnen trainen en/of wedstrijden kunnen rijden. Het gebruik van de hoofdcrossbaan wordt dan niet beperkt door een gebruik door beginners. Daardoor kan de club meer beginnende leden accommoderen. Ten opzichte van de huidige situatie betekent de regeling van de beginnerscrossbaan een voordeel voor de MSV in de vorm van 2 x 3 trainingsuren per week op deze baan, te weten op woensdagmiddag en op zondagochtend.

Een voordeel – van beperkte omvang – is dat ter plaatse van het motorcrossterrein ook veldsporten toegelaten zijn. De verhuur van (delen van) het terrein daarvoor kan tot enige inkomsten leiden. Daar staat tegenover dat het terrein mogelijk aangepast moet worden, wat gepaard gaat met kosten. De invloed van de mogelijkheid voor veldsporten op de waarde van het terrein is daardoor zeer beperkt, zo niet non-existent.

6.3. Risicogevoelige objecten indirecte schade: omliggende woningen

De planologische wijzigingen als gevolg van het nieuwe plan hebben mogelijk nadelige gevolgen voor omliggende objecten. In het geval van de motorcrossbaan, gaat het uitsluitend om woningen in de omgeving van het plangebied. Bij de beoordeling van de invloedsfeer van de crossbaan is uitgegaan van een afstand van 700 meter tot de grenzen van het terrein, met name vanwege de hoge geluidsemissie en de aard van het geluid. Andere mogelijke hinderaspecten zijn stof- en geurhinder.

De regeling voor het motorcrossterrein wijzigt ten voordele van de omliggende woningen: omdat in de huidige situatie geen juridisch planologische normen zijn bepaald voor de maximale geluidhinder, laat het nog geldende bestemmingsplan een toename van het geluid in principe toe. Voor de stof- en geurhinder geldt, dat deze zal verminderen ten opzichte van de huidige gebruikssituatie, doordat minder gebruik gemaakt mag worden van de baan.

Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat van een planologisch nadeel uitsluitend sprake is ter plaatse van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2, omdat de beginners-respectievelijk hoofdcrossbaan dichterbij de woningen c.a. komen te liggen.

Het geluid als gevolg van de minicrossbaan “verdrinkt” echter in, oftewel gaat op in het (over)heersende geluidsniveau van de hoofdcrossbaan. Daardoor is dat niet meer afzonderlijk waarneembaar ter plaatse van de woning Prikkedam 1. Het opgaan van aanvullend geluid in het heersende omgevingsgeluid geldt ook voor de verkeers- en parkeerbewegingen, en overige sport- en spelactiviteiten op het terrein.

Belangrijker is, dat ook voor genoemde woningen de maximaal toegelaten immis-siewaarden in het nieuwe plan, wezenlijk lager zijn dan de waarden die nu nog toegelaten zijn ingevolge de nog geldende milieuvergunning: het verschil bedraagt 10 tot 11 dB(A).

De regeling voor extensief recreatief medegebruik leidt niet tot een nadeel voor omwonenden.

De realisatie van het geluidscherm aan de oostelijke zijde van het terrein, die een maximaal gebruik van de baan mogelijk maakt, is opgenomen in een voorwaardelijke verplichting. De motorclub is dus niet verplicht om het scherm te realiseren. Wel is het zo dat door de realisatie van het scherm ter plaatse van de cross-baan dezelfde mate van geluid gemaakt kan worden als in de huidige situatie. Als het scherm niet gerealiseerd wordt, blijft het maximaal toegestane

gebruik van de baan door de in het nieuwe plan veel lagere maximale geluidsimmissies op omliggende woningen gelijk. In dat geval is dan ook geen sprake van een verslechterde geluidssituatie.

Bovendien betreft de gestelde equivalente geluidswaarde een maximale waarde, die in wezen elke dag optreedt, zoals dat bijvoorbeeld ook geldt voor de geluidbelasting als gevolg van een snelweg. In het geval van het motorcrossterrein is echter geen sprake van een dagelijkse belasting, maar van niet meer dan 2 maal per week, gedurende niet meer dan 3 uur. Bij de beoordeling van de mate van schade, wordt rekening gehouden met deze – relatief – beperkte blootstellingsduur.

Het planologisch nadeel voor de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2, is aldus uitsluitend het gevolg van de wijziging van de omgeving, doordat de crossbaan dichterbij de woningen dan in de huidige situatie. Als gevolg daarvan neemt de algehele waardering van de woningen af; waar deze voorheen vooral ervaren werden als woning in het buitengebied, krijgen ze door het nieuwe regime de uitstraling van een vrijstaande woning nabij een motorcrossterrein.

7. WAARDEVERMINDERING DOOR PLANOLOGISCHE WIJZIGING

De eventuele waardeverminderingen van de motorcrossbaan en twee van de omliggende woningen zijn in beeld gebracht. Ten aanzien van de MSV is dat gebeurd in de vorm van een berekening van eventuele inkomensschade. Ten aanzien van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 zijn planschadetaxaties uitgevoerd, in de vorm van een waardering van elk object voor en na de planologische wijziging van het regime.

De totale potentiële schade als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan "Motorcrossterrein De Prikkedam is, afgerond, getaxeerd op:

€ 525.000.00,--

Dit bedrag is opgebouwd uit:

de getaxeerde indirecte schade voor de woningen ter hoogte van € 8900,00 en

de getaxeerde directe schade voor de MSV ter hoogte van € 515,952,00.

8. VERGOEDBAARHEID VAN EVENTUELE PLANSCHADE

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het risico op planschade voor omliggende woningen niet aanwezig wordt geacht. Voor de volledigheid wordt hier toch ingegaan op de voorzienbaarheid van de planschade; indien sprake is van voorzienbaarheid, wordt geen planschade uitgekeerd aan aanvrager.

8.1. Voorzienbaarheid /risicoaanvaarding/ risicovol stilzitten

De juridisch planologische mogelijkheden onder het nieuwe bestemmingsplan zijn grotendeels conform de bestaande mogelijkheden op basis van de geldende milieuvergunning. Deze zijn wel – veel – beperkter dan wat bij een maximale invulling van het nog geldende plan mogelijk zou zijn.

Bij voorzienbaarheid van planschade gaat het er om of het door de eigenaar van een betreffend object voorzienbaar was geweest dat de planologische wijziging zou plaatsvinden. Dit dient bij een formele aanvraag om tegemoetkoming te gebeuren op basis van objectspecifieke criteria. Bij een aanvraag om tegemoetkoming in planschade, moet ten aanzien van de beoordeling van de hoogte van eventuele planschade rekening worden gehouden met dit aspect.

8.1.1. Aanvulling wettelijk kader

Er kan sprake zijn van voorzienbaarheid indien het op basis van beleid voor een aanvrager om tegemoetkoming in planschade voorzienbaar is dat de gemeente voornemens is om de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden voor het betreffende perceel in te perken of in nadelige zin te wijzigen. Bovendien dient voldoende tijd te zitten tussen het moment van voorzienbaar worden van dit voornemen van de gemeente om het geldende planologische regime te wijzigen en het moment dat het nieuwe planologische regime wordt vastgesteld. Het gaat om een overgangsperiode van zes maanden tot één jaar waarin de aanvrager de gelegenheid moet hebben om de in te beperken bouw- en/of gebruiksmogelijkheden alsnog te realiseren. Indien de aanvrager geen gebruik maakt van deze mogelijkheid, dan is er sprake van ‘verwijtbaar stilzitten’ en kan er voorzienbaarheid worden gecreëerd.

8.2. Beoordeling voorzienbaarheid

Hier wordt een inschatting gemaakt van de kans dat geoordeeld kan worden dat sprake is van voorzienbaarheid. Deze inschatting wordt zowel gemaakt ten aanzien van de directe schade voor de MSV, als voor de indirecte schade voor omwonenden.

8.2.1. Voorzienbaarheid voor de MSV

In de bestaande gebruikssituatie van het motorcrossterrein gelden maximaal toegelaten geluidniveaus op basis van de milieuvergunningen, en zijn deze niet opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan uit 1980. In het toekomstige regime worden de maximaal toegelaten geluidniveaus als gevolg van de crossbaan wel juridisch planologisch vastgelegd. De planologische verankering betreft een planologisch nadeel.

Voor de MSV bestond (en bestaat nog) de mogelijkheid om een milieuvergunning aan te vragen die hogere geluidwaarden toelaat. Gezien de voorgeschiedenis, wordt het niet aannemelijk geacht dat deze verleend zal worden.

Van doorslaggevend belang in het kader van de voorzienbaarheid is echter dat de gemeente Ooststellingwerf sinds de vaststelling van het bestemmingsplan in 1980, diverse pogingen heeft gedaan om de geluidnormen, zoals die golden op grond van de milieuvergunning, ook vast te leggen in een juridisch planologische regeling. Voor de MSV was daardoor al vele jaren bekend dat het reële risico bestond dat de geldende planologische regeling voor het motorcrossterrein ten nadele gewijzigd zou worden door de gemeente. Gedurende die lange periode heeft de MSV geen (geslaagde) pogingen gedaan om een milieuvergunning te verkrijgen, voor (veel) hogere toegelaten geluidwaarden voor het gebruik van het motorcrossterrein.

Dit nalaten moet naar ons oordeel beschouwd worden als risicovol stilzitten, waardoor de MSV het risico van deze een nadelige wijziging passief heeft geaccepteerd.

8.2.2. Voorzienbaarheid voor omwonenden

Voor de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 geldt een beperkt planschaderisico. Onderzocht moet dan worden of er redenen zijn om aan te nemen dat voor de eigenaren van de objecten de schade voor tegemoetkoming in aanmerking komt. Zoals gezegd is het geldende bestemmingsplan vastgesteld in 1980. Het plan is door het Kroonbesluit in 1987 grotendeels van kracht geworden. Voor de voorzienbaarheid betekent dit dat voor een redelijk denkend en handelend koper in ieder geval vanaf de vaststelling van het bestemmingsplan in 1980 kenbaar was dat ter plaatse in juridisch planologische zin, de motorcrossbaan toegelaten was. Gelet op het feit dat de beginnerscrossbaan reeds aanwezig was en onder het overgangsrecht viel, diende er rekening mee gehouden worden dat legalisatie in een opvolgend bestemmingsplan niet uitgesloten was.

Ten aanzien van eigenaren die na de inwerkingtreding van het plan in 1987 kochten, geldt dat zij wisten dat in de omgeving een motorcrossterrein ingevolge een bestemmingsplan was toegelaten.

Voor omwonenden die vóór 1980 eigenaar van de woning werden, geldt dat het bestemmingsplan dat in 1987 van kracht werd, het schadeveroorzakende plan was. Zij hadden in de jaren daarna een verzoek om planschade kunnen doen; inmiddels is die mogelijkheid ruimschoots verjaard. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het Plan in Hoofdzaken dat gold vóór 1980, ook reeds de mogelijkheid bood voor een motorcrossterrein.

8.3. **Normaal maatschappelijk risico**

Voor rekening van de aanvrager (indiener aanvraag tot tegemoetkoming planschade) blijft in ieder geval de schade in de vorm van waardevermindering van de onroerende zaak en schade in de vorm van inkomensderving voor

zover deze behoort tot het normaal maatschappelijk risico. Bij directe planschade is niet standaard sprake van een normaal maatschappelijk risico van 2%, maar dient onderbouwd te worden dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag en dat de schade niet onevenredig is in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak.

8.3.1. Aanvulling wettelijk kader

Uit de tot nu toe ontstane jurisprudentie blijkt dat de volgende omstandigheden van belang zijn voor de vraag of de schade tot het normaal maatschappelijk risico kan worden gerekend:

- Een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee de aanvrager rekening had kunnen houden in die zin dat de ontwikkeling in de lijn der verwachting lag.
- De ruimtelijke structuur van de omgeving.
- De aard en omvang van de oorzaak die planschade veroorzaakt.
- Beleidsstukken ter beschrijving van het in een reeks van jaren gevoerde planologische beleid.

8.4. **Beoordeling normaal maatschappelijk risico**

Er is geen sprake van gemeentelijk beleid dat betrekking heeft op de motorcrossbaan. Wel wordt van gemeentewege in het kader van onder meer dit bestemmingsplan aangenomen dat in het landelijke gebied uitgegaan moet worden van een lager heersend geluidniveau dan in de bebouwde kom. Het bestemmingsplan laat hogere geluidwaarden toe. De nieuwe regeling voor het motorcrossterrein is wel een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee omwonenden aanvrager rekening had kunnen houden, in die zin dat het in de lijn der verwachting lag. Motorcrossbanen worden juist vanwege de hoge geluidwaarden in veelal in buitengebieden aangelegd. Bovendien was de baan al sinds jaar en dag ter plaatse rechtens aanwezig. Hieruit volgt dat er aanknopingspunten aanwezig zijn dat (een deel van de) planschade gerekend dient te worden tot het normaal maatschappelijk risico. Vooral nog wordt hier uitgegaan van 3%, vanwege de lange geschiedenis van het motorcrossterrein.

8.5. Normaal maatschappelijk risico

Voor rekening van de aanvrager (indiener aanvraag tot tegemoetkoming planschade) blijft in ieder geval de schade in de vorm van waardevermindering van de onroerende zaak en schade in de vorm van inkomensderving voor zover deze behoort tot het normaal maatschappelijk risico. Bij directe planschade is niet standaard sprake van een normaal maatschappelijk risico van 2%, maar dient onderbouwd te worden dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag en dat de schade niet onevenredig is in verhouding tot de waarde van de onroerende zaak.

8.5.1. Aanvulling wettelijk kader

Uit de tot nu toe ontstane jurisprudentie blijkt dat de volgende omstandigheden van belang zijn voor de vraag of de schade tot het normaal maatschappelijk risico kan worden gerekend:

- Een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee de aanvrager rekening had kunnen houden in die zin dat de ontwikkeling in de lijn der verwachting lag.
- De ruimtelijke structuur van de omgeving.
- De aard en omvang van de oorzaak die planschade veroorzaakt.
- Beleidstukken ter beschrijving van het in een reeks van jaren gevoerde planologische beleid.

8.5.2. Beoordeling normaal maatschappelijk risico

Er is geen sprake van gemeentelijk beleid dat betrekking heeft op de motorcrossbaan. Wel wordt van gemeentewege in het kader van onder meer dit bestemmingsplan aangenomen dat in het landelijke gebied uitgegaan moet worden van een lager heersend geluidniveau dan in de bebouwde kom. Het bestemmingsplan laat hogere geluidwaarden toe. De nieuwe regeling voor het motorcrossterrein is wel een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee omwonenden aanvrager rekening had kunnen houden, in die zin dat het in de lijn der verwachting lag. Motorcrossbanen worden juist vanwege de hoge geluidwaarden in veelal in buitengebieden aangelegd. Bovendien was de baan al sinds jaar en dag ter plaatse rechtens aanwezig. Hieruit volgt dat er aanknopingspunten aanwezig zijn dat (een deel van de) planschade gerekend dient te worden tot het normaal maatschappelijk risico. Vooralsnog wordt hier uitgegaan van 3%, vanwege de lange geschiedenis van het motorcrossterrein.

9. CONCLUSIE

De uitgevoerde risicoanalyse leidt tot de volgende conclusies

- 1 Het toegelaten aantal trainingen en wedstrijden gezien de geldende milieuvergunning, niet nader ingeperkt
- 2 De gebruiksmogelijkheden van het motorscrossterrein worden voor wat betreft toegelaten geluidwaarden beperkt
- 3 Door het realiseren van een geluidscherm kunnen de nadelen daarvan teniet gedaan worden
- 4 De kosten van het geluidscherm betreffen een nadeel
- 5 Eventuele schade komt niet voor tegemoetkoming in aanmerking, omdat MSV geen geslaagde pogingen heeft ondernomen om tot het wijzigingen van de milieuvergunning inhoudende hogere toegelaten geluidwaarden te krijgen;
- 6 Het nieuwe bestemmingsplan leidt niet tot een vergoedbare schade voor de meeste omwonenden, omdat het oude regime een nadeliger (geluids)situatie mogelijk maakte dan het nieuwe.
- 7 Voor de woningen Prikkedam 1 en 2 is wel sprake van een beperkte schade, omdat respectievelijk de beginnnerscrossbaan en de noordoostelijke lus dichterbij de woning is komen te liggen.
- 8 Het normaal maatschappelijk risico wordt op 3% bepaald
- 9 Het bestemmingsplan 1980 is het schadeveroorzakende planologische
- 10 besluit, dat voor het eerst de motorcrossbaan regelde
Sinds 1980 was de aanwezigheid van de crossbaan dus voorzienbaar voor eventuele kopers.

MEMO

Van : Rients Koster
Project : Motorcrossterrein De Prikkedam
Opdrachtgever : gemeente Ooststellingwerf

Datum : 26 september 2019
Aan : opdrachtgever
CC : --

Betreft : uitvoer Aeries-berekeningen, versie 16 september 2019



Inleiding

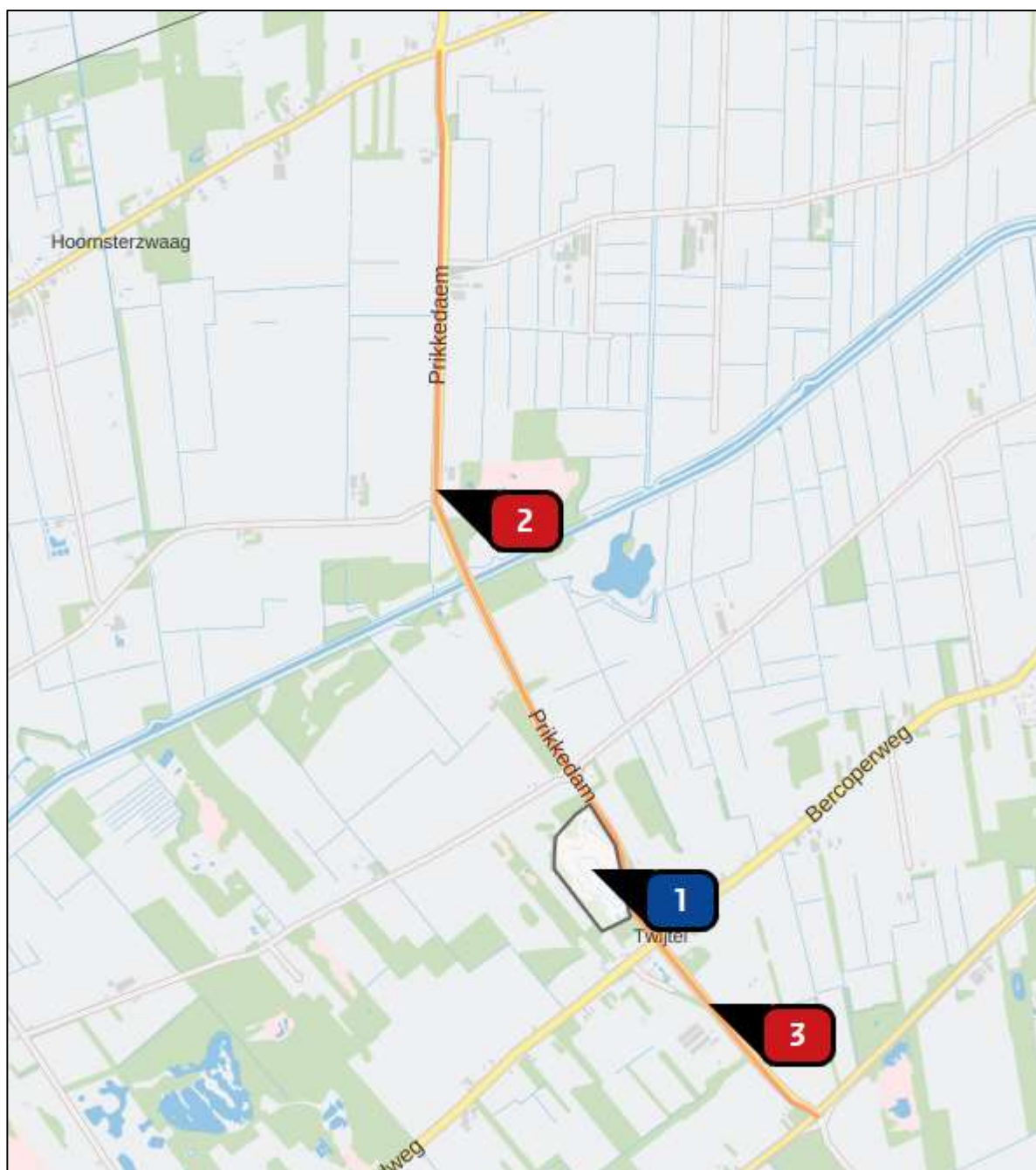
In de oplegnotitie MER voor motorcrossterrein De Prikkedam (projectnr. 2019.0350.01, d.d. 2 september 2019) is nader ingegaan op het aspect stikstof-emissie en stikstofdepositie naar aanleiding van de PAS-uitspraken van 29 mei 2019.

Op 2 september was de nieuwe Aeries Calculator nog niet beschikbaar.

Met behulp van de nieuwe release van het rekenprogramma Aeries Calculator (release 16 september 2019) is de in de oplegnotitie MER gepresenteerde verschilberekening opnieuw doorgerekend en gekeken naar de depositie op de meest nabijgelegen Natura 2000 gebieden (automatische berekening). In tegenstelling tot de oude PAS-versie van Aeries Calculator kunnen geen PDF-uitvoerbestanden meer worden gegenereerd. De release van 16 september 2019 genereert uitsluitend een GML-bestand wat kan worden aangeleverd bij het bevoegd gezag. In onderstaande figuren zijn screenshots gegeven van de ligging van de bronnen, de invoergegevens (bron 2 en 3 zijn gelijk, alleen bron 2 gepresenteerd) en het resultaat, waaruit blijkt dat het voorgenomen bestemmingsplan zorgt voor 0,00 mol/ha/jaar aan stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten vanwege stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kunnen derhalve ook op basis van de nieuwe Aeries Calculator release worden uitgesloten.

Het GML-nummer van de berekening is "AERIUS_gml_20190917154542_comparison".

Ligging ingevoerde bronnen



Invoer referentiesituatie

Emissiegegevens invullen

1 Vlakbron 8,5 ha 

Naam

Anders... 

+ Kenmerken

- Emissies

Emissie NOx	224,8	kg/j
Emissie NH3	0,6	kg/j

Emissiegegevens invullen

2 Lijnbron 3,4 km 

Naam

Wegverkeer 

Buitenwegen 

- Verkeersgegevens

Standaard Euroklasse Eigen specificatie

Licht verkeer 

Aantal voertuigen In file

34,7	p/etmaal 	0	%
-----------------------------------	--	--------------------------------	---

Invoer basialternatief

Emissiegegevens invullen

1 Vlakbron 8,5 ha 

Naam

Anders... 

+ Kenmerken

- Emissies

Emissie NOx	340,1	kg/j
Emissie NH3	1,0	kg/j

Emissiegegevens invullen

2 Lijnbron 3,4 km 

Naam

Wegverkeer 

Buitenwegen 

- Verkeersgegevens

Standaard Euroklasse Eigen specificatie

Licht verkeer 

Aantal voertuigen In file

57,1	p/etmaal 	0	%
-----------------------------------	--	--------------------------------	---

Resultaat verschilberekening

Resultaten

Grafiek

Tabel

referentie

↔

basisalternat...

Vergelijking

Vershil in deposities per natuurgebied en habitatype: basisalternatief min referentie.

Maximale toename

▼

mol/ha/j

Drents-Friese Wold & Leggelderveld		
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	0,00
H3130	Zwakgebufferde vennen	0,00
H4030	Droge heiden	0,00
H7150	Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,00
H6230vka	Heischrale graslanden, vochtig kalkarm	0,00
H3160	Zure vennen	0,00
H2330	Zandverstuivingen	0,00
Lg13	Bos van arme zandgronden	0,00
H9190	Oude eikenbossen	0,00