

***Rapport Zienswijzen***

***Omgevingsvergunning Spoordijk 2 te Staphorst (AMBC)***

***Datum rapport:*** 18 mei 2017  
***Behorend bij besluit d.d.:*** 23 mei 2017

## **INHOUDSOPGAVE**

### **1. Inleiding**

### **2 Procedure ontwerpbesluit**

### **3. Samenvatting en beantwoording**

3.1 Reclamant 1

3.2 Reclamant 2

3.3 Reclamant 3

3.4 Reclamant 4

### **4. Opmerkingen instanties**

### **5. Aanpassingen**

5.1 Aanpassingen als gevolg van individuele zienswijzen

5.2 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen instanties

5.2 Ambtelijke aanpassingen

### **6. Conclusie**

### **7. Vaststelling Rapport Zienswijzen**

## **1. INLEIDING**

In dit document worden de binnengekomen zienswijzen over het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Spoordijk 2 te Staphorst behandeld.

Het ontwerpbesluit biedt de mogelijkheid tot uitbreiding en herinrichting van het terrein van de motorclub AMBC en het naastgelegen Sita-terrein aan de Spoordijk 2 te Staphorst.

## **2. PROCEDURE**

### Ter inzage

Na voorafgaande publicatie op 20 december 2016 in de Staatscourant en het huis-aan-huis blad "De Staphorster" is in overeenstemming met de artikelen 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° en artikel 3.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) met ingang van 21 december 2016 het ontwerpbesluit voor een ieder voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Het ontwerpbesluit met de hierbij behorende stukken kon tijdens de openingsuren in het gemeentehuis te Staphorst worden ingezien. Ook was het ontwerp te raadplegen via de gemeentelijke website en de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)

### Zienswijzen

Gedurende de hiervoor genoemde termijn kon een ieder mondeling dan wel schriftelijk zienswijzen naar voren brengen omtrent het ontwerpbesluit. Er zijn vier reclamanten die gebruik hebben gemaakt van het recht om een (mondelinge) zienswijze in te dienen. In hoofdstuk 3 en 4 worden de ingekomen zienswijzen samengevat en vervolgens van een gemeentelijk standpunt voorzien. Tenslotte wordt de zienswijze afgesloten met een conclusie, waarin wordt aangegeven of de zienswijze al dan niet wordt overgenomen. De ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en worden meegenomen in de afweging, tenzij anders vermeldt.

In hoofdstuk 5 worden de aanpassingen op het ontwerpbesluit, die volgen uit de zienswijzen, de ambtelijk voorgestelde wijzigingen en als gevolg van instanties, op een rij gezet.

### Aanvullend termijn

Initiatiefnemer heeft in de eigen zienswijze kenbaar gemaakt dat men per abuis vergeten was om de bestaande activiteiten van het clubhuis mee te nemen in de aanvraag omgevingsvergunning. Op verzoek van de gemeente heeft men hiervoor een aanvullend verzoek gedaan deze alsnog mee te nemen in de procedure. De termijn voor het indienen van zienswijzen was al verstreken, maar de besluitvorming hieromtrent nog gaande. Vandaar dat is besloten alle reclamanten bij brief van 21 april 2017 in de gelegenheid te stellen de reeds ingediende zienswijze, binnen twee weken op dit punt aan te vullen. Drie reclamanten hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt. Deze aanvullingen zijn in dit rapport meegenomen.

### **3. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN**

#### **3.1 Reclamant 1.**

Datum brief: 24 januari 2017

Datum ontvangst: 24 januari 2017

De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

##### **3.1.1 Uren tijdens wedstrijd**

Reclamant verzoekt om tabel 1 op pagina 3 van de ontwerpbeschikking aan te passen met de zinsnede uit paragraaf 3.3 van het akoestisch rapport van Peutz van 9 februari 2016, te weten: *“het totaal aantal uren waarop wordt gereden bedraagt minder dan 8 uur per week”*.

##### Gemeentelijke reactie

Door tabel 1 op pagina 3 aangaande de openingstijden met betrekking tot een incidentele wedstrijd in de beschikking aan te vullen met *“het totaal aantal uren waarop wordt gereden bedraagt minder dan 8 uur per week”* ontstaat meer duidelijkheid, ook in relatie tot het aspect milieueffectrapportage.

##### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de beschikking wordt aangepast door in tabel 1 op pagina 3 van de considerans de openingstijden met betrekking tot een incidentele wedstrijd van de ontwerpbeschikking aan te vullen met de zinsnede: *“het totaal aantal uren waarop wordt gereden bedraagt minder dan 8 uur per week”*. Als gevolg hiervan worden ook de openingstijden tijdens wedstrijden beperkt tot: 10.00 – 17.59 uur.

##### **3.1.2 Openingstijden**

Reclamant wijst op de ontwerpbeschikking waarin de openingstijden in voorschrift 1.1.5 niet overeenkomstig de aanvraag zijn opgenomen.

##### Gemeentelijke reactie

De door reclamant aangehaalde openingstijden in voorschrift 1.1.5 voor de trainingen betreffen een omissie. Deze tijden zijn overigens in tabel 1 van de considerans wel juist vermeld. Deze omissie wordt bij de verlening van de omgevingsvergunning hersteld.

##### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de vermelding van de openingstijden in voorschrift 1.1.5 van de omgevingsvergunning wordt aangepast door de openingstijden voor trainingen van woensdag met die van zaterdag te verwisselen.

##### **3.1.3 Clubhuis**

Verzocht wordt om de periode dat de inrichting is gesloten te nuanceren. De bijeenkomstfunctie van de inrichting en het bijbehorende clubhuis worden namelijk wel gedurende die periode benut.

##### Gemeentelijke reactie

Bij brief van de gemeente van 21 april jl. aan de reclamanten is kenbaar gemaakt dat initiatiefnemer een gewijzigde aanvraag heeft ingediend met een nadere toelichting op de openingstijden van het clubhuis.

De aanvrager geeft in een aanvullende notitie het volgende aan:

*“Deze periode en tijden worden in de aanvraag omschreven gelet op het meest relevante milieu-aspect, te weten: geluid. Buiten deze periode en tijden vinden geen akoestisch relevante activiteiten plaats, echter de bijeenkomstfunctie van de inrichting (voor sociale activiteiten van de vereniging) wordt wel benut. Het betreft hier het clubhuis met de kantinefunctie zoals tevens vermeld in de vigerende vergunning uit 2002. In de reeds ingediende aanvraag worden de openingstijden van het clubhuis met de kantine niet separaat benoemd. Door de gemeente is verzocht dit alsnog expliciet aan te vragen (vraag gemeente). Via voorliggende notitie wordt aldus thans aangevraagd om, zowel op momenten wanneer er wel gecrosst als op momenten wanneer er niet gecrosst wordt, met het clubhuis en de kantine<sup>1</sup> (de inrichting) geopend te kunnen zijn.*

*Hiermee is er de mogelijkheid voor de leden van AMBC om samen te komen om te vergaderen en voorbereidingen te treffen voor de motocross of voor de vele andere takken van motorsport naast motocross waarbinnen de vereniging actief is. Die andere takken van motorsport betreffen activiteiten die niet binnen de inrichtingsgrens van het motocrossterrein plaatsvinden zoals wegraces, grasbaanraces, toer- en veldritten (zie de website van AMBC). De thans aangevraagde openingstijden van het clubhuis en de kantine (de inrichting) worden onderstaand omschreven.*

*Tijdens trainingdagen op woensdag kunnen het clubhuis en de kantine geopend zijn tussen 12:00 en 21:00 uur en tijdens trainingdagen op zaterdag tussen 11:00 en 21:00 uur. Tijdens wedstrijddagen (ten hoogste 8 maal per jaar op zaterdag) kunnen de kantine en het clubhuis geopend zijn tussen 08:00 en 21:00 uur. Tijdens de overige dagen (wanneer er niet gecrosst wordt en er leden samenkomen bijvoorbeeld om te vergaderen) dan kunnen het clubhuis en de kantine geopend zijn tussen 12:00 en 24:00 uur. Het gebruik van het clubhuis en de kantine (met andere woorden het samenkomen bijvoorbeeld om te vergaderen) op de overige dagen vindt ten hoogste 2 maal per week plaats.*

*De activiteiten die plaatsvinden binnen de inrichting tijdens de overige dagen (wanneer er niet gecrosst wordt) hebben geen significante gevolgen voor het milieu. Voor wat betreft mogelijke geluidemissie tijdens de overige dagen kan worden vermeld dat er geen geluidproducerende activiteiten buiten plaatsvinden (zoals het buiten opstellen van luidsprekers o.i.d.). De geluidbelasting ter hoogte van woningen ten gevolge van de auto's van bezoekers op het terrein van AMBC is volstrekt verwaarloosbaar (berekende bijdrage ter hoogte van woningen ten gevolge van 40 auto's die parkeren is minder dan 10 dB(A)).*

De AMBC heeft, zoals aangegeven in de brief van 21 april 2017 verzocht om openstelling van het clubhuis op woensdag (trainingdag) van 12.00 uur tot 21.00 uur, op zaterdag (trainingdag) van 11.00 tot 21.00 uur en tijdens wedstrijddagen tussen 08.00 en 21.00 uur. Tijdens de overige dagen (wanneer er niet gecrosst wordt) willen ze het clubhuis en kantine open hebben van 12.00 uur tot 24.00 uur. Het clubhuis zal alleen gebruikt worden voor samenkomsten die direct te maken hebben met het uitoefenen van de motorsport, zoals (leden)vergaderingen en voorbereidingen van wedstrijden en/of trainingen.

In artikel 2.27 lid 1a van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Staphorst is aangegeven dat een clubhuis een openbare inrichting is.

In artikel 2.29 APV is in lid 1 aangegeven dat openbare inrichtingen op zaterdag na 23.30 uur gesloten moeten zijn en op maandag tot en met vrijdag na 01.30 uur.

De aangevraagde tijden vallen, behalve de overige dagen wanneer er geen wedstrijden of trainingen zijn, binnen de grenzen van dit artikel. De aangevraagde tijden van de AMBC zullen derhalve verwerkt worden in voorschrift 1.1.5. waarbij de opmerking wordt gemaakt dat de eindtijd voor dagen wanneer er geen wedstrijden of trainingen zijn wordt gesteld op 23.30 uur conform artikel 2.29 APV. Daarnaast zal worden opgenomen dat de activiteiten in het clubhuis een direct verband dienen te hebben met de uitoefening van de motorsport.

De abusievelijk in de huidige aanvraag niet vermelde activiteiten in het clubhuis zijn in de aanvraag van 2002 meegenomen en vergund. Hier blijkt dat er sprake is van een clubhuis met kantine.

De gevolgen van het openstellen van het clubhuis op de aangevraagde tijdstippen achten wij toelaatbaar gelet op het verzochte gebruik en de daarbij te verwachten implicaties voor het milieu.

Het bepalende milieuaspect geluid zal gelet op het feit dat de activiteiten binnen in een afgesloten ruimte plaatsvinden en een zodanig karakter hebben dat geluid ten gevolge hiervan niet buiten de inrichting is waar te nemen. De effecten van komende en vertrekkende bezoekers zijn impliciet of expliciet in de considerans afgewogen.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, in die zin dat aanvullend een notitie door Peutz is opgesteld d.d. 20 april 2017 welke aan de ruimtelijke onderbouwing wordt toegevoegd alsmede dat er een aanvullend voorschrift is opgenomen ten aanzien van de openingstijden en gebruik van het clubgebouw/kantine.

#### **3.1.4 Veldrit**

Reclamant verzoekt om een veldrit, welke reeds sinds 1981 worden georganiseerd, ook over het terrein van de motorcrossvereniging te laten lopen. Naar verhouding zal circa 2% van de route over het plangebied lopen en voor het overige dus buiten het terrein van de inrichting.

#### Gemeentelijke reactie

Deze activiteit is niet in het de akoestisch onderzoeksrapport van Peutz, welke deel uitmaken van de aanvraag om een (revisie)omgevingsvergunning meegenomen. De veldrit is dus niet aangevraagd. Alleen al om die reden betrekken wij de veldrit niet alsnog in de omgevingsvergunning. Evenwel is naderhand per mail van 8 maart 2017 van Peutz meegedeeld dat in het belang van de aanvraag vanwege formele reden de baan niet gebruikt zal worden tijdens de veldrit.

*"In ons telefonisch overleg van gisteren heb ik aangegeven dat het aandeel van het baangeluid niet meetbaar/merkbaar zal zijn tijdens de veldrit dag. U gaf aan dat u het opnemen van het gebruik van de baan tijdens de veldrit in de vergunning onverstandig vindt. Ik heb dit teruggekoppeld met de club en wanneer het in het belang van de aanvraag is dan zullen zij vanwege deze formele reden de baan niet gebruiken tijdens de veldrit. De veldrit wordt dan dus voorlopig voortgezet onder de APV en voor het baangebruik tijdens de veldrit wordt dan in een later stadium een veranderingsvergunning aangevraagd."*

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant is bij e-mailbericht van 8 maart 2017 ingetrokken en wij laten die dan ook buiten beschouwing. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

#### **3.1.5 Minimale aanpassingen**

Reclamant stelt tekstuele aanpassingen in voorschriften 1.1.11, 1.2.2 en 1.2.3 voor en een foutieve verwijzing naar een ander voorschrift in voorschrift 8.5.9.

#### Gemeentelijke reactie

De opmerkingen leiden tot verheldering/verbetering van de voorschriften. Wij zien derhalve geen belemmering om dit aan te passen in het besluit.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de ontwerpbeschikking wordt aangepast door:

- de term "personeelsleden" of "personeel" in de voorschriften 1.1.11, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 en 1.3.1 te vervangen door "clubfunctionaris";
- voorschrift 8.5.9, verwijzing naar voorschrift 1.4.1 te wijzigen in voorschrift 1.1.5.

### **3.1.6 Norm maximaal geluidsniveau**

Reclamant verzoekt tot verhoging van de standaard grenswaarde voor zowel de trainingen (max. toegestaan 65 dB(A)) en tijdens wedstrijden (max. toegestaan 69 dB(A)) naar 70 dB(A), omdat dit ook de standaard is in het Activiteitenbesluit en mogelijk is ingevolge de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

Er kunnen bij controle van het geluidsniveau, indien voldaan wordt aan de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', aanleidingen zijn tot overschrijding van de geluidswaarden door bijvoorbeeld kortstondige ruige weersomstandigheden of zelfs dat een individuele deelnemer die tijdelijk een te hoog geluidsniveau (bijv. door een defect) produceert.

#### Gemeentelijke reactie

De motivering om hogere maximale geluidsniveaus te vergunnen zijn bijvoorbeeld een defecte uitlaat of harde wind. In dergelijke situaties wordt, behalve aan te vergunnen waarden, waarschijnlijk ook niet aan de voorgestelde norm van 70 dB(A)  $L_{max}$  voldaan. De in de (ontwerp) voorschriften genoemde grenswaarden voor de piekgeluiden zijn, conform het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 in paragraaf 5.4, voldoende om de bedrijfsvoering mogelijk te maken.

Net als bij de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus geldt hiervoor dan ook dat aanvullende geluidafschermende of -reducerende maatregelen moeten worden getroffen als bij handhaving blijkt dat niet wordt voldaan aan de vergunde piekgeluiden. Hier voegen wij voor een motor met een defecte uitlaat ten gevolge waarvan de geluidbelasting van die motor hoger is dan 94 dB(A) aan toe dat die motor zonder meer niet mag worden toegelaten op de baan. Er is dan ook geen reden om de grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus te verruimen ten opzichte van hetgeen is aangevraagd.

In de geluidvoorschriften in paragraaf 8.5 van de omgevingsvergunning zijn geen voorschriften opgenomen waarin is bepaald dat de dynamische geluidmeting al dient plaats te vinden voorafgaand of bij aanvang van een training en/of wedstrijd. In het KNMV Motorcross geluidreglement 2016 is evenmin een dergelijk artikel opgenomen. Dit kan er dus toe leiden dat de grenswaarden inderdaad worden overschreden ten gevolge van een defect aan de uitlaat etc. Het is in dit verband wenselijk om hieromtrent een extra voorschrift aan de (revisie)omgevingsvergunning te verbinden t.a.v. het verplicht stellen van het verrichten van de dynamische controlemeting overeenkomstig de methode van de KNMV voorafgaand, dan wel bij aanvang van een training en/of wedstrijd.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit door de volgende bepaling onder 8.5.1 als volgt aan te passen:

*"Voorafgaand of bij aanvang van trainingen en wedstrijden dienen aan alle motoren controlemetingen te worden uitgevoerd overeenkomstig de dynamische meetmethode van de KNMV. Deze is beschreven in het KNMV motorcross geluidreglement van 2016. Van alle metingen wordt aantekening gemaakt in het geautomatiseerd systeem voor het aantal crossuren."*

### **3.2 Reclamant 2.**

Datum brief: 27 januari 2017, aangevuld 2 februari 2017 en 4 mei 2017  
Datum ontvangst: 31 januari 2017, aangevuld 6 februari 2017 en 4 mei 2017  
De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

### **3.2.1 Verhoging van geluidsbelasting**

Reclamant is van mening dat doordat aan de oostzijde van het motorcrossterrein geen geluidswal wordt gerealiseerd, reclamant onnodig veel belast wordt met geluid. Deze geluidsbelasting zal geïntensiveerd worden door:

- a. een verruiming van de crosstijden;
- b. verhoging van de maximaal toegestane geluidsbelasting op de gevel;
- c. en toename van aantal clubcross momenten van 6 naar 8.

#### Gemeentelijke reactie

Wij stellen voorop dat uit de vaste rechtspraak van de Afdeling blijkt dat wij uitsluitend bevoegd zijn om te beoordelen of hetgeen is aangevraagd, kan worden vergund. Dit houdt in dat indien geen geluidswal wordt aangevraagd aan de oostzijde van het motorcrossterrein, wij moeten beoordelen of de geluidsbelasting van de motorcrossactiviteiten op de gevel van de woning van reclamant aanvaardbaar is. Deze beoordeling hebben wij gemaakt. Daaruit is gebleken dat een afschermend object in deze richting van de woning van reclamant niet nodig is om aan de gestelde grenswaarden ingevolge de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening te kunnen voldoen. De omgeving waarin het motorcrossterrein is gelegen kan worden aangemerkt als een 'woonwijk in stad'. Ingevolge de Handreiking geldt voor dit type gebied in de dagperiode een langtijdgemiddelde grenswaarde van 50 dB(A). Aan deze richtwaarde wordt op de gevel van de woning van reclamant voldaan. In voorschrift 8.3.1 is op de gevel van deze woning 48 dB(A) voor de dagperiode vergund (beoordelingspunt – positie 4). Met deze langtijdgemiddelde geluidnorm wordt voldaan aan de richtwaarden als opgenomen in de Handreiking. Mitsdien is hetgeen is aangevraagd te vergunnen en behoeft er geen geluidswerende voorziening zoals een geluidscherm aan de oostzijde van het motorcrossterrein te worden aangelegd.

Wat betreft de verlengde openstelling van de motorcrossbaan en de hogere vergunde geluidnormen dan in vergelijking met de milieuvergunning uit 2002, merken wij het volgende op. De constatering dat er langere openingstijden zijn vergund en hogere geluidnormen zijn vergund dan 2002 is voor het grootste deel juist. Evenwel voldoen de nieuwe geluidnormen aan de richtwaarden van de Handreiking en zijn de motorcrossactiviteiten derhalve te vergunnen in het kader van het belang van de bescherming van het milieu. Anders dan in de oude vergunning zijn er thans bovendien geen geluidnormen voor de avondperiode opgenomen. Voorts zijn de vergunde geluidnormen voor piekgeluiden (fors) lager dan in de vergunning uit 2002. In zoverre voorziet de omgevingsvergunning voor reclamant in een verbetering ten opzichte van de vergunning uit 2002.

Hier wordt aan toegevoegd dat het algemeen bekend is dat de oude geluidnormen niet toereikend waren en werden overtreden door de AMBC. Dit heeft geresulteerd in klachten van omwonenden over geluidsoverlast. Naar aanleiding daarvan is er een handhavingprocedure aangevangen ten aanzien van het overtreden van de geluidnormen. Tevens is er in dit kader een nieuwe revisie-omgevingsvergunning aangevraagd waarin geluidreducerende maatregelen zijn opgenomen. Door het treffen van deze vergunde geluidreducerende maatregelen wordt de geluidbelasting op de woning van reclamant lager dan de geluidbelasting in de feitelijke situatie was.

In de considerans van het ontwerpbesluit wordt in paragraaf 5.1.3 (thans par. 5.1.3.2) ten aanzien van de intensivering bovendien de volgende relativerende opmerking gesteld in het kader van de geluidbelasting van de AMBC:

*Bovendien zal de omgeving aan minder geluidsoverlast worden blootgesteld dan bij een bedrijf dat onder het Activiteitenbesluit valt. Deze bedrijven mogen elke dag geluid produceren terwijl in deze situatie de volgende beperkingen gelden:*

- *De AMBC maakt slechts maximaal 2 middagen (woensdag- en zaterdagmiddag) per week gebruik van de baan. Bedrijven die onder het Activiteitenbesluit zijn veelal elke dag van de week in bedrijf;*
- *Binnen de inrichting van de AMBC vinden uitsluitend in de dagperiode geluidrelevante activiteiten plaats. Bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen mogen ook in de avond- en nachtperiode in bedrijf zijn;*
- *De activiteiten op het crossterrein zijn seizoensgebonden (maart tot en met oktober). Bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen mogen het gehele jaar in werking zijn.*

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.2.2 Voorgrondgeluidsniveau**

Door reclamant wordt aangegeven dat de gekozen gebiedstypering ter plaatse van zijn woning niet juist is, de voorgrondbelasting ter plaatse van de woning van reclamant rechtvaardigt een andere gebiedstypering, te weten 'rustige woonwijk, weinig verkeer'.

### Gemeentelijke reactie

In paragraaf 5.1.3. van het ontwerpbesluit (thans par. 5.1.3.2) is een nadere motivering gegeven voor de toe te passen gebiedstypering voor het bepalen van de richtwaarden. Hierbij zijn naast de spoorlijn nog een aantal aspecten meegenomen in de beoordeling. Weliswaar is de woning van reclamant op een iets grotere afstand gelegen van de spoorlijn dan de woning aan de Leidijk 1, namelijk op een afstand van circa 340 meter, maar in de korte nabijheid van de woning van reclamant wordt het bedrijf Talens houthandel B.V. geëxploiteerd. Dit bedrijf is weer op grotere afstand van de woningen Leidijk 1 en 2 gesitueerd dan de woning van reclamant. Op grond van het Activiteitenbesluit mag de houthandel dagelijks (inclusief zaterdagen) een langtijdgemiddeld geluidniveau veroorzaken van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) op de gevel van een geluidgevoelig object in respectievelijk de dag, avond- en nachtperiode. Onder andere de exploitatie van deze houthandel rechtvaardigt volgens ons dat ook de omgeving van de woning van reclamant wordt aangemerkt als 'woonwijk in stad'.

De gehanteerde gebiedstypering geldt dus voor alle woningen binnen de invloedssfeer van de AMBC. Zie voor een uitgebreide verhandeling over dit onderwerp paragraaf 3.3.5.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.2.3 Tonaal geluid**

Reclamant haalt uitspraak (201203545/1/A4, rechtsoverweging 9 ev.) aan. Hierin is bepaald dat er een toeslag voor tonaal geluid van 5 dB(A) gegeven dient te worden in geval van tweetakt motoren. Tweetakt motoren worden in de voorschriften niet weerhouden, derhalve dienen de geluidsnormen 5 dB(A) strenger te worden beoordeeld. Hetgeen volgens reclamant verder leidt tot nemen van geluidsreducerende maatregelen.

### Gemeentelijke reactie

In de rapportage van Peutz van 9 februari 2016 wordt een duidelijke motivatie gegeven over de afwezigheid van tonaal geluid bij de AMBC op basis van metingen tijdens een training op zaterdag 26 maart 2011. Uit de rapportage van die metingen blijkt dat er op dat moment niet meer dan 44% tweetakt motoren op de baan aanwezig waren en dat op die metingen de toetsing op basis van de ISO 1996-2 is toegepast. Alsdan is er geen sprake van tonaal geluid, omdat de viertakt crossmotoren de tonale componenten van de tweetakt crossmotoren maskeren. Op basis hiervan is er voor de gemeente geen reden om aan te nemen dat er sprake zal zijn van tonaliteit. Peutz stelt hieromtrent in het akoestisch onderzoeksrapport van 9 februari 2016, dat als bijlage deel uitmaakt van de omgevingsvergunning op bladzijde 26 het volgende:

*"Bij de tonale analyse is uitgegaan van de op meetposities A en D vastgestelde geluidimmissie niveaus, tijdens de trainingsritten die tevens zijn beschouwd bij de verificatie van het rekenmodel (zie bijlage 1). Dit betekent dat er sprake was van gemiddeld 8 2-takt motoren en 10 4-takt-motoren (gelijktijdig) in de baan. Deze verdeling vormt in de praktijk de bovengrens voor het aandeel 2-takt."*

Vervolgens blijkt uit de analyseresultaten van de metingen volgens Peutz het volgende:

*"Uit de analyseresultaten in bijlage 5 volgt dat bij slechts enkele van de onderzochte samples een tonale component in het spectrum aanwezig is. Tevens volgt uit bijlage 5 dat de tonaliteit van deze samples dusdanig beperkt is, dat ISO 1996-2 aangeeft dat de toeslag Kt in alle van de onderzochte samples 0 dB bedraagt."*

*Op grond van het voorgaande geldt dat de uitkomst van de analyse conform ISO 1996-2, annex C aangeeft dat het geluid in de woonomgeving tijdens de manches met crossmotoren die voldoen aan de nieuwe KNMV/MON-geluidnorm (94 dB(A) op 7,5 m afstand) als niet tonaal dient te worden bestempeld."*

Dit betekent dat, indien het percentage 2-takt motoren niet hoger is dan 44% zoals tijdens de training op 26 maart 2011 er geen sprake is van tonaal geluid. Dit is, gezien de metingen die in het verleden zijn uitgevoerd, een haalbare (realistische) situatie. In de praktijk zal ten gevolge van autonome afname het percentage 2-takt motoren in de toekomst verder afnemen.

Bovendien is dit blijkens paragraaf 3.2 van het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz d.d. 9 februari 2016 ook de representatieve bedrijfssituatie:

*"Trainingen op zaterdag*

*(...)Tijdens deze zaterdagtrainingen zijn er gemiddeld 20 motoren in de baan. Het betreft hier overwegend 4-takt-motoren met een cilinderinhoud van 125 of 250 cc). Het aandeel 2-takt is echter (veel) minder dan 50% en zal naar verwachting in de toekomst verder afnemen.*

*(...)*

*Trainingen op woensdag*

*(...)Tijdens deze woensdagtrainingen zijn er eveneens gemiddeld 20 motoren in de baan met een gelijke samenstelling (qua motoren) als op zaterdag."*

Dit akoestisch onderzoeksrapport maakt zowel deel uit van de aanvraag om de omgevingsvergunning als de omgevingsvergunning.

Tot slot ontlenen wij steun voor het standpunt dat zich bij het crossen met meer dan 50% 4-takt motoren geen tonaal geluid voordoet en dat het om die reden niet nodig is om de straffactor voor tonaal geluid toe te passen aan de rechtspraak van de Afdeling<sup>1</sup>:

*"2.10.3. De Afdeling stelt vast dat volgens de considerans van het bestreden besluit rondom het motorcrossterrein regelmatig controlemetingen worden gedaan en dat zich bij de controlemetingen bij slechts een van de vijf wedstrijden tonaal geluid voordoet. Uit het rapport van Peutz met nr. RA 857-1-RA volgt dat toepassing van de straffactor voor tonaal geluid niet op zijn plaats is als een wedstrijd of training wordt gedomineerd door viertaktmotoren. Gelet hierop heeft het college zich op het standpunt kunnen stellen dat bij wedstrijden waarbij meer dan de helft viertaktmotoren betrokken zijn, zich geen tonaal geluid voordoet. Hierbij betreft de Afdeling dat uit het akoestisch rapport bij de aanvraag, die deel uitmaakt van het bestreden besluit, blijkt dat 50% van de motoren viertaktmotoren zijn en dat volgens RES maximaal 10% van het aantal motoren een tweetaktmotor is (onderstreping: B&W). Deze beroepsgrond faalt."*

Tot slot delen wij in dit kader de opmerking van reclamant dat de uitspraak van de Afdeling van 31 juli 2013, waarnaar in het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz wordt verwezen voor de onderbouwing dat geen tonaal geluid optreedt, indien wordt gereden met een mix van 4-takt en 2-takt motoren, niet duidelijk is. Dit standpunt kan hooguit indirect uit de laatste alinea van rechtsoverweging 9 worden afgeleid.

Voorts is zoals reclamant stelt geen voorschrift aan de omgevingsvergunning verbonden waarin het rijden met 2-takt motoren wordt uitgesloten, maar in voorschrift 8.5.2 is wel bepaald dat de motoren op de baan moeten voldoen aan de KNMV-MON-geluidnorm van 94 dB(A). Op die wijze is het voorkomen van tonaal geluid wel in de voorschriften geregeld.

Verder wordt gesteld dat er vanwege eventuele tonaliteit 5 dB(A) strengere normen gehanteerd dienen te worden. Dit is niet juist. Indien er bij toekomstige controlemetingen wordt geconstateerd dat er, in tegenstelling tot de rapportage van Peutz, sprake is van tonaal geluid, (ter plaatse van het beoordelingspunt) dan dient er een toeslag te worden toegepast van 5 dB(A). Alsdan kan er sprake zijn van de overtreding van de vergunde geluidnormen. De vergunde geluidnormen hoeven dus thans niet te worden verlaagd; er is immers geen sprake van tonaal geluid en derhalve het toepassen van de strafcorrectie van 5 dB(A). Mocht dan ook, na het in werking treden van de vergunning, blijken dat er vanwege tonaal geluid overschrijdingen plaatsvinden dan geldt dan ook dat - in het kader van een eventuele handhavingsprocedure - aanvullende geluidsafschermende of -reducerende maatregelen moeten worden getroffen. Dit wordt echter niet realistisch geacht.

Ter borging van de situatie dat er geen tonaal geluid zal ontstaan hebben wij het voorschrift 8.5.10 opgenomen:

*"Binnen de inrichting mag het aandeel 2-takt motoren op enig moment in de baan niet groter zijn dan in de worstcase beschrijving in paragraaf 7.3. van de akoestische rapportage is doorgerekend"*

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt tot toevoeging van het voorschrift 8.5.10.

### **3.2.4 Handhaafbaarheid van de voorschriften**

Reclamant wijst op de vergunningsvoorschriften van artikel 1.1.5 met daarin de maximaal toegestane crossuren. Voor reclamant is het niet duidelijk wat hieronder wordt verstaan, alsmede dat het niet duidelijk is hoe de naleving van dit voorschrift wordt gecontroleerd.

---

<sup>1</sup> Zie AbRS 13 januari 2010 (ECLI:NL:RVS:2010:BK8996)

### Gemeentelijke reactie

Met voorschrift 1.1.5 is beoogd het tijds kader weer te geven waarbinnen de motorcrossbaan mag worden gebruikt. De mogelijkheden voor controle op naleving van dit voorschrift zijn vooral geregeld in paragraaf 8.5, hetgeen wij willen toelichten.

Bij de aanvraag om de omgevingsvergunning is een Handhavingsprotocol gesloten. Dit protocol maakt als bijlage deel uit van de omgevingsvergunning. In het ontwerpbesluit in paragraaf 5.1.3.6 (thans 5.1.3.4) wordt hiernaar verwezen. In verband met het Handhavingsprotocol is onder andere in voorschrift 8.5.3 bepaald dat elke crossmotor die tijdens trainingen en/of wedstrijden gebruik maakt van de motorcrossbaan moet zijn voorzien van een goed functionerende transponder. In voorschrift 8.5.4 is vervolgens bepaald dat de resultaten van de geluidmetingen tijdens trainingen en wedstrijden, die zijn bedoeld voor de controle van de geluidproductie van de crossmotoren, een registratie dient te worden bijgehouden, waarin onder andere is vastgelegd de datum en de rijtijd van elke motorrijder, het voertuig (merk en type) en de meetmethode en het gemeten geluidniveau. De geregistreerde gegevens moeten ingevolge voorschrift 8.5.5 binnen 24 uur na elke training en wedstrijd aan de gemeente worden overgelegd.

Deze voorschriften zijn aan de omgevingsvergunning verbonden voor de controle op de naleving van de geluidvoorschriften, die ter beperking van de geluidhinder van de crossmotoren aan de omgevingsvergunning zijn verbonden. Wij zijn van mening dat op deze wijze in voldoende mate kan worden beoordeeld of de voorschriften ten aanzien van zowel het geluidniveau als het maximum aantal toegestane crossminuten worden nageleefd. Anders dan reclamant stelt, zijn er dus voorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden om de naleving van het maximum vergunde aantal crossminuten in voorschrift 1.1.5 te controleren. Ons inziens is dit laatstgenoemde voorschrift handhaafbaar.

Steun voor het feit dat door middel van de aan de vergunning verbonden voorschriften in paragraaf 8.5 het geluidniveau voldoende toereikend kan worden gehandhaafd, ontleen wij aan de uitspraak van de Afdeling van 31 juli 2013<sup>2</sup>. In die beroepszaak werd, tegen vergelijkbare geluidvoorschriften voor een motorcrossterrein als hiervoor toegelicht, aangevoerd dat die onvoldoende handhaafbaar zijn. De Afdeling deelde die grief niet en overwoog daaromtrent het volgende:

*"12.2. Het gebruik van de transponder is niet voorgeschreven om geluidhinder te voorkomen, maar met het oog op de controle op de naleving van verschillende voorschriften die ter beperking van geluidhinder aan de vergunning zijn verbonden. De transponder registreert onder meer het voertuig (merk, type en klasse), de meetmethode en het gemeten geluidniveau. Verder kan volgens het deskundigenbericht uit de registratie van de transponder worden afgeleid of aan het maximaal aantal toegestane crossminuten wordt voldaan en hoeveel crossmotoren tegelijkertijd op de crossbaan aanwezig zijn. De Afdeling ziet geen aanleiding om in zoverre aan het deskundigenbericht te twijfelen. Evenmin ziet zij aanleiding, gelet op het deskundigenbericht, voor het oordeel dat de in voorschrift 1.6.2 neergelegde registratieverplichting in combinatie met voorschrift 6.2.5 met het oog op de handhaving van de vergunningvoorschriften niet toereikend is"*

Gelet op bovenstaande achten wij het opnemen van de bepaling dat ook de "klasse" van het motorvoertuig wordt vermeld opportuun.

### Conclusie:

---

<sup>2</sup> AbRS 31 juli 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:2940)

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit, in die zin dat in voorschrift 8.5.4 onder d. ook de klasse wordt toegevoegd.

### **3.2.5 Strijd met goede ruimtelijke ordening**

De bezwaren die gericht zijn op de akoestische aspecten hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening, omdat er bij een ruimtelijke ontwikkeling getoetst dient te worden aan een goede ruimtelijke ordening.

#### Gemeentelijke reactie

Bij de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze stellen wij voorop dat het grootste deel van het motorcrossterrein reeds als zodanig is bestemd en dus positief is bestemd ingevolge het geldende bestemmingsplan "Buitengebied". Slechts voor de uitbreiding van de motorcrossbaan op de tot "Bedrijf - Openbaar nut" en "Bos" bestemde gronden, alsmede voor de hoogte van de geluidwerende constructie, is een omgevingsvergunning verleend voor het afwijken van het bestemmingsplan "Buitengebied". Voor die afwijking geldt het vereiste van de goede ruimtelijke ordening. Nu is voor dit vereiste in het kader van de geluidbelasting van het motorcrossterrein aansluiting gezocht bij de richtwaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Dit blijkt uit paragraaf 4.4.2 van de ruimtelijke onderbouwing van 10 februari 2016, waarnaar in de considerans van de omgevingsvergunning wordt verwezen. De ruimtelijke onderbouwing is als bijlage bij de omgevingsvergunning gewaarmerkt. Voor nadere motivering wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing. Uit de ruimtelijke onderbouwing met bijbehorende onderzoeken, alsook uit het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016, blijkt dat de geluidbelasting van de AMBC op de gevel van de woning van reclamant voldoet aan de richtwaarden van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. De vergunde geluidnorm voor bijvoorbeeld de langtijdgemiddelde geluidsniveau op de gevel van reclamant is lager dan de richtwaarde (voorschrift 8.3.1).

Hieruit blijkt dat voor ons in voldoende mate dat ter plaatse van onder meer de woning van reclamant een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd en het aspect geluid derhalve geen belemmering oplevert voor de beoogde ontwikkeling in het kader van het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Steun voor dit standpunt ontleen wij aan de vaste rechtspraak van de Afdeling dat in het kader van de beoordeling van de geluidssituatie van een planologische ontwikkeling kan worden aangesloten bij de richtwaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening<sup>3</sup>.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit

### **3.2.6 Parkeergronden**

Reclamant vraagt zich af of de parkeergronden van zowel het motorcrossterrein als het SITA-terrein met voldoende zekerheid nu en in de toekomst gebruikt kunnen worden voor parkeren. Het aantal parkeerplaatsen is volgens reclamant ontoereikend en niet vastgelegd in een minimum aantal, afmetingen (ook in relatie tot aanhangers en bestelbussen). In dit verband stelt reclamant dat ook het bedrijfsterrein van Talen beschikbaar moet worden gesteld voor het parkeren ten behoeve van de AMBC. Aangezien dat niet is betrokken in de omgevingsvergunning is die op dit onderdeel ontoereikend.

#### Gemeentelijke reactie

---

<sup>3</sup> Zie bijv. AbRS 27 april 2011 (ECLI:NL:RVS:2011:BQ2677)

Op het terrein van de AMBC wordt voorzien in 61 parkeerplaatsen. Met betrekking tot het 'SITA-terrein' is er een gebruiksovereenkomst ondertekend tussen de afvalverwerker en de motorcrossvereniging, waarin is opgenomen dat er op wedstrijddagen ten behoeve van parkeren gebruik gemaakt kan worden van de gronden van SITA. Op dat terrein zijn nog eens 32 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van wedstrijden. In totaal zijn er op wedstrijddagen 93 parkeerplaatsen beschikbaar voor het motorcrossterrein. Voor een nadere aanvulling van deze info verwijzen wij naar paragraaf 4.2 van de ruimtelijke onderbouwing van 10 februari 2016, die als bijlage als gewaarmerkt stuk behoort bij de omgevingsvergunning.

Uit paragraaf 4.2 blijkt dat bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van een worst case scenario tijdens wedstrijden waarin:

- Alle volwassen deelnemers (42) zelfstandig naar de wedstrijd toekomen;
- 50% van de jeugdrijders (23) met iemand anders meerijdt die tevens aan de wedstrijd deelneemt;
- 0,4 bezoekers per deelnemer meekomen.

In totaal zijn voor dit worst case scenario 54 (t.b.v. wedstrijddeelnemers) + 26 (voor bezoekers) = 80 parkeerplaatsen nodig. In de tekening voor de terreininrichting zijn 77 normale parkeerplaatsen opgenomen. Daarnaast zijn er 16 parkeerplaatsen geprojecteerd waar een auto + aanhangwagen kan parkeren. Deze 16 parkeerplaatsen staan afgebeeld op het SITA-terrein en verschillen duidelijk qua omvang ten opzichte van de resterende parkeerplaatsen. Zelfs in het worst case scenario is er dus een overschot van 13 parkeerplaatsen aanwezig. Een groot deel van dit overschot zal toegerekend dienen te worden aan de klootschietvereniging. Het verenigingsgebouw dient als verzamelruimte en kantine behorende bij het klootschieten. De locatie zelf dient daarmee primair als een soort van horeca. Bijbehorende parkeernorm is die voor café/ bar/ cafetaria, namelijk 6 tot 8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Het verenigingsgebouw heeft een oppervlakte van circa 70 m<sup>2</sup>.

Naast deze worst case benadering is, zoals uit paragraaf 4.2 van de ruimtelijke onderbouwing blijkt, voor de beoordeling van het aantal benodigde parkeerplaatsen gekeken naar de kengetallen voor sportvelden uit de ASSV 2012. Hierin zijn geen specifieke kengetallen opgenomen voor motorcrossterreinen. De parkeernorm voor een netto hectare sportveld varieert tussen 13 - 26 parkeerplaatsen inclusief bezoekers. De oppervlakte van de motorcrossbaan bedraagt ongeveer 2 hectare. Dat betekent dat ingevolge de ASSV 2012 een aantal parkeerplaatsen tussen de 26 – 54 toereikend is. Alleen al op het eigen terrein van de AMBC zijn 61 parkeerplaatsen voorhanden. Ook gelet op de parkeernormen uit de ASSV 2012 voorziet onderhavige omgevingsvergunning derhalve in een toereikend aantal parkeerplaatsen.

Uit het vorenstaande blijkt dat er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor trainingen en wedstrijden. Mitsdien is het niet nodig - zoals reclamant wenst - om voor het parkeren uit te wijken naar het bedrijfsterrein van de Houthandel Talen.

Qua afmetingen van de parkeerplaatsen is rekening gehouden met de richtlijnen uit het ASV. Bij deze maatgeving zijn de reguliere parkeerplaatsen ook toegankelijk voor een bestelbus.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de beschikking wordt aangepast door de aanleg van de in totaal 93 parkeerplaatsen als voorwaardelijke verplichting aan de omgevingsvergunning te koppelen. Dit houdt in dat de vernieuwde motorcrossbaan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat de parkeerplaatsen voorhanden zijn. Tevens is de ruimtelijke onderbouwing aangevuld ten aanzien van de parkeerbehoefte behorende bij de klootschietvereniging.

### **3.2.7 Vergunningsvrije containers**

Gesteld wordt door reclamant dat de containers in tegenstelling tot de overweging op pagina 14 van de ruimtelijke onderbouwing niet vergunningsvrij zijn. Ze staan immers niet op het achtererfgebied en zijn illegaal geplaatst.

#### Gemeentelijke reactie

Het perceel is opgenomen in het bestemmingsplan "Buitengebied" en heeft de bestemmingen "Sport", "Waarde - Archeologie 3" met functieaanduiding "motorcrossterrein".

Op grond van het bestemmingsplan kan er gebouwd worden op het terrein.

Conform bijlage II BOR is het erf van de AMBC een niet bebouwd perceel met bestemming "Sport", direct gelegen bij het hoofdgebouw/clubgebouw, waarbij dat erf feitelijk ook is ingericht (baaninrichting etc.) ten dienste van het gebruik van het hoofdgebouw en waarbij het bestemmingsplan die inrichting niet verbiedt. In dat geval is er sprake van een erf en een achtererfgebied waar vergunningsvrij gebouwd kan worden. Aangezien het achtererfgebied groter is dan 900 m<sup>2</sup>, kan conform artikel 2 lid 3 onder f van bijlage II Bor 150 m<sup>2</sup> aan bijbehorende bouwwerken worden geplaatst. De zeven containers in het achtererfgebied zijn samen circa 110 m<sup>2</sup> waardoor de containers vergunningsvrij kunnen worden geplaatst.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.2.8 Openingstijden clubhuis**

Bij brief van de gemeente van 21 april jl. is kenbaar gemaakt dat initiatiefnemer een gewijzigde aanvraag heeft ingediend met een nadere toelichting op de openingstijden van het clubhuis.

Reclamant is van mening dat voorschrift 1.1.5 onvoldoende afbakt wanneer het clubhuis open mag zijn. Zoals het er nu staat zou er ook 's nachts doorgefeest mogen worden. Dit leidt tot overlast en is ook niet nodig bij een sportterrein. In het verlengde hiervan beargumenteerd reclamant dat over een terrasfunctie niets vermeld staat en ook deze beperkt dient te worden tot de openingstijden van de baan.

#### Gemeentelijke reactie

Voor de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze wordt in eerste instantie verwezen naar 3.1.2 en 3.1.3 van dit rapport.

Met betrekking tot het terras wordt het volgende opgemerkt. Op de tekening behorend bij de aanvraag omgevingsvergunning staat geen terras ingetekend. Tevens is dit niet woordelijk aangegeven in de bijbehorende documenten. Met het verlenen van de omgevingsvergunning wordt derhalve niet ingestemd met het toestaan van een terras op het perceel.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit. Voor de aanpassing wordt verwezen naar de conclusie onder 3.1.3.

### **3.2.9 Geluidsinstallatie**

Reclamant is van mening dat een geluidsinstallatie niet meer moet worden toegestaan.

#### Gemeentelijke reactie

Voor de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op de onderdeel 3.3.7 van de te volgen zienswijzen. Met name onder f en g wordt ingegaan van geluid/muziek middels de omroepinstallatie.

### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.3 Reclamant 3.**

Datum brief: 30 januari 2017, aangevuld d.d. 10 februari 2017 en 1 mei 2017

Datum ontvangst: 30 januari 2017, aangevuld d.d. 10 februari 2017 en 1 mei 2017

De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

#### **3.3.1 Materiaal van geluidswal**

De gronden voor het opbouwen van de geluidswal worden, zo uit de raadsvergadering van 22 november 2016 blijkt, aangelegd met vervuilde (cat.1) grond, hetgeen in de onderbouwing van de vergunning voor het onderdeel bouwen niet wordt gemotiveerd in relatie tot de in het Bouwbesluit opgenomen eisen ten aanzien van bouwmaterialen. Naar het oordeel van reclamant is de vergunning op dit onderdeel ontoereikend gemotiveerd en kan die niet worden verleend. Verder beargumenteert reclamant dat de gronden van de bestaande wal bestaan uit autobanden, teerhoudend asfalt, puin en meer. Nader onderzoek naar aanwezig materiaal en voorschriften over afvoer van afval ontbreken.

#### Gemeentelijke reactie

Wij stellen voorop dat er voor het ophogen en/of veranderen van de aarden wal geen vergunning voor bouwen nodig is. De aarden wal is niet aan te merken als een bouwwerk. Onder een bouwwerk wordt ingevolge de gemeentelijke Bouwverordening verstaan:

*“elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren;”*

Nu de aarden wal geen constructie is van hout, steen, metaal etc. zijn op de aanleg daarvan niet de eisen uit het Bouwbesluit van toepassing. Mitsdien is het onderdeel bouwen van de omgevingsvergunning in zoverre niet ontoereikend gemotiveerd en kan die ook worden verleend.

Voor de aanleg en ophoging van de geluidswal gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). Het betreffen rechtstreeks werkende regels zodat voor de aanleg van de aarden wal in onderhavige vergunning geen voorschriften behoeven te worden opgenomen.

Bovendien verwijzen wij naar het opgenomen bodemonderzoek behorende bij de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit is niet naar voren gekomen dat de voorgenomen ontwikkeling geen belemmering is voor de uitvoering van het plan. Voor een extra uiteenzetting over het toe te passen materiaal in de geluidswal verwijzen wij naar par. 3.3.14.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.2 Aantal motoren in relatie tot geluid**

In het ontwerpbesluit is omschreven dat het hier om een revisievergunning voor milieu gaat, voor o.a. wijzigen van de aantallen motoren. Deze aantallen zijn echter nergens omschreven.

Verder maakt reclamant op uit tabel 1 van het ontwerpbesluit dat er tegelijk 20 motoren aan het crossen zijn. Reclamant vraagt zich als gevolg hiervan af of, gedurende korte perioden, meer motoren kunnen crossen en of cumulatie van geluid in dat kader ook onderzocht is.

#### Gemeentelijke reactie

In hoofdstuk 3, uitgangspunten voor de representatieve bedrijfssituatie in het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016, wordt inzage gegeven in de aantallen motoren. In de paragrafen 3.2 en 3.3 van het akoestisch onderzoeksrapport is hierover beschreven:

*"Het activiteitsniveau in de representatieve bedrijfssituatie in de voorgenomen situatie is hoger dan in de vergunde situatie. Als belangrijkste aspect geldt de toename van het aantal rijders in de baan van 10 (vergund) naar 20 (thans gewenst).*

*(...)*

*Trainingen op zaterdag*

*(...)Tijdens deze zaterdagtrainingen zijn er gemiddeld 20 motoren in de baan.(...)*

*Trainingen op woensdag*

*(...)Tijdens deze woensdagtrainingen zijn er eveneens gemiddeld 20 motoren in de baan met een gelijke samenstelling (qua motoren) als op zaterdag. (...)*

*(...)*

*Bij een wedstrijddag zijn 20 rijders gelijktijdig in de baan en bedraagt het totaal aantal crossuren 160."*

Het akoestisch onderzoeksrapport maakt deel uit van de aanvraag om de (revisie)vergunning en is als bijlage bij de omgevingsvergunning gewaarmerkt. Het aantal van 20 motoren in de baan wordt ook vermeld in de considerans van het ontwerpbesluit in paragraaf 5.1.3.7 (thans par. 5.1.3.3.2). Anders dan reclamant stelt zijn de aantal motoren dus wel in de omgevingsvergunning vermeld en zijn de onderzoeken ook gebaseerd op dit aantal. Dit blijkt uit de berekening van zowel de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ( $L_{A,r,LT}$ ) als de maximale geluidsniveaus ( $L_{A,max}$ ) weergegeven. Voor het  $L_{A,r,LT}$  is het niet van belang of er gedurende bijvoorbeeld 5 minuten 20 motoren tegelijk of dat er om de 5 minuten 20 motoren na elkaar in de baan zijn, omdat dit een gemiddeld geluidsniveau betreft. Voor het  $L_{A,max}$  is gelijktijdigheid wel van belang, omdat dit de maximale (hoogst optredende) geluidsniveaus betreft. De aanvrager heeft hiermee rekening gehouden door de volgende maximale situaties te berekenen:

- *een groep:*  
het volgas rijden van een groepje motoren op de baan. Uitgegaan is van maximale geluidemissie van 5 crossmotoren die zich op korte afstand van elkaar bevinden. De bijbehorende maximale bronsterkte bedraagt circa 132 dB(A);
- *de aanvang van een training:*  
waarbij 15 motoren tegelijkertijd wegrijden. De bijbehorende maximale bronsterkte bedraagt circa 137 dB(A);
- *de start:*  
de start van een manche tijdens een wedstrijd, waarbij alle motoren gelijktijdig volgas wegrijden vanaf de startlijn. De maximale bronsterkte van een wedstrijdmotor bedraagt circa 128 dB(A). Voor de start van een manche met 20 motoren wordt uitgegaan van een totale maximale bronsterkte van circa 141 dB(A).

Op deze situaties zijn de geluidnormen gebaseerd voor de grenswaarden voor het maximale geluidniveau.

Voorts dient de AMBC de vergunde geluidnormen na te leven. Alleen al door middel van de opgelegde registratieverplichting wordt op de naleving van deze geluidnormen toegezien. Gelet daarop is het niet aannemelijk dat er met meer dan 20 motoren tegelijkertijd gebruik wordt gemaakt van de baan. Mocht dat wel het geval zijn dan betreft dat een kwestie van handhaving, hetgeen zich buiten de reikwijdte van deze vergunningverlening begeeft.

Opmerking verdient hierbij tot slot dat - anders dan in het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 is gesteld en hierboven is geciteerd – ook in de milieuvergunning uit 2002 reeds was voorzien in het rijden van maximaal 20 motors tijdens wedstrijden en 10 – 15 motors tijdens trainingen. Zie in dit verband voorschrift 1.1 van de milieuvergunning in samenhang met de inleiding van het akoestisch onderzoeksrapport van Van der Boom van 1 december 1999. In zoverre is er dus geen sprake van een uitbreiding ten opzichte van de oude vergunning.

#### Conclusie

Cumulatie van het (motoren)geluid is voldoende onderzocht en meegenomen in het ontwerpbesluit. De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.3 Vergunning 26 februari 2002**

Reclamant meent dat er niet voldaan is aan de voorwaarden uit de vergunning van 2002 en dat deze derhalve vervallen is. Er is niet voldaan aan de voorwaarde om binnen één jaar na vergunningverlening de geluidswal aan de noordzijde op een hoogte te brengen van 5 meter. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de eerdere vergunning zoals gesteld in paragraaf 5.1.3.8 van het ontwerpbesluit.

#### Gemeentelijke reactie

Wij stellen voorop dat uit vaste rechtspraak van de Afdeling blijkt dat indien een voorziening voor het uitoefenen van een vergunde activiteit niet of niet tijdig is gerealiseerd, de betreffende milieuvergunning voor die voorziening niet van rechtswege is vervallen<sup>4</sup>. In zoverre treft de zienswijze van reclamant al geen doel. Hier voegen wij aan toe dat gebleken is dat de wal is opgericht en thans een hoogte heeft van ca. 3 meter 70.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.4 MER- beoordeling**

Reclamant draagt de volgende argumentatie aan waarom er een (informele) m.e.r.-beoordeling had moeten worden gemaakt in het kader van de vergunningverlening:

- a. in de bijlage (D-lijst (D43)) van het Besluit m.e.r. wordt een drempelwaarde genoemd van een openstelling van acht uren of meer per week van een motorcrossbaan.  
Reclamant stelt dat deze drempelwaarde door de vergunde tijdsduur voor wedstrijddagen wordt behaald;
- b. vanwege de samenhang met de andere in de omgeving voorkomende activiteiten van de bedrijven Talen en Sita en het gebruik van de spoorlijn moeten die activiteiten bij die van de AMBC worden betrokken, waaronder de cumulatie van geluid;

---

<sup>4</sup> Zie o.a. AbRS 26 juni 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:1) en AbRS 18 juli 2007 (ECLI:NL:RVS:2007:BA9835)

- c. vanwege de klachten van de omwonenden op basis van de geldende milieuvergunning over geluidsoverlast en de toename van het aantal crossminuten;
- d. vanwege het feit dat de milieuvergunning uit 2002 is vervallen is er geen sprake (meer) van een geringe verandering van de AMBC;
- e. vanwege de noodzakelijk te treffen geluidreducerende maatregelen en de onderlinge samenhang daarvan;
- f. vanwege de bijzondere ligging van het motorcrossterrein van AMBC tussen bouw- en grasland en woningen, alsmede vanwege de aanwezigheid van een voormalige vuilstort ter plaatse van het motorcrossterrein, en gezien de geringe afstand gelegen tot Natuurnetwerk Nederland.

#### Gemeentelijke reactie

- a. In de akoestische rapportage par. 3.3 is aangegeven dat:

*"Een wedstrijddag vindt plaats tussen 10.00 en 18.00 uur, waarbij het totaal aantal uren waarop gereden wordt minder dan 8 bedraagt".*

Bovenstaande hebben wij toegevoegd aan tabel 1 van paragraaf 3.1.1. Indien er wedstrijden worden gereden, vervallen die week de trainingsuren. Met het verlenen van de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van de motorcrossbaan wordt de drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling niet gehaald dan wel overschreden, derhalve is er geen m.e.r.-beoordeling opgesteld.

Gelet op het feit dat de drempels van de D-lijst van indicatieve waarden zijn hebben wij ons er van vergewist of de uitbreiding van het motorcrossterrein ook beneden de drempel geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben en dit gemotiveerd in paragraaf 4.3 van de considerans. Op basis hiervan, alsmede gelet op de beperkte gebruiksintensiteit van de motorcrossbaan en de reeds aanwezige infrastructuur (wegen en spoorlijn) en bedrijven (o.a. Talens Houthandel) in de omgeving van het motorcrossterrein valt niet te verwachten, dat het gebruik leidt tot significante negatieve effecten op het milieu.

In verband hiermee en ter weerlegging van de onderdelen b t/m f van onderhavige zienswijze, stellen wij voorop dat reclamant geen feiten of omstandigheden heeft aangevoerd die twijfel oproepen over het standpunt dat het op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling is uitgesloten dat de met onderhavige omgevingsvergunning mogelijke gemaakte uitbreiding van het motorcrossterrein belangrijke nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu. Mitsdien vinden wij dat nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten en dat er terecht is afgezien van een m.e.r.-beoordeling.

- b. In ons ontwerpbesluit hebben wij met betrekking hierover opgenomen.

*"De inrichting betreft een solitaire inrichting en maakt geen gebruik van voorzieningen van andere inrichtingen in de omgeving. Er zijn een houthandel en enkele agrarische bedrijven in de omgeving die deels soortgelijke milieugevolgen voor de omgeving hebben, echter dit zal naar verwachting niet leiden tot onacceptabele cumulatieve aspecten. Er bestaat geen aanleiding tot het opstellen van een m.e.r. aanmeldnotitie of een milieueffectrapportage"*

De zienswijze is evenwel voor ons aanleiding geweest om de mate van de cumulatieve effecten voor de geluidsbelasting inzichtelijk te maken. De memo van GeluidMeesters van 5 mei 2017 geeft middels een berekening en beoordeling volgens de methode Miedema antwoord op deze vraag. De conclusie luidt dat er op de omliggende woningen weliswaar een toename van de cumulatieve geluidsbelasting optreedt, echter de milieukwaliteit voor het aspect geluid is en blijft, met en zonder AMBC redelijk voor woningen aan de

Leidijk 1 en 2 en de Mr. J.B. Kanlaan 6 en matig voor de woning aan de Spoordijk 6. Evenwel wordt deze kwalificatie niet veroorzaakt door de AMBC, maar door het spoorweglawaai. Er bestaat geen aanleiding de aanvankelijke stelling; dat er geen aanleiding bestaat tot het opstellen van een m.e.r. meldnotitie of een milieueffectrapportage aan te passen. Op grond van de beoordeelde cumulatie van geluid is namelijk geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

- c. In par. 4.3.1. van de considerans onder de overwegingen wordt nader ingegaan op de verontreinigings- en hinderaspecten. De conclusie is dat deze aspecten milieuhygiënisch inpasbaar worden geacht en dat er derhalve voor dit aspect geen aanleiding bestaat voor het uitvoeren van een informele m.e.r.-beoordeling. Het feit dat er in het verleden is geklaagd over geluidoverlast van het motorcrossterrein en dat er meer crossminuten worden vergund dan in de milieuvergunning uit 2002, doet hieraan niet af.
- d. Voor de weerleging van dit onderdeel van de zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar onze reactie op de zienswijze hiervoor onder punt 3.3.3. Daarin is toegelicht dat de milieuvergunning uit 2002 – anders dan reclamant stelt - niet is vervallen. Alleen al gelet hierop biedt dit geen aanleiding voor het uitvoeren van een informele m.e.r.-beoordeling. Hier voegen wij aan toe dat dit ook overigens geen argument is.
- e. In paragraaf 4.3.1. onder e van de considerans wordt toegelicht dat vanwege de diverse milieuaspecten binnen de toegestane bandbreedte blijven van de desbetreffende wet en regelgeving en dat er gelet daarop geen aanleiding bestaat om een m.e.r.-beoordelingsprocedure op te starten. Bovendien is het feit dat enkel door het treffen van geluidreducerende maatregelen kan worden voldaan aan de richtwaarden van de Handreiking geen reden om een informele m.e.r.-beoordeling te maken.
- f. In paragraaf 4.3.2. van de considerans hebben wij toegelicht dat er geen sprake is van een gebied als bedoeld in 4.3.2 onder a-f dat gevoelig is voor milieueffecten. Gelet op het feit dat er sprake is van lage bevolkingsdichtheid is er eveneens geen titel om op grond van onderdeel e. een m.e.r. procedure te volgen. De resultaten van de bodemonderzoeken van de afgelopen jaren geven geen aanleiding om de stortplaats en/of deklaag nader te onderzoeken. Het nabijgelegen bos (Zwarte Dennen) is aangemerkt als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), echter het betreft geen (zeer) kwetsbare natuur als bedoeld in de Natura 2000 gebieden. Het terrein van de AMBC bevindt zich bovendien buiten de EHS. De EHS kent geen externe werking. De Minister van LNV heeft in 2008 in een brief aan de Tweede Kamer geschreven dat ingrepen buiten de EHS niet hoeven te worden beoordeeld op hun effecten voor de wezenlijke kenmerken en waarden binnen de EHS (TK 29576, nummer 12 en 52). Deze brief vloeide voort uit de Nota Ruimte. Initiatieven buiten de EHS leiden derhalve niet tot aantasting van de EHS en hoeven dan ook niet nader te worden onderzocht. Dit uitgangspunt is ook bevestigd in de vaste rechtspraak van de Afdeling<sup>5</sup>. De Ecologische Hoofdstructuur is per 1 januari 2017 onderdeel van Natuurnetwerk Nederland.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.3.5 Geluid - grenswaarden langtijdgemiddelde beoordelingsniveau**

Zoals onder 3.3.3 is beargumenteerd is er sprake van een vervallen vergunning en dient er hieruitgegaan te worden van een nul-situatie, hetgeen betekent dat er niet een revisie omgevingsvergunning kan worden verleend, maar dat de aanvraag als een oprichtingsvergunning in behandeling had moeten worden genomen. Ten aanzien van het aspect

---

<sup>5</sup> Zie o.a. AbRS 9 december 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3773), r.o. 7.1

geluid inzake de gehanteerde richtwaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op basis van de typering van de omgeving van de AMBC brengt reclamant de volgende zienswijzen naar voren die erop zijn gericht dat de omgeving niet kan worden gekwalificeerd als 'Woonwijk in de stad'. Volgens reclamant moet die omgeving worden aangemerkt als 'Landelijke omgeving':

- a. De vigerende vergunning is vervallen en derhalve moet er uitgegaan worden van een nul-situatie.
- b. Op bladzijde 13 van de considerans is niet beargumenteerd waarom onderhavig gebied niet kan worden getypeerd als een 'landelijke omgeving' voor het vergunnen van de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Er is volgens reclamant sprake van zeer beperkt wegverkeer. De spoorweg is volgens hem van beperkte invloed op het geluidsbeeld en de houthandel is een bedrijf met beperkte geluidsproductie.
- c. In de tabel op bladzijde 14 van de considerans zijn de resultaten van zes metingen van het omgevingsgeluid opgenomen. Daaruit blijkt dat bij vier van die metingen ook het geluid van het motorcrossterrein is betrokken, terwijl die geluidbelasting bij het bepalen van het omgevingsgeluid juist niet mogen worden betrokken. De conclusie is dat er slechts twee representatieve metingen zijn verricht voor het bepalen van het omgevingsgeluid en dat het gebied op basis van die resultaten (31 dB(A) en 35 dB(A)) moet worden gekwalificeerd als 'Landelijk gebied'.
- d. In paragraaf 5.1.3.2 'Richtwaarden op basis van weg- en railverkeer en voorgrondgeluid' van de considerans wordt volgens reclamant de omgeving van het motorcrossterrein terecht aangemerkt als 'Landelijk gebied'. Vervolgens wordt er in deze paragraaf ten onrechte aan voorbij gegaan dat er bij railverkeer naast de pieken sprake is van een gemiddeld lage geluidbelasting. Tot slot merkt reclamant in dit verband op dat anders dan in deze paragraaf is beschreven er niet veel zwaar agrarisch verkeer op de omliggende wegen bij de AMBC rijdt, omdat het aantal agrarische bedrijven afneemt. Bovendien geldt dat de huidige agrarische machines gekenmerkt worden door lage geluidsproductie;
- e. In paragraaf 5.1.3.3 van de considerans staat dat het Activiteitenbesluit voor onder andere het bedrijf Talens houthandel in de omgeving zou gelden en dat dit bedrijf op de gevel van de woningen Leidijk 1 en 2 in de dagperiode 50 dB(A) mag veroorzaken. Deze geluidnorm wordt ten onrechte gehanteerd om te onderbouwen dat het omgevingsgeluid ter plaatse van de AMBC 50 dB(A) is en het omliggende gebied mitsdien kan worden getypeerd als 'Woonwijk in stad'. Die vergelijking slaagt volgens reclamant niet, omdat de norm van 50 dB(A) in het buitengebied volgens reclamant slechts geldt op een afstand van 50 meter van de erfgrans. Ook hier geldt dat 50 dB(A) niet toegepast kan worden voor de motivering om de omgeving van de AMBC aan te merken als 'Woonwijk in de stad';
- f. Uit paragraaf 5.1.3.7 van de considerans blijkt volgens reclamant, gelet op het feit dat het omgevingsgeluid moet worden gebaseerd op de richtwaarden voor 'Landelijk gebied', dat de motorcrossbaan niet kan worden vergund;
- g. In paragraaf 5.1.3.8 van de considerans wordt volgens reclamant ten onrechte gesteld dat er rechten worden ontleend aan de milieuvergunning uit 2002. Dit is onjuist, omdat die vergunning ten onrechte is verleend en ook nog eens is vervallen vanwege het feit dat de aardenwal aan de noordzijde van de AMBC nooit is gerealiseerd. Mitsdien kan aan die vergunning geen recht worden ontleend om thans tot vergunningverlening over te gaan. Hetzelfde geldt volgens reclamant voor de investeringen die de AMBC heeft gepleegd op basis van de vergunning uit 2002.
- h. In paragraaf 5.1.3.9 van de considerans is toegelicht dat de geluidsniveaus in woningen zijn gebaseerd door berekeningen op basis van aannames en niet op basis van de feitelijke gevelsituaties van de woningen waarin ventilatieroosters zijn aangebracht. Naar

het oordeel van reclamant is de vergunning in zoverre onzorgvuldig voorbereid en kan die niet worden verleend;

- i. In paragraaf 5.1.3.10 van de considerans wordt het maatschappelijk belang van de motorcrossvereniging beschreven. Naar het oordeel van reclamant wordt dit belang zwaar overschat. Volgens hem is de AMBC een relatief kleine vereniging met een teruglopend aantal leden, welke voor een zeer gering aandeel afkomstig zijn uit Staphorst.

#### Gemeentelijke reactie

Voordat wij de grieven ten aanzien van het langtijdgemiddelde geluidniveau beoordelen, stellen wij het volgende voorop. Wij begrijpen de grief van reclamant aldus dat hij van oordeel is dat de omgeving van de AMBC moet worden getypeerd als 'Landelijke omgeving' in plaats van 'Woonwijk in de stad' en dat wij mitsdien een te hoge grenswaarden hebben vergund. Reclamant motiveert dit standpunt aan de hand van de afzonderlijke deelparagrafen van paragraaf 5.1.3 van de ontwerp-omgevingsvergunning.

In dat verband stellen wij voorop dat hetgeen in die deelparagrafen is opgenomen tezamen de motivering bevat voor de typering van de omgeving van de AMBC als 'Woonwijk in de stad' voor de toe te passen richtwaarden uit de Handreiking. De richtwaarden zijn afhankelijk van de aard van het gebied en het daarin aanwezige activiteitsniveau. In zoverre moeten die deelparagrafen ook in onderling verband worden gezien in plaats van elke deelparagraaf op zichzelf zoals reclamant heeft gedaan.

Wij zijn van oordeel dat uit paragraaf 5.1.3 blijkt dat onderhavige omgeving kan worden beschouwd als een 'Woonwijk in de stad' op grond waarvan de richtwaarden van 50, 45 en 40 dB(A) kunnen worden gehanteerd voor het vergunnen van de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de representatieve bedrijfssituatie van de AMBC. Los daarvan zijn wij ook van oordeel dat de vergunde grenswaarden voor zowel het langtijdgemiddeld als het maximaal beoordelingsniveau ook kunnen worden vergund met toepassing van een bestuurlijk afwegingsproces.

Naar aanleiding van deze zienswijze zien wij niettemin aanleiding om de motivering van de te vergunnen grenswaarden voor het langtijdgemiddeld en het maximaal beoordelingsniveau in paragraaf 5.1.3 van de considerans van de beschikking aan te passen en uit te breiden.

- a. Zoals wij hiervoor onder punt 3.3.3 hebben toegelicht, is de milieuvergunning van 2002 niet van rechtswege vervallen. Alleen al om deze reden kunnen wij deze zienswijze voor het overige buiten beschouwing laten. Volledigheidshalve voegen wij hier nog aan toe dat in hoofdstuk 4 van de 'Handreiking Industrielawaai' het volgende over een nul-situatie is opgenomen:

*"Voor bestaande inrichtingen:*

*Bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden volgens tabel 4 steeds opnieuw getoetst; "*

De gemeente Staphorst heeft conform het gestelde in de HIV de richtwaarden opnieuw getoetst en is daarbij in beginsel dus uitgegaan van een nul-situatie zoals reclamant stelt. Voor zover is de aanvraag dus beoordeeld als een 'oprichtingsvergunning'. Als gevolg blijkt dat in de representatieve bedrijfssituatie aan de desbetreffende richtwaarden van de HIV wordt voldaan en derhalve kan worden vergund.

- b. In paragraaf 5.1.3.2 van de considerans is hierover het volgende opgenomen:

*“Voor het bepalen van de grenswaarden op basis van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening dient als eerste – met inachtneming van de in tabel 4 van hoofdstuk 4 beschreven omgevingen – te worden bepaald hoe de omgeving van de AMBC kan worden getypeerd. (...) Hoewel de AMBC in het buitengebied van Staphorst is gelegen, kan die omgeving vanwege de daarin voorkomende activiteiten ingevolge de Handreiking niet worden beschouwd als “Landelijke omgeving”, maar eerder als “Rustige woonwijk, weinig verkeer” of “Woonwijk in de stad”.*

De gemeente vindt dat er geen sprake is van de gebiedstypering “Landelijke omgeving”, gezien de situatie ter plaatse. Anders dan reclamant stelt, wordt in de paragraaf 5.1.3.2 van de considerans toegelicht waarom de omgeving van het motorcrossterrein kan worden getypeerd als een ‘Woonwijk in de stad’ voor het hanteren van een richtwaarde van 50 dB(A) voor de geluidnormen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Belangrijke aanwezige activiteiten/functies zijn hierbij de geluidbelasting van de spoorweg, Talens Houthandel en andere (agrarische) bedrijven en de bestaande motorcrossbaan. Hieraan wordt toegevoegd dat de omgeving van de AMBC in de te vervangen milieuvergunning van 2002 ook al is aangemerkt als “Woonwijk in de stad” voor het bepalen van de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. In zoverre verandert er dus niets ten opzichte van de geldende milieuvergunning.

Tot slot wordt in dit verband opgemerkt dat de vergunde grenswaarden voor ons oordeel ook gerechtvaardigd zijn met toepassing van een bestuurlijk afwegingsproces zoals toegelicht in paragraaf 5.1.3.3 van de considerans van de revisie-omgevingsvergunning.

- c. De door GeluidMeesters gemeten niveaus zijn inclusief activiteiten binnen de inrichting van AMBC. De IL-HR-15-01 (Richtlijnen voor karakterisering en meting omgevingsgeluid) stelt inderdaad dat geluidmetingen naar het achtergrondniveau dienen te worden uitgevoerd zonder dat daarbij de activiteiten van de te vergunning inrichting te worden betrokken. Voor de bepaling van het referentieniveau van het omgevingsgeluid zijn op 14 maart 2011 en 26 maart 2011 L95-niveaus metingen gedaan door Peutz. Er zijn dus twee metingen verricht overeenkomstig de richtlijn IL-HR-15-01. Omdat de gemeten L95-niveaus afhankelijk zijn van de windrichting en derhalve kunnen variëren zijn voor een goede beeldvorming ook de door GeluidMeesters uitgevoerde metingen in het kader van een handavingsprocedure, waarbij de inrichting wel in werking was, opgenomen. De in de tabel genoemde waarden betreffen dus een worst-case situatie waaruit kan worden afgeleid dat het referentieniveau in ieder geval niet hoger zal zijn dan 39 dB(A). Zonder activiteiten op de motorcrossbaan kan het referentieniveau lager zijn dan deze gemeten waarde. Het feit dat in de tabel in de considerans derhalve ook resultaten van metingen zijn opgenomen waarbij ook de AMBC in werking was, doet aan het bepaalde referentieniveau niet af. Bovendien zijn die resultaten blijkens paragraaf 5.1.3.2 van de considerans van de omgevingsvergunning ook niet zijn betrokken bij het bepaalde referentieniveau dat varieert tussen de 31 en 35 dB(A).
- d. Weg- en railverkeer, voorgrondgeluid  
Anders dan reclamant stelt is in paragraaf 5.1.3.2 van de considerans van de ontwerp-omgevingsvergunning (thans par. 5.1.3.2) niet gesteld dat de omgeving van het motorcrossterrein kan worden aangemerkt als ‘Landelijk gebied’. Dit is een te beperkte lezing van de gehele tekst van die paragraaf. Dit blijkt alleen al uit de zin waaraan reclamant die stelling vermoedelijk ontleent. Die zin luidt:

*"Het is weliswaar een landelijke omgeving maar er bevinden zich ook een spoorlijn, enkele bedrijven/inrichtingen en wegen waarop veel zwaar agrarisch materieel rijdt. Hierover het volgende."*

Vervolgens wordt toegelicht waarom de omgeving zich laat typeren als een 'Woonwijk in stad'. Hieruit blijkt dat hetgeen reclamant voorstelt te beperkt en onvolledig is en dat dit niet uit deze paragraaf in de considerans kan worden afgeleid.

Voorts stelt reclamant ten onrechte dat het geluid van de spoorlijn verwaarloosbaar is, behoudens de piekgeluiden. Hierbij dient niet uit het oog te worden verloren dat er minimaal 10 treinpassages per uur op het spoor plaatsvinden in de dagperiode. Over geluid vanwege railverkeer is het volgende opgenomen in de considerans:

*"Op basis van berekeningen, door bureau Stroop Raadgevende Ingenieurs (notitie 143504-13 d.d. 20 juni 2014), is vastgesteld dat de geluidbelasting van de spoorlijn Meppel-Zwolle op de woningen Leidijk 1 circa 51 dB(A) en op de Leidijk 2 circa 52 dB(A) in de dagperiode bedraagt."*

De waarden zijn vastgesteld met een computerrekenmodel. Hierin zijn aspecten als geluidpieken en atmosferische invloed verdisconteerd. Het feit dat zich over de wegen veel zwaar agrarisch verkeer begeeft is vastgesteld op basis van visuele waarnemingen ter plaatse. Er zijn in het verleden een groot aantal geluidmetingen uitgevoerd bij de woningen aan de Leidijk 1 en 2 te Staphorst, waarbij dit type verkeersbewegingen zijn opgemerkt.

De geluidniveaus ter plaatse van de woningen vanwege de spoorlijn zijn vastgesteld door middel van een computerrekenmodel. De niveaus zijn dan ook berekend en niet gemeten waardoor overige bronnen (verkeer, AMBC, overige bedrijven, omgevingsgeluid e.d.) geen invloed hebben op de resultaten.

Voorts betekent een afname van het aantal agrarische inrichting zoals reclamant stelt niet dat er in de omgeving van de AMBC geen agrarische activiteiten meer worden ontplooid. Het betreft buitengebied en daarin vinden ondanks de schaalvergroting en de afname van (kleine) agrarische bedrijven nog steeds agrarische activiteiten van een vergelijkbare omvang plaats. Deze activiteiten gaan gepaard met verkeersbewegingen van agrarische motorvoerwerktuigen over de Leidijk, Mr. J.B. Kanlaan en Spoordijk en de overige wegen in de omgeving van de AMBC.

*e. Omliggende bedrijven*

Anders dan reclamant stelt, is het voor een bedrijf als Talens Houthandel conform het Activiteitenbesluit 50 dB(A) toegestaan om in de dagperiode 50 dB(A) voor het langtijdgemiddelde geluidsniveau te veroorzaken op de gevel van de omliggende woningen zoals Leidijk 1 en 2. Deze veronderstelling van reclamant dat die norm zou gelden op 50 meter van de perceelsgrens van Talen, is onjuist. Dit blijkt uit artikel 2.17 lid 1 aanhef en onder a van het Activiteitenbesluit:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                          |                          |                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ( $L_{AR,LT}$ ) 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;                                                                                                                                                                                                                                               |                          |                          |                          |
| <b>Tabel 2.17a</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                          |                          |                          |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>07:00 - 19:00 uur</b> | <b>19:00 - 23:00 uur</b> | <b>23:00 - 07:00 uur</b> |
| $L_{AR,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 50 dB(A)                 | 45 dB(A)                 | 40 dB(A)                 |
| $L_{AR,LT}$ 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)                 |

Aangezien deze geluidnorm geldt voor Talen hebben wij die ons inziens terecht betrokken bij de bepaling van de typering van de omgeving van de AMBC voor de richtwaarden als 'Woonwijk in de stad'.

*f. Landelijk gebied vs. woonwijk*

In het kader van het toegepast bestuurlijke afwegingsproces zijn in paragraaf 5.1.3.7 van de considerans van de ontwerp-omgevingsvergunning (thans par. 5.1.3.3.2) mogelijk te treffen geluidreducerende maatregelen beschreven aan de bron (beperking bedrijfsduur) en in de overdrachtssfeer (geluidscherm van 17 meter hoogte), welke in redelijkheid vanwege de daarmee gepaard gaande kosten in relatie tot de beperkte geluidsreductie van die maatregelen niet kunnen worden verlangd voor het beperken van het geluid. Deze maatregelen zijn beschreven in het kader van het toegepaste bestuurlijke afwegingsproces voor de hogere grenswaarden voor zowel het langtijdgemiddeld als het maximaal beoordelingsniveau in de voorschriften in de paragrafen 8.3. en 8.4 van de vergunning. Aan het feit dat deze mogelijke maatregelen in redelijkheid niet kunnen worden verlangd en/of behoeven te worden gerealiseerd, kunnen geen argumenten worden ontleend voor het standpunt van reclamant dat de vergunning niet kan worden verleend of dat de omgeving van de AMBC daarom moet worden getypeerd als "Landelijke omgeving".

Zoals hierboven bij onderdeel b omschreven is de gemeente van mening dat er zeker geen sprake is van de gebiedstypering "Landelijke omgeving". Er is in paragraaf 5.1.3.2 beschreven waarom de omgeving zich laat typeren als "Woonwijk in de stad".

*g. Geen rechten ontleen aan ten onrechte verleende en inmiddels vervallen milieuvergunning*

Zoals hiervoor onder punt a en onder punt 3.3.3 is uiteengezet, is de milieuvergunning uit 2002 niet vervallen. Alleen al gelet hierop treft deze grief geen doel.

Voorts wordt in paragraaf 5.1.3.8 van de considerans van de ontwerp-omgevingsvergunning (thans par. 5.1.3.3.5) de vergunde rechten op basis van de milieuvergunning uit 2002 beschreven. Anders dan reclamant stelt, kunnen hieraan wel rechten worden ontleend. In dit verband is hierover in paragraaf 5.8 van de Handreiking het volgende beschreven:

*"Ingeval er sprake is van bestaande (d.w.z. vergunde) bedrijven, waarvoor een vergunning mede strekt ter vervanging van de eerder verleende vergunning(en) kan het bedrijf vanzelfsprekend rechten uit die eerder verleende vergunning(en) ontleen.*

*(...)*

*Uit jurisprudentie blijkt dat voor de vaststelling van de "bestaande rechten" (en de daarbij behorende geluidruimte) moet worden uitgegaan van de feitelijke bedrijfsvoering (onderstreping: B&W) 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."*

Hieruit blijkt dat – anders dan reclamant stelt – de vergunde rechten in de milieuvergunning uit 2002 (activiteiten) kunnen worden betrokken bij de verlening van onderhavige omgevingsvergunning. Hieraan voegen wij toe dat de milieuvergunning uit 2002 onherroepelijk van kracht is, hetgeen betekent dat die zowel voor wat betreft de

totstandkoming als de inhoud geacht wordt rechtmatig te zijn. Het feit dat reclamant stelt dat die ten onrechte zou zijn verleend, kan aan die rechtmatigheid niets meer aan afdoen.

*h. Geluidsniveaus in woningen*

De AMBC heeft bij de aanvraag om een omgevingsvergunning een akoestisch onderzoek toegevoegd, opgesteld door Peutz. Het betreft het rapport "Geluid in de omgeving van het motocrossterrein van AMBC te Staphorst" d.d. 9 februari 2016. In bijlage 8 zijn de berekeningen van het binnengeluidniveau van de woningen gegeven. In deze bijlage is voor het zuidoostelijk gevelvlak een opening van 0,2 m<sup>2</sup> meegenomen. Dit betreft een geveldeel zonder isolatiewaarde (R-waarde), dus een open geveldeel, bestemd voor ventilatie.

Anders dan reclamant stelt, is in het akoestisch onderzoeksrapport rekening gehouden met gevelopeningen in de tegen geluid te beschermen woningen

*i. Maatschappelijk belang*

Het maatschappelijk belang voor de uitbreiding van het motorcrossterrein is in paragraaf 5.1.3.10 van de considerans van de ontwerp-omgevingsvergunning (thans par. 5.1.3.3.7) opgenomen voor de onderbouwing van de toepassing van onder andere het bestuurlijk afwegingsproces voor hogere grenswaarden dan de richtwaarden voor zowel het langtijdgemiddelde als het maximaal beoordelingsniveau in voorschriften in paragraaf 8.3 en 8.4.

Wanneer er gekeken wordt over de afgelopen 3 jaar is het ledenaantal inderdaad iets afgenomen. Deze afname is echter niet merkbaar in de actieve jeugdleden afkomstig uit Staphorst. Bovendien heeft de vereniging volgens het ledenaantal uit 2016 nog 974 leden. Dit is ruim voldoende voor het hebben van bestaansrecht.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen in die zin dat de motivering van de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld als het maximaal beoordelingsniveau in de paragrafen 5.1.3 t/m 5.1.5 van de considerans van de vergunning wordt aangepast en uitgebreid.

### **3.3.6 Geluid - grenswaarden maximale geluidniveaus**

Reclamant voert tegen het gestelde in paragraaf 5.1.5 van de considerans over de grenswaarden van de maximale geluidniveaus als opgenomen in voorschrift 8.3.2 aan dat er in die paragraaf ten onrechte is gesteld dat die geluidniveaus maximaal 70 dB(A) mag bedragen. Uit het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 blijkt dat de grenswaarde voor de maximale geluidniveau varieert tussen 59 dB(A) en 64 dB(A). Hierbij zijn naar het oordeel van reclamant niet de factoren betrokken dat de start voor het motorcrossen op een grote afstand is gelegen van de geluidswal en dat het maximale geluid ook in de lucht wordt veroorzaakt ten gevolge van het rijden over de springbulten in de baan. Mitsdien bedraagt het maximale geluidniveau volgens reclamant hoger dan dat is berekend door Peutz.

### Gemeentelijke reactie

Conform paragraaf 3.2 van de Handreiking Industrielawaai vergunningverlening is het mogelijk om maximale geluidniveaus tot 70 dB(A) te vergunnen met toepassing van een bestuurlijk afwijkingsproces (afwijkingsbevoegdheid). Overigens blijkt uit voorschrift 8.3.2, waarin de grenswaarden voor het maximale geluidniveau tijdens trainingen zijn opgenomen, dat de vergunde geluidnormen ruim onder de maximaal toegestane norm van 70 dB(A) (L<sub>max</sub>) blijven.

Het hoogst vergunde piekgeluidniveau bedraagt 65 dB(A) en dat ligt derhalve 5 dB(A) onder de hiervoor genoemde maximale norm van 70 dB(A) volgens de Handreiking.

Hier voegen wij aan toe dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform de methode I18 uit de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. Het akoestisch onderzoek is derhalve verricht overeenkomstig de daarvoor gestelde regels. Het is dan ook niet te verwachten dat de piekgeluiden - zoals reclamant stelt - hoger zullen uitvallen dan is berekend. Hierbij is het dan natuurlijk wel van belang dat de baan, de grondwallen/schermen etc. conform het rekenmodel worden uitgevoerd.

Voorts zijn de in het parcours aangebrachte springbulten conform de aangevraagde hoogten ingevoerd in het akoestisch rekenmodel. Hierdoor is - anders dan reclamant stelt - bij het bepalen van de grenswaarden voor het maximale geluid ook rekening gehouden met het feit dat de motorrijders over de springbulten crossen, waardoor de berekende uitkomsten ten gevolge van de springbulten verdisconteerd is in de geluidsbelasting nabij de woningen.

Tot slot merken wij in dit verband op dat in de huidige milieuvergunning van 2002 in voorschrift 2.2 op alle beoordelingspunten pieken zijn toegestaan van 70 dB(A), terwijl in de nieuwe voorschriften deze worden beperkt tot maximaal 65 dB(A) op één beoordelingspunt. Op de overige drie beoordelingspunten is de grenswaarde voor het maximale geluid tijdens trainingen nog lager. Op beoordelingspunt 4 (Mr. J.B. Kanlaan 6) is de vergunde grenswaarde zelfs in overeenstemming met de daarvoor geldende richtwaarde. In zoverre zijn de vergunde maximale geluidsnormen in voorschrift 8.3.2 van onderhavige vergunning een aanscherping van de geluidsnormen ten gunste van omwonenden.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen..

#### **3.3.7 Geluid algemeen**

Enkele verschillende zienswijzen van reclamant zien toe op het aspect geluid en worden als algemene vragen geëtiketteerd.

- a. In paragraaf 3.3 van het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 wordt beschreven dat er tijdens wedstrijden een hoger bronvermogen van toepassing is o.a. vanwege "het competitie-element, waardoor er verhoudingsgewijs ten opzichte van trainingen meer "volgas" wordt gereden tijdens wedstrijden". Naar het oordeel van reclamant is evenwel juist sprake van "volgas" tijdens trainingen. Mitsdien is de beoordeling van de representatieve bedrijfssituatie in het akoestisch onderzoeksrapport onderbelicht gebleven;
- b. De geluidsproductie van de minicrossbaan is niet meegenomen in de berekeningen van het akoestisch onderzoek van Peutz. Hierdoor is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van de vergunning en is die ook nog eens onvolledig;
- c. In relatie tot de conclusie op bladzijde 28 van het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 ten aanzien van het ontbreken van een noodzaak tot het toepassen van de toeslag van 5 dB(A) voor tonaal geluid, dient het maximum toegestane percentage voor tweetaktmotoren te worden vastgelegd;
- d. De woningen met adressen Mr. J.B. Kanlaan 2 en 4 te Punthorst zijn ondanks de afstand van ca. 80 meter tot de crossbaan volgens reclamant ten onrechte niet in het geluidsrapport betrokken;
- e. In voorschrift 1.1.5 dient naast de bepaalde openingstijden van de motorcrossbaan ook te worden bepaald hoeveel motorrijders er maximaal tegelijkertijd gebruik mogen maken van de baan;

- f. Er ontbreekt een voorschrift die het ten gehore brengen van muziek door de geluidsinstallatie verbiedt. Mitsdien dient voor de berekening van de geluidbelasting een correctie van 10 dB(A) te worden toegepast. Tevens ontbreekt een voorschrift voor de tijdsduur van het gebruik van de omroepinstallatie. Mitsdien verzoekt reclamant om het gebruik van de installatie tijdens crossuren tot 'spraak' te beperken.

#### Gemeentelijke reactie

a. *Volgassituatie*

Voorop wordt gesteld dat paragraaf 3.3 van het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 betrekking heeft op de incidentele bedrijfssituatie en niet op de representatieve bedrijfssituatie. In die paragraaf wordt de hogere geluidbelasting tijdens wedstrijden als volgt verklaard:

*"Bij AMBC worden reguliere wedstrijden (zoals clubwedstrijden) gehouden waarbij de 94 dB(A)-norm wordt gehanteerd. Echter voor het bronvermogen van deze wedstrijden dient in de praktijk een 3 dB(A) hogere waarde te worden aangehouden. Deze 3 dB(A) hogere wedstrijd-emissie wordt veroorzaakt door:*

- o *het competitie-element, waardoor er verhoudingsgewijs meer "volgas" wordt gereden in de wedstrijden;*
- o *het feit dat er aan de wedstrijden minder "recreanten" deelnemen dan aan de trainingen. De geluidemissie van een crossmotor wordt in de praktijk ook beïnvloed door de vaardigheid van de rijder."*

Wij achten deze verklaring, mede gelet op de resultaten als opgenomen in bijlage 2 (akoestisch rekenmodel) van het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 gedurende de representatieve en de incidentele bedrijfssituatie, niet onredelijk. Uit het akoestisch rekenmodel blijkt dat het geluidniveau tijdens wedstrijden hoger is dan tijdens trainingen.

b. *Minicrossbaan*

Het geluid van de minicrossbaan is - anders dan reclamant stelt - meegenomen in het akoestisch onderzoek van Peutz. Dit blijkt uit de in bijlage 2 bij het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz van 9 februari 2016 (bijlage 18 omgevingsvergunning) opgenomen geluidbronnen 0071 t/m 0078, met de benaming "Crossmotor, junior". Het akoestisch onderzoeksrapport is derhalve niet onzorgvuldig en onvolledig zoals reclamant stelt.

- c. Voor de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze wordt volstaan met een verwijzing naar de gemeentelijke reactie op de zienswijze van reclamant 2 onder punt 3.2.3.

d. *Woningen Mr. J.B. Kanlaan 2 en 4*

Er zijn vergunningspunten vastgelegd voor de maatgevende woningen aan de Spoordijk 6, Mr. J.B. Kanlaan 6 en de Leidijk 1 en 2. Op deze woningen zal de geluidbijdrage vanaf het circuit, ook met de geluidsreducerende maatregelen, het hoogste zijn. De geluidbelasting op overige woningen zal altijd lager zijn en deze zijn derhalve, in de (ontwerp) voorschriften, ook niet opgenomen als vergunningspunt. De woningen aan de Mr. J.B. Kanlaan 2 en 4 bevinden zich in de afscherming van het eigen bedrijfsgebouw en hier zal de geluidbelasting, op een beoordelingshoogte van 1,5 m, niet maatgevend zijn ten opzichte van de vergunningspunten. Hieraan voegen wij toe dat de woningen aan de Mr. J.B. Kanlaan 2 en 4 bovendien bedrijfswoningen behorende bij Talens Houthandel zijn. Dergelijke woningen komen op basis van de Handreiking een lagere bescherming tegen de geluidbelasting van de AMBC toe.

e. *Vastleggen aantal motoren in voorschrift 1.1.5*

De aanvraag is hier duidelijk over. De in paragraaf 8.5 vervatte voorschriften bieden voldoende controle en handhavingsinstrumenten. Voorts wordt hieraan toegevoegd dat vooral uit de voorschriften in paragraaf 8.3 t/m 8.5 van de vergunning indirect voortvloeit dat er niet meer dan 20 motorrijders tegelijkertijd gebruik mogen en kunnen maken van de baan. Mitsdien is het niet nodig om een afzonderlijk voorschrift op te nemen voor het maximum aantal toegestane motorrijders die gelijktijdig gebruik mogen maken van de motorcrossbaan.

f. *Omroepinstallatie*

Uit de aanvraag om een vergunning van de AMBC waarvan het akoestisch onderzoeksrapport van Peutz deel uitmaakt, blijkt dat geen muziek via de geluidinstallatie ten gehore zal worden gebracht. Anders gezegd, dit is niet aangevraagd. Indien er wel muziek ten gehore wordt gebracht betekent dit dat mogelijk niet aan de grenswaarden van de vergunde geluidnormen kan worden voldaan. Alsdan betreft dit een aspect van handhaving, hetgeen niet is betrokken in onderhavige procedure. Hierop kan vrij makkelijk worden gehandhaafd, een verbod is dan ook niet noodzakelijk. In de vergunning nemen we desondanks een nadere bepaling (voorschrift 8.5.11) hieromtrent op, waarin het ten gehore van muziek door middel van de omroepinstallatie niet is toegestaan. Voorts achten wij een extra voorschrift voor een verbod op gebruik van de omroepinstallatie (spraak) buiten de tijden waarop crossactiviteiten mogen plaatsvinden niet nodig. In voorschrift 1.1.5 nemen we een toevoeging op dat het gebruik van de omroepinstallatie slechts tijdens crossuren is toegestaan.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat er ten aanzien van de omroepinstallatie enkele voorschriften worden aangepast dan wel toegevoegd dat muziek niet is toegestaan en dat buiten de crossuren geen gebruik gemaakt mag worden van de omroepinstallatie. De overige zienswijzen van reclamant leiden niet tot aanpassing van het besluit.

**3.3.8 Lucht**

Reclamant voert aan dat de berekeningen in het rapport Luchtkwaliteit zijn gebaseerd op een ander motorcrossterrein (motorcrosscircuit Berghem). Bovendien dateren die berekeningen uit 2005. Het is niet nader onderbouwd waarom hiervan gebruik gemaakt kan worden. Doordat het rapport gebaseerd is op aannames, kan de "worst case-aanname" in werkelijkheid hoger uitvallen. Op crossdagen kan je spreken van een piekmoment.

Gemeentelijke reactie

Wij stellen voorop dat de invoergegevens van het onderzoeksrapport naar de luchtkwaliteit ons inziens juist zijn en dat het onderzoek voldoet aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Er is gebruik gemaakt van emissiekengetallen uit het rapport voor het motorcrossterrein in Berghem. Voor het overige zijn de specifieke omstandigheden van de AMBC in het onderzoeksrapport betrokken. Emissiegegevens van een ander motorcrossterrein kunnen worden gebruikt als uitgangspunt voor een verspreidingsberekening van de AMBC in Staphorst. Dit is een gebruikelijke werkwijze in situaties waar modelberekeningen worden uitgevoerd. Op grond van eerdere analyses van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) blijkt dat PM10-concentraties en PM2,5-concentraties sterk gerelateerd zijn (PM2,5-fractie is onderdeel van PM10-fractie). Door het PBL is gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM10 wordt voldaan,

ook aan de (toekomstige) grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan (de analyse door het PBL is voor 1 januari 2015) uitgevoerd.

De stelling dat er situaties bekend zijn dat PM<sub>2,5</sub>-metingen hoger zijn dan PM<sub>10</sub>-metingen is ons niet bekend. Dit kan ons inziens overigens ook niet, omdat PM<sub>2,5</sub>-fractie een onderdeel is van PM<sub>10</sub>-fractie. Mitsdien is de door reclamant betwiste zin *“wij gaan er daarom vanuit dat wanneer aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, tevens aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan”* juist. Wij zullen deze motivering ook voor de duidelijkheid toevoegen aan paragraaf 5.2 van de considerans.

De stelling dat de werkelijke emissie hoger is dan de “worst-case” aanname, heeft reclamant niet onderbouwd. Wij hebben de uitgangspunten van het luchtkwaliteitsrapport als voldoende beschouwd.

Conform de normen voor luchtkwaliteit is het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie (PM<sub>10</sub>) en de uurgemiddelde concentratie (NO<sub>2</sub>) berekend en getoetst. In de berekeningen is tevens rekening gehouden met de vergunde tijden van het gebruik van het motorcrossterrein. Met de “piek” op crossdagen is derhalve rekening gehouden.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van paragraaf 5.2 van de considerans door nadere motivering op te nemen met betrekking tot aspect lucht als hierboven beschreven.

#### **3.3.9 Asbest**

Het terrein is gelegen op een voormalige vuilstort waar ook asbest zou zijn gestort. De afdeklaag is volgens reclamant niet meer geheel intact. Gelet op deze tekortkoming, is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van vrijkomend asbest.

#### Gemeentelijke reactie

Er heeft op 22 april 2015 een onderzoek in de afdeklaag naar asbest plaatsgevonden. Er zijn monsters uit die laag genomen die zijn geanalyseerd. In hoofdstuk 6.2 van het onderzoeksrapport van 13 mei 2015 wordt naar aanleiding van de analyse van die monsters de conclusie getrokken dat de locatie onverdacht is:

##### *“Asbestonderzoek*

*Op basis van de onderzoeksresultaten van het asbestonderzoek concluderen wij dat, getoetst aan de normen zoals verwoord in de beleidsbrief ‘Asbest in bodem, grond- en puingranulaat’ er geen asbestverontreiniging is aangetoond op het onderzoeksterrein.*

*De hypothese “onverdacht voor asbest”, zoals aangenomen tijdens het vooronderzoek, wordt op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek bevestigd.”*

Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij de hoogtes in de akoestische rapportage gecontroleerd aan waarop de deklaag die aanwezig zou moeten zijn boven op de vuilstort. Als referentie geldt het bodemonderzoek uit 2004 waarbij de deklaag een dikte heeft van 30 cm (van +1,8 m tot +2,1 m NAP). Deze laag zou feitelijk 50 cm moeten zijn, hetgeen verondersteld dat deze op minimaal +2,3 m NAP moet zijn gelegen. Onze geomeetdienst heeft de situatie ingemeten in 2016. Wij hebben naar aanleiding van de aanvraag (tekening en geluidsrapportage) reden gezien om te veronderstellen dat op enkele punten van het (met name nieuwe) parcours niet aan de +2,3 m NAP zou kunnen worden voldaan.

Dit heeft er toe geleid dat wij per email van 2 maart 2017 aan bureau Peutz verzocht hebben na te gaan of er op enig punt sprake is van een te geringe dikte van de deklaag.

Op 5 april 2017 hebben wij van Peutz een notitie ontvangen met referentie FS/EE//F 19795-8-NO-001. In de notitie wordt het volgende aangegeven:

*"De waarden met hoogte-informatie die zijn opgenomen in de figuren uit de aanvraag gelden ten opzichte van een door het tekenburo gekozen peil (nulvlak). Uit de hoogtemetingen die door het tekenburo in samenwerking met AMBC zijn verricht blijkt dat de hoogte van het gekozen peil (nulvlak) +2,63 m NAP (Normaal Amsterdams Peil) bedraagt. Dit betekent dat uitsluitend op posities waar de hoogte meer dan 0,33 m onder het gekozen peil (nulvlak) ligt er sprake is van aantasting van de deklaag. Uit de beoordeling van de hoogte-informatie door het tekenburo blijkt dat dit nergens op het terrein het geval is (zie figuur 1 bij deze notitie). Het terrein van AMBC behoeft dus nergens te worden opgehoogd."*

Anders dan reclamant stelt, zijn wij van oordeel dat er voldoende onderzoek is gedaan naar de kans op vrijkomend asbest. Daaruit blijkt dat er geen sprake is vrijkomend asbest. Hier voegen wij aan toe dat de afdeklaag op sommige plaatsen dun is, maar niet – zoals reclamant stelt – is verdwenen. Ook gelet daarop treft dit onderdeel van de zienswijze geen doel.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.10 Geurhinder**

Naar het oordeel van reclamant stellen wij ons ten onrechte op het standpunt dat er geen sprake is van onaanvaardbare geurhinder. Zijn inziens had dit nader moeten worden onderbouwd. Bovendien moeten er nadere voorschriften ten aanzien van het voorkomen van geurhinder aan de vergunning worden verbonden om geurhinder te beperken.

#### Gemeentelijke reactie

De regels voor geur van inrichtingen zijn opgenomen in artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit. Het betreffen regels die rechtstreeks werken. Deze regels gelden voor zowel type A als type B en type C-inrichtingen (art. 2.3a lid 1 Activiteitenbesluit) en mitsdien voor alle inrichtingen. Nu de regels voor geur uit artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit rechtstreeks gelden, behoeven er geen separate voorschriften omtrent geur aan onderhavige vergunning te worden verbonden. Steun voor dit standpunt ontleen wij aan de Nota van Toelichting bij artikel 2.3a Activiteitenbesluit<sup>6</sup>:

*"Met deze bepaling is vastgelegd dat afdeling 2.3 geldt voor alle typen inrichtingen. (...) Voor inrichtingen type C (zonder IPPC-installatie) gelden de bepalingen in plaats van de eisen die voorheen werden gesteld in de vergunning. De eisen in het Activiteitenbesluit zijn van toepassing en hoeven niet in de vergunning opgenomen te worden."*

Anders dan reclamant stelt, behoeven er dus geen voorschriften ter zake van geur aan de vergunning te worden verbonden. Mocht de AMBC toch het bepaalde in artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit overtreden en worden geconstateerd dat sprake is van onaanvaardbare geurhinder, dan kunnen wij op basis van dit artikel nadere voorschriften (maatwerkvoorschriften) opleggen ter beperking van de geurhinder. Daarbij komt dat de AMBC ook nog eens is gehouden om de zorgplichtbepaling uit artikel 2.1 van Het Activiteitenbesluit na te leven. Op grond van artikel 2.1 leden 1 en 2 aanhef en onder g dient de AMBC geurhinder te voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is die hinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Gelet op het vorenstaande zullen wij de volgende tekst in de paragraaf over geurhinder van de considerans aanpassen. Deze tekst luidt:

*"Daarom is er, behoudens de zorgplicht, geen reden om nadere voorschriften op te leggen."*

---

<sup>6</sup> Staatsblad 2015, 337, p. 147

Bij de verlening van de vergunning zullen wij de tussenzin ("behoudens de zorgplicht") verwijderen.

Overigens zijn in par. 3.2.3. ter voorkoming van tonaal geluid beperkingen gesteld aan het aantal 2-takt motoren, welke tevens tot gevolg zullen hebben dat de geurbelastende uitstoot beperkt zal zijn.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.11 Stofhinder**

Reclamant acht dat het voorkomen van stofverspreiding niet afdoende is geregeld in de voorschriften 6.1.1 en 6.1.2. Reclamant wil graag dat besproeiing van de baan automatisch plaatsvindt via vochtsensoren. Dit is volgens reclamant noodzakelijk, omdat er ook asbest in het vrijkomende stof aanwezig is.

#### Gemeentelijke reactie

Binnen de voorschriften ligt besloten dat de vergunninghouder steeds dient te controleren of er stof buiten de inrichting kan komen. In dat geval dient men actie te ondernemen. De zienswijze is voor ons reden om het voorschrift aan te vullen met de bepaling dat sowieso de baan bij mogelijke verstuiwing van stof tijdens periodes van droog weer met water moet worden besproeid.

Hier voegen wij aan toe dat uit het op 22 april 2015 uitgevoerde bodemonderzoek naar asbest in de afdeklaag is gebleken dat er geen sprake is van een asbestverdachte locatie. Zolang de afdeklaag in stand blijft is er geen reden om te verwachten dat mogelijke (afval)stoffen uit de onderliggende bodemlaag waaronder asbest via het opwaaiend stof in de lucht worden verspreid. Zie voor een nadere toelichting hierover onze gemeentelijke reactie hierboven onder 3.3.9.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat aan het voorschrift 6.1.1. toegevoegd wordt dat bij mogelijke verstuiwing van stof, tijdens periodes van droog weer, de baan met water besproeid moet worden.

#### **3.3.12 Afvalstoffen**

Voorschrift 2.1.8 schrijft voor dat afval 25 meter rondom de inrichting verwijderd dient te worden. Echter parkeren vindt op grotere afstand plaats. Het voorschrift dient hierop aangepast te worden.

#### Gemeentelijke reactie

Het verzoek van reclamant om het voorschrift breder te stellen kan door ons gedeeld worden. Het voorschrift komt te luiden:

*"Degene die de inrichting drijft, verwijdert zo vaak als nodig etenswaren, verpakkingen of andere materialen die uit de inrichting afkomstig zijn of voor de inrichting zijn bestemd binnen een straal van 50 meter van de inrichting."*

Hier voegen wij aan toe dat de AMBC op grond van de vergunning het aantal parkeerplaatsen op haar eigen terrein en het terrein van de Sita gaat uitbreiden naar in totaal 93 parkeerplaatsen. Ons inziens is dat aantal voldoende om zowel de motorcrossers als bezoekers van de AMBC op deze terreinen te laten parkeren. Het parkeren in de berm van de Spoordijk etc. is volgens ons niet meer nodig. Gelet hierop en op bovengenoemd voorschrift is de kans op afval buiten de inrichting nagenoeg uitgesloten.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen en de zone waarbinnen de AMBC verplicht wordt om afval afkomstig van bezoekers van het motorcrossterrein in de nabijheid van de inrichting te verwijderen, wordt in voorschrift 2.1.8 verruimd.

### **3.3.13 Afvalwater**

In paragraaf 5.5 van de considerans wordt inzichtelijk gemaakt dat de inrichting niet is aangesloten op de riolering en dat er binnen de inrichting alleen huishoudelijk afvalwater (kantine en toiletten) vrijkomt. In paragraaf 3.2 van de notitie, waarin de inrichting wordt beschreven (bijlage omgevingsvergunning), wordt berekend hoeveel rioolwater er wordt afgevoerd. Dit komt niet overeen met de berekening die reclamant maakt. Als gevolg neemt reclamant aan dat de afvoer niet is verantwoord en dat er bijvoorbeeld wordt geloosd op de Spoorsloot.

Ook meent reclamant dat vervuild regenwaterafvoer op de gronden van reclamant terecht kan komen.

### Gemeentelijke reactie

Door de aanvrager is per email van 8 maart 2017 aangegeven dat de tank waar in de aanvraag over gesproken wordt een vuilwatertank betreft van 8m<sup>3</sup> in plaats van 6m<sup>3</sup>. Deze tank beschikt thans nog over een overloop naar de spoorsloot, maar deze wordt dichtgezet/verwijderd. Daarom hebben wij voorschrift 3.1.1 aan de omgevingsvergunning verbonden. Dat voorschrift regelt dat het huishoudelijke afvalwater uitsluitend in de waterbergingtank mag worden opgeslagen. Door de club wordt er voorts op toegezien dat deze tank tijdig wordt geleegd door een erkend verwerker voordat hij vol raakt. De prognose die in de aanvraag is gemaakt van het waterverbruik van 1 inwonerequivalent komt overeen met de praktijk. De aanvrager heeft tevens een onderbouwing middels factuur van het waterverbruik geleverd waaruit een omvang van 50 m<sup>3</sup> blijkt. Op basis van dit waterverbruik zal de tank circa 6 maal per jaar geleegd worden. De zienswijze leidt tot de aanpassing van de tekst in paragraaf 5.5 van de considerans.

Ten aanzien van de vrees voor uitspoelen van vervuild regenwater merken wij het volgende op: De geluidwal moet worden voorzien worden van een leeflaag die bestaat uit schone grond dus daardoor is geen contact met regenwater en materiaal in de kern van de GBT mogelijk, dus daardoor is ook niet de verwachting dat vervuiling van het regenwater gaat optreden. Uit monitoringsgegevens van het grondwater blijkt dat er geen gehalten zijn waargenomen die vervuiling van het grondwater laten zien, eveneens is de verwachting dat vanuit de voormalige stort geen contaminatie van het regenwater optreedt.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de vuilwatertank 8.000 liter bedraagt. De aanpassing leidt tot aanpassing van het besluit. Middels de notitie van 20 april 2017 met referentie F 19795-9-NO-001 is dit punt afdoende onderbouwd. Deze aangehaalde notitie moet gezien worden als aanvulling op de beschrijving van de inrichting en de ruimtelijke onderbouwing en maakt derhalve onderdeel uit van het besluit.

### **3.3.14 Bodem - Geluidwal**

Reclamant stelt dat bij toepassing van een grootschalige bodem toepassing (GBT) er nadere regels gelden. Reclamant is van mening dat dit ook van belang is bij de geluidswal. In dit verband wijst reclamant op de volgende passage uit paragraaf 3.1.3 van de notitie waarin de inrichting wordt beschreven (bijlage omgevingsvergunning):

*"Ten behoeve van de baanaanpassing en de te realiseren afscherming zal grond worden aangevoerd met vrachtwagens. Met behulp van shovels en graafmachines zal dit worden gerealiseerd. Hoeveel m<sup>3</sup> grond dient te worden aangevoerd ten behoeve van de aanpassingen is thans nog onderwerp van studie.(...)"*

Dit verontrust reclamant, omdat uit de aanvraag van de AMBC noch uit de vergunning blijkt welke eisen er omtrent deze werkzaamheden gelden. Dit is te meer van belang omdat de geluidswal gebouwd wordt met vervuilde grond. In de ogen van reclamant is de vergunning op dit onderdeel onvoldoende gemotiveerd en kan die niet worden verleend.

#### Gemeentelijke reactie

Zoals in de ontwerpbeschikking reeds is aangegeven gelden voor de aanleg en ophoging van de geluidswal de regels van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). Deze vergunning is hiervoor niet het aangewezen kader. In een toelichtende notitie van 20 april 2017 heeft de aanvrager een toelichting gegeven over de wijze waarop het grondverzet t.z.t. zal gaan plaatsvinden;

*"De deklaag wordt niet aangetast door de werkzaamheden, daarvoor zal een noodweg worden gerealiseerd bestaande uit rijplaten. Via de notitie F 19795-8-NO-001 d.d. 5 april 2017 en de bouwtekeningen uit de aanvraag wordt aangetoond dat de deklaag en de benodigde afmetingen in de voorgenomen situatie worden gerespecteerd. Ten overvloede is achter deze notitie een terreintekening toegevoegd met een overzicht van de uit te voeren acties/werkzaamheden." (...) "Tot slot wordt met betrekking tot deze zienswijze vermeld dat de grond die wordt aangevoerd en gebruikt voor het opnieuw inrichten van het terrein (bijvoorbeeld voor het realiseren van de wallen), de kwaliteit 'Industriegrond' heeft (vroeger: categorie 1-grond). De kwaliteit van deze grond wordt voor transport vastgesteld. Om dit te mogen transporteren is een certificaat nodig met betrekking tot de herkomst en afleverlocatie. De aangeleverde grond is aldus gedurende het gehele traject gecertificeerd, en de kwaliteit is hiermee gewaarborgd. Bezorgdheid bij omwonenden hieromtrent is derhalve ongegrond."*

De zienswijze en de toelichtende notitie van 20 april 2017 zijn voor ons aanleiding om nog een verduidelijking te geven met betrekking tot de regels van het Besluit bodemkwaliteit voor het oprichten van een grondlichaam.

*"Voor het realiseren van een geluidwerende voorziening is het de bedoeling om de eerste 5 m vanaf het maaiveld op te bouwen uit een grondlichaam. Voor het oprichten van dit grondlichaam wil men de grond uit de bestaande wallen gebruiken en aan vullen met grond van elders. Los van de in de aanvraag en bijlagen beschreven aanpak voor het maken van grondwallen is en blijft het maatgevend kader het rechtsreeks werkende besluit bodemkwaliteit. Voor het maken van het grondlichaam hebben wij een indicatieve ambtelijke berekening gemaakt van de benodigde grond. Er blijkt in totaal ongeveer 11.617 m<sup>3</sup> grond nodig te zijn."*

#### Besluit bodemkwaliteit

Voor het toepassen van grond gelden de spelregels uit het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). Als eerst moet een toepassing worden gemeld (minimaal 5 werkdagen voor aanvang). Dit gebeurt via [www.meldpuntbodemkwaliteit.nl](http://www.meldpuntbodemkwaliteit.nl). Daarnaast moet worden gekeken of de toepassing functioneel is. Aangezien het treffen van een geluidwerende voorziening nodig is om de omgevingsvergunning te verkrijgen, is de functionaliteit hiermee aangetoond.

#### Grootschalige bodemtoepassing

Onder de spelregels van het Bbk (art. 63 Bbk, zie bijlage 2) zou het grondlichaam ook uitgevoerd kunnen worden als grootschalige bodemtoepassing (GBT). Om een GBT te

*realiseren moet het grondlichaam uit minimaal 5.000m<sup>3</sup> grond bestaan en een minimale hoogte hebben van 2 m +mv.*

*Daarnaast is bij het toepassen van grond in een GBT geen toetsing van de aanwezige bodemkwaliteit nodig en mag in de toepassing tot max. de kwaliteitsklasse "Industrie" worden toegepast. De GBT moet dan wel met een leeflaag van een 0,5m dikte worden afgedekt waarvan de kwaliteit overeenkomt met de aanwezige kwaliteit in de omgeving (in het geval van het motorcrossterrein de kwaliteitsklasse "AW2000" ofwel schone grond). Voor de aan te brengen leeflaag is circa 2.449 m<sup>3</sup> (zie bijlage 1) schone grond nodig. Als we dit in mindering brengen op het totale volume (11.630m<sup>3</sup>) van het grondlichaam is het mogelijk om ruim 9.000m<sup>3</sup> grond tot max. de kwaliteitsklasse industrie te verwerken in het grondlichaam. In het grondlichaam mogen verschillende partijen worden toegepast en is het niet noodzakelijk deze per partijen herleidbaar in de toepassing aan te brengen. Ondanks dat het niet verplicht is, verdient het aanbeveling toch bij te houden waar welke partij in de GBT is toegepast. Dit vooral wanneer naar de toekomst toe handeling met de grond uit de GBT gaan plaatsvinden.*

**NB**

*In een GBT mag alleen grond worden toegepast waarvan de kwaliteit bekend is. Van de grond in huidige wallen beschikt de gemeente niet over erkende kwaliteitsverklaringen. Wanneer ook de AMBC niet over deze verklaringen beschikt, zal de grond in de huidige wallen eerst moeten worden gekeurd (incl. analyses op asbest), alvorens deze in de GBT mag worden toegepast. Daarnaast moet een GBT duurzaam in stand worden gehouden. Indien een deel van de GBT verwijderd zou worden en daardoor niet meer aan het volume criteria (volume minimaal 5.000m<sup>3</sup> of hoogte minder dan 2m+mv) wordt voldaan, dan zal de gehele toepassing moeten worden verwijderd. Daarnaast zal de grond in de GBT ook eerst gekeurd (incl. analyses op asbest) moeten worden, alvorens het weer opnieuw mag worden toegepast.*

*Reguliere toepassing*

*Wanneer er om welke reden dan ook niet wordt gekozen voor een GBT toepassing kan de grond in de huidige wallen onder de spelregels van "op of nabij dezelfde plaats" worden toegepast (art. 36, lid 3 Bbk, zie bijlage 2). Wanneer de grond uit de huidige wallen volgens deze regels (aan de rand van het motorcrossterrein) onder dezelfde condities (weer als geluidswal), zonder bewerking (geen toevoegingen) wordt toegepast, is het niet nodig de grond te keuren dan wel de toepassing te melden. De huidige wallen bevatten niet voldoende grond om het totale grondlichaam van de geluidwerende voorziening op te richten. Om die reden zal er ook grond van elders moeten worden aangevoerd. Omdat, anders dan bij een GBT er nu wél aan de kwaliteit van de ontvangende bodem moet worden getoetst, betekent dit dat de kwaliteit van de toe te passen grond moet voldoen aan de kwaliteitsklasse "AW2000" (schoon). Deze toe te passen grond moeten worden gemeld en de kwaliteit moet vooraf bekend zijn.*

**NB**

*Wanneer de grond uit de huidige wallen wordt gebruikt voor het ophogen/aanvullen van laagtes op de crossbaan, dan zal de grond eerst moeten worden gekeurd en gemeld moeten worden voordat deze mag worden toegepast."*

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.3.15 Clubgebouw derden (buiten inrichting)**

Reclamant vraagt zich af of de milieueffecten van het gebruik van het clubgebouw van de klootschietersclub - zoals aangeduid onder nr. 3 op de tekening met nr. 2284 MIL01 (bijlage

omgevingsvergunning) - zijn betrokken in de onderzoeksrapporten voor de milieueffecten die ten grondslag liggen aan de omgevingsvergunning.

#### Gemeentelijke reactie

Verkeersbewegingen op het terrein van de inrichting van en naar dit gebouw maken wel deel uit van de inrichting. Deze activiteiten zijn echter akoestisch verwaarloosbaar.

Zie de gemeentelijke reactie onder 3.3.19 en 3.3.22 van dit rapport.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.16 Aanvraag omgevingsvergunning ook in strijd met artikel 31 "Sport" planregels bestemmingsplan**

Reclamant voert ten aanzien van het onderdeel van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aan dat wij op bladzijde 26 van de considerans ten onrechte niet hebben vermeld dat de zeecontainers in strijd zijn met het bestemmingsplan "Buitengebied". Het terrein van de AMBC is ingevolge dit plan voor een groot deel bestemd tot "Sport". Op grond van het bij deze bestemming behorende artikel 31 van de planregels mag op de als zodanig bestemde grond maximaal 200 m<sup>2</sup> aan gebouwen worden gebouwd. Thans is deze grond volgens reclamant reeds voor 260 m<sup>2</sup> bebouwd. Dit brengt met zich dat de zeecontainers niet meer vergunningsvrij mogen worden geplaatst. Mitsdien is de vergunning in zoverre volgens reclamant ten onrechte verleend.

#### Gemeentelijke reactie

Het perceel is opgenomen in het bestemmingsplan "Buitengebied" en heeft de bestemmingen "Sport", "Waarde - Archeologie 3" met functieaanduiding "motorcrossterrein".

Op grond van het bestemmingsplan kan er gebouwd worden op het terrein.

Conform Bijlage II BOR is het erf van de AMBC een niet bebouwd perceel met bestemming "Sport", direct gelegen bij het hoofdgebouw/clubgebouw, waarbij dat erf feitelijk ook is ingericht (baaninrichting etc.) ten dienste van het gebruik van het hoofdgebouw en waarbij het bestemmingsplan die inrichting niet verbiedt. In dat geval is er sprake van een erf en een achtererfgebied waar vergunningsvrij gebouwd kan worden. Aangezien het achtererfgebied groter is dan 900 m<sup>2</sup>, kan conform artikel 2 lid 3 onder f van bijlage II Bor 150 m<sup>2</sup> aan bijbehorende bouwwerken worden geplaatst. De zeven containers in het achtererfgebied zijn samen circa 110 m<sup>2</sup> waardoor de containers vergunningsvrij kunnen worden geplaatst.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.17 Alternatieve locaties**

Volgens reclamant blijkt uit bladzijde 11 van de ruimtelijke onderbouwing dat de 11 alternatieve locaties die bureau Witpaard heeft onderzocht voor de verplaatsing van het motorcrossterrein door de gemeente onvoldoende zijn bekeken bij de beoordeling van de aanvraag om de omgevingsvergunning. In de vergelijking met de verschillende alternatieve locaties is de huidige locatie niet opgenomen.

#### Gemeentelijke reactie

Uit het alternatievenonderzoek van november 2014, dat als bijlage 4 deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing, blijkt dat er 3 voorkeurslocaties naar voren kwamen voor de verplaatsing van het motorcrossterrein, echter geen van deze locaties voldeed aan de daarvoor

gestelde randvoorwaarden. Mitsdien is er geen betere locatie voorhanden voor het motorcrossterrein dan onderhavige locatie.

Hier voegen wij aan toe dat alternatieve locaties bij de beoordeling van een aanvraag om af te wijken van een bestemmingsplan volgens de rechtspraak doorgaans niet behoeven te worden betrokken. Er moet een besluit op de aanvraag worden genomen. Dit kan in onderhavige situatie volgens ons ook, omdat onder andere uit het onderdeel van de vergunning voor het milieu blijkt dat de vergunning kan worden verleend.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.18 Containers**

In de ruimtelijke onderbouwing is op bladzijde 14 volgens reclamant ten onrechte de nut en noodzaak van de plaatsing van 7 zeecontainers op het terrein van AMBC beschreven. Bovendien doen deze containers volgens reclamant afbreuk aan de bereikbaarheid van het terrein voor hulpdiensten. Tenslotte zijn de containers geen bouwvergunningsvrije bouwwerken en is voor de plaatsing van die containers een omgevingsvergunning voor het bouwen en het afwijken van het bestemmingsplan vereist.

#### Gemeentelijke reactie

Zie de gemeentelijke reactie onder 3.2.7 en 3.3.16 van dit rapport.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.19 Parkeren**

Op bladzijde 16 van de ruimtelijke onderbouwing wordt het volgende gesteld over de benodigde aantal parkeerplaatsen:

*"Om te bepalen wat de daadwerkelijke parkeerbehoefte betreft zijn wedstrijdsituaties bepalend. (...)Van de 40 voertuigen die de inrichting aandoen tijdens trainingen zijn er naar verwachting 5 afkomstig van bezoekers (genoemde getallen zijn inclusief voertuigen bestemd voor de klootschietclub)."*

Reclamant vindt vooral de laatst geciteerde zin tussen haakjes verwarrend. Hij vindt deze zin ook in relatie tot de op die bladzijde opgenomen tabel 14.1 verwarrend. Voorts acht reclamant de in totaal te realiseren 93 parkeerplaatsen ontoereikend om de parkeeroverlast die hij in het verleden ondervond bij wedstrijden te voorkomen. Hier voegt reclamant aan toe dat indien de parkeerplaatsen op het terrein van AMBC en Sita worden gebruikt het terrein onbereikbaar is voor hulpdiensten. Bovendien zijn de parkeerplaatsen 2 t/m 4 praktisch onbereikbaar, hetgeen parkeeroverlast in de omgeving van de AMBC met zich brengt.

#### Gemeentelijke reactie

In paragraaf 4.2 van de ruimtelijke onderbouwing is de parkeervraag in de eerste plaats onderbouwd aan de hand van kengetallen uit het ASVV 2012 voor sportvelden. De afmetingen van de korte en de lange parkeerplaatsen zijn respectievelijk 2.500 x 5.000mm en 3.000 x 10.000mm. De parkeerplaatsen voldoen daarmee aan de richtlijnen als genoemd in de ASVV. Dit is een gebruikelijke werkwijze.

Ook is het gebruikelijk om, in het geval de voorziening niet specifiek in het ASVV benoemd wordt, de parkeernorm te hanteren die hoort bij een voorziening van vergelijkbare aard - in dit geval een sportveld. Om te verifiëren of de bijbehorende kengetallen plausibel zijn, heeft de initiatiefnemer vervolgens - a.d.h.v. cijfers over het aantal deelnemers bij wedstrijden - een worst case scenario opgesteld. De parkeerbehoefte is hiermee voldoende onderbouwd.

De klootschietvereniging is een actieve kleine vereniging. De openingstijden vallen (deels) samen met de motorclub. In de winterperiode is dit zaterdagmiddag en woensdagmiddag. In de zomerperiode zaterdagmiddag, woensdagmiddag en dan ook de dinsdagavond. Afdoende reden om de parkeerbehoefte van de klootschietvereniging te verwerken in de ruimtelijke onderbouwing. Het verenigingsgebouw dient als verzamelruimte en kantine behorende bij het klootschieten. De locatie zelf dient daarmee primair als een soort van horeca. Bijbehorende parkeernorm is die voor café/ bar/ cafetaria, namelijk 6 tot 8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Het verenigingsgebouw heeft een oppervlakte van circa 70 m<sup>2</sup>. Met een surplus van 13 parkeerplaatsen, worden na aftrek van 8 parkeerplaatsen voor de klootschietvereniging 5 parkeerplaatsen meer aangelegd dan wordt vereist. Er wordt op basis van deze gegevens verwacht dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. De ruimtelijke onderbouwing dient hierop te worden aangepast. In een aanvullende notitie van Peutz d.d. 20 april 2017 wordt hierover het volgende genoemd:

*"Het clubgebouw van de klootschietclub wordt gebruikt voor het opslaan van materialen en het drinken van een kop koffie door de leden. Het klootschieten zelf vindt plaats op de openbare weg. Wanneer het clubgebouw van de klootschietclub is geopend dan wordt deze bezocht door ten hoogste circa 15 leden. Hiervan komen circa 10 leden met de fiets en circa 5 leden met de auto. Ter voorkoming van het parkeren door deze leden op de Spoorwijk of elders wordt door AMBC toegestaan dat deze leden parkeren op het te realiseren nieuwe parkeerterrein van AMBC."*

Bij de terreininrichting voor de parkeerplaatsen zoals aangeduid op de inrichtingstekeningen (bijlage omgevingsvergunning) is rekening gehouden met de richtlijnen uit het ASVV hieromtrent. In Nederland worden parkeerterreinen doorgaans conform deze richtlijnen ingericht. Er is geen indicatie dat de terreininrichting leidt tot verkeersonveilige situaties. Om de vrije doorgang voor hulpdiensten te waarborgen is een profiel van vrije ruimte nodig van 3,25 meter. Deze ruimte is aanwezig.

Artikel 6.38 lid 3 van het Bouwbesluit 2012 gaat over opstelplaatsen voor hulpdiensten. De afstand tussen een opstelplaats en een brandweeringang is ten hoogste 40 meter.

Ten slotte vermelden wij dat de brandweer voor advies is gevraagd over de omgevingsvergunning voor de procedure van de verlening daarvan is aangevangen. Hieruit is niet naar voren gekomen dat de inrichting tot verkeersonveilige situaties kan leiden, waardoor de bereikbaarheid van het terrein voor hulpdiensten in het geding is. De brandweer heeft een positief advies verstrekt.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit. De aangeleverde notitie van 20 april 2017 met referentie F 19795-9-NO-001 bevat een nadere uitwerking van het parkeren van de klootschietclub. De aangehaalde notitie van 20 april 2017 dient gezien te worden als een aanvulling op de ruimtelijke onderbouwing en maakt derhalve deel uit van het besluit.

### **3.3.20 Verkeersgeneratie en verkeersveiligheid**

In paragraaf 4.2 van de ruimtelijke onderbouwing wordt voorts ingegaan op de 'verkeersgeneratie'. Naar het oordeel van reclamant zijn hierbij ten onrechte niet de

verkeersbewegingen van en naar de klootschietvereniging betrokken waarvan de activiteiten op dezelfde tijdstippen plaatsvinden als van de AMBC. Ook is er geen rekening gehouden dat de motoren vaak gebracht worden met busjes en aanhangers en dat daarvoor geen parkeerplaatsen zijn op het eigen terrein. Mitsdien moeten de crossmotoren op het terrein van Sita worden afgeladen en over de Spoordijk naar de baan worden geschoven. Dit levert een verkeersonveilige situatie op.

#### Gemeentelijke reactie

Zie de gemeentelijke reactie onder 3.3.19 van dit rapport voor zover deze betrekking hebben op parkeren.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.21 Geluidsschermen**

In paragraaf 4.3 van de ruimtelijke onderbouwing wordt beschreven dat als gevolg van de geluidsoverlast van de motoren de bestaande geluidwal verhoogd dient te worden naar 7 meter. Deze verhoging van de geluidswal doet afbreuk aan het open landschap en is niet passend. De wal doet afbreuk aan het woongenot van reclamant en beperkt het uitzicht en ontnemt het licht voor de woningen.

#### Gemeentelijke reactie

De baan is aangevraagd zoals weergegeven op de situatietekening (tekeningnummer 2284, bladnr. 01, d.d. 27 januari 2016 en bijlage omgevingsvergunning). De verhoging van de wal dient ter voorkoming van onaanvaardbare geluidsbelasting op de omgeving en de daarin aanwezige woningen. Het dient dus juist het belang van de goede ruimtelijke ordening. Voorts tast het de goede ruimtelijke ordening ons inziens niet aan, omdat er reeds een bestaande geluidswal van ongeveer 5 meter hoog aanwezig is. Deze bestaande wal wordt alleen maar verhoogd met ongeveer 2 meter. Vervolgens wordt de gehele wal landschappelijk ingepast overeenkomstig het landschapsplan dat als bijlage 3 deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Het uitzicht van reclamant was dus reeds beperkt door de aanwezige geluidwal; de verhoging van die wal beperkt het uitzicht niet in meerdere mate.

Het is echter aan te bevelen dat het landschapsplan wordt uitgevoerd, zoals dat is ingediend en akkoord bevonden. Derhalve zal een voorwaardelijke verplichting aan de vergunningverlening worden gekoppeld, zodat de erfinrichting juridisch wordt geborgd.

Indien reclamant van mening is dat hij door het bouwplan schade leidt aan zijn onroerend goed, dan is het mogelijk om een verzoek tot planschade (schade ex art. 6.1 Wro) in te dienen binnen vijf jaar na inwerkingtreding van het besluit tot vergunningverlening.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat de beschikking wordt aangepast door de aanleg van de erfinrichting als voorwaardelijke verplichting aan verlening van de omgevingsvergunning voor het onderdeel voor het afwijken van het bestemmingsplan te koppelen. Dat houdt in dat de vernieuwde motorcrossbaan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat de erfinrichting overeenkomstig het landschapsplan (bijlage 12 behorende bij de ruimtelijke onderbouwing) is aangelegd, dan wel binnen een bepaalde periode na verlening vergunning wordt aangelegd.

### **3.3.22 Wegverkeerslawaaï klootschietvereniging**

In paragraaf 4.4.3 van de ruimtelijke onderbouwing wordt het verkeerslawaai in verband met het motorcrossterrein toegelicht. Daarbij wordt verwezen naar een akoestisch onderzoeksrapport dat als bijlage 2 deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Het is reclamant onduidelijk of in dit onderzoek ook de verkeersbewegingen van en naar de klootschietvereniging zijn betrokken.

#### Gemeentelijke reactie

Hier voegen wij aan toe dat in paragraaf 4.4.3 van de ruimtelijke onderbouwing wordt geconcludeerd dat zelfs tijdens de wedstrijden ruimschoots wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde:

*"Tijdens wedstrijddagen (incidentele bedrijfssituatie) is sprake van een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen (3 dB hogere geluidimmissie), overeenkomend met maximaal 34 dB(A) als etmaalwaarde. Hiermee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde."*

Zie in deze ook onze reactie onder 3.3.20 m.b.t. nadere informatie vanuit rapport Peutz d.d. 20 april 2017.

Gelet op het verschil tussen de beoordeelde etmaalwaarde van 34 dB(A) en de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), stellen wij ons op het standpunt dat ook met de verkeersbewegingen ten behoeve van de klootschietvereniging wordt voldaan aan laatstgenoemde voorkeursgrenswaarde. In een aanvullende notitie van Peutz van 20 april 2017 wordt hierover het volgende aangehaald:

*"Volledigheidshalve is in het akoestisch onderzoek F 19795-5-RA-005 d.d. 9 februari 2016 ten behoeve van de aanvraag van AMBC rekening gehouden met de geluidemissie van de auto's van de klootschietclub. Dat wil zeggen dat qua geluidemissie rekening is gehouden met de 5 auto's van leden van de klootschietclub. Deze auto's worden niet separaat genoemd in het onderzoek, deze zijn echter bij de berekeningen wel opgenomen in het totaal van 40 bezoekende voertuigen tijdens een trainingsdag. Ter volledigheid wordt ten aanzien van deze voertuigen (van de klootschietclub) vermeld dat de bijbehorende geluidbelasting ter hoogte van woningen tevens verwaarloosbaar is."*

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.23 Bedrijven milieuzonering**

In paragraaf 4.5 van de ruimtelijke onderbouwing wordt aandacht besteed aan de richtlijnen van de VNG publicatie "Bedrijf en milieuzonering" (2009). Er staat hierin dat voor een motorcrossterrein een milieucategorie 5.2 geldt met een bijbehorende afstand van 500 meter voor het aspect geluid, 50 meter voor geur, 30 meter voor stof en gevaar. De afstand van 500 meter wordt voor geen enkele woning van reclamant gehaald. De woning die het meest dichtbij de motorcross is gesitueerd ervaart hinder van stof, geur en geluid. Deze woning is op een kleinere afstand dan 50 meter van het motorcrossterrein gelegen.

De onderbouwing ten aanzien van geur en stof is volgens reclamant summier. De onderbouwing van het aspect geur is gebaseerd op de ervaring van de adviseur van de AMBC (Peutz) bij andere motorcrossverenigingen en de afname van 2-takt motoren. Het aantal 2-takt motoren is in de voorschriften niet gelimiteerd, terwijl ten aanzien van de hiervoor genoemde woning niet wordt voldaan aan de adviesafstand voor geur van 50 meter. Ten slotte voert reclamant aan dat in onderhavige paragraaf het aspect stof niet wordt gemotiveerd, terwijl hij daarvan overlast ondervindt.

#### Gemeentelijke reactie

In paragraaf 4.5 van de ruimtelijke onderbouwing wordt aandacht besteed aan de brochure van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) het systeem 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) ontwikkeld in de vorm van een bedrijvenlijst die in het kader van de milieuzonering rond bedrijven kan worden gebruikt voor het beoordelen of een planologische ontwikkeling voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Daarin worden op basis van de SBI-code indicatieve afstanden bepaald voor allerlei vormen van milieubelastende activiteiten. De afstandscriteria hebben betrekking op de milieuaspecten geluid, stank, stof en gevaar. De afstanden per activiteit zijn richtafstanden. Opmerking verdient hierbij dat de brochure slechts een van de hulpmiddelen is voor het bepalen van een toereikende afstand tussen bijvoorbeeld het motorcrossterrein en de nabij gelegen woningen. De VNG-brochure behoeft dus niet per se te worden toegepast.

Voor wat betreft het aspect geluid is de VNG-brochure niet toegepast. Zie voor een nadere toelichting onze reactie onder punt 3.2.5. Voor het beoordelen of de geluidbelasting van het motorcrossterrein op de gevel van de omliggende woningen aanvaardbaar is, is gebruik gemaakt van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Uit die beoordeling is gebleken dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorts geldt ten aanzien van de adviesafstand van 50 meter voor geur ten opzichte van de dichtstbij het motorcrossterrein gelegen woning dat het mogelijk is om met een goede onderbouwing af te wijken van de afstanden uit de VNG-brochure.

De afstand tussen de gevel van de woning Leidijk 2 en de locatie van het motorcrossterrein waar ten gevolge van het motorcrossen geur vrij kan komen bedraagt 50 meter. Zie ten aanzien van het aspect geur tevens par. 3.3.10 van dit rapport.

Tot slot merken wij ten aanzien van de adviesafstand voor stof van 30 meter op dat daaraan wordt voldaan. Voorts hebben wij voorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden om stofoverlast tegen te gaan. Ons inziens zijn die toereikend.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.24 Externe veiligheid**

In paragraaf 4.6 van de ruimtelijke onderbouwing wordt aandacht besteed aan de externe veiligheid. Daarin wordt vermeld dat er op een afstand van 1.500 meter van het motorcrossterrein een munitie-opslag van defensie is gesitueerd. In dat verband wijst reclamant op de verplichting in artikel 57.7 van de planregels (veiligheidszone – munitie c). om eerst advies in te winnen bij de Inspectie VROM voordat de motorcrossbaan kan worden uitgebreid, omdat deze binnen de veiligheidszone van het munitiedepot is gelegen. Hetgeen niet is gebeurd.

### Gemeentelijke reactie

Reclamant verwijst naar strijdigheid met het bepaalde in artikel 57 lid 7 onder 1 van de planregels van het bestemmingsplan “Buitengebied”. Deze planregel luidt:

*“57.7 Veiligheidszone - munitie c*

#### *57.7.1 Bouwregels*

*Op en in de gronden ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - munitie b' is het oprichten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Voor zover activiteiten of functies kunnen worden toegestaan, wordt vooraf advies ingewonnen van de Inspectie VROM.”*

Anders dan reclamant kennelijk verondersteld, voorziet onderhavige vergunning niet in het oprichten van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten op het terrein van de AMBC. Mitsdien is de verplichting om advies in te winnen niet van toepassing op onderhavige omgevingsvergunning.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.25 Bodem en grondwater**

In paragraaf 4.7 van de ruimtelijke onderbouwing wordt aandacht besteed aan de bodem en het grondwater. Daarin is de volgende zin ten aanzien van het feit dat het motorcrossterrein is gerealiseerd op een voormalige vuilstortplaats opgenomen:

*"Uit bovenstaande tabel blijkt echter dat de afdeklaag plaatselijk te dun is. Als u handelingen op of in de grond uitvoert dient u hiermee rekening te houden."*

Naar het oordeel van reclamant is ten onrechte niet gemotiveerd op welke wijze rekening wordt gehouden met de afdeklaag van de voormalige vuilstortplaats.

Voorts vindt reclamant dat in het bodemonderzoek niet naar de mate van vervuiling van het grondwater is gekeken, terwijl in paragraaf 4.7 wel de conclusie wordt getrokken dat er geen aanleiding tot nader onderzoek naar milieuhygiënische belemmeringen bestaat.

#### Gemeentelijke reactie

In de eerste plaats verwijzen wij voor de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze naar onze reactie als hiervoor opgenomen onder 3.3.1. en 3.3.9 waarin hierover reeds het nodige is gezegd. Het verder onderzoeken van de ondergrond in het kader van onderhavige aanvraag is niet nodig.

Hier voegen wij aan toe dat - anders dan reclamant stelt - dat in paragraaf 4.7 wordt gemotiveerd op welke wijze rekening wordt gehouden met het feit dat de afdeklaag van de vuilstortplaats op sommige plaatsen dun is:

*"Uit het bovenstaande volgt dat de aanwezige afdeklaag een aandachtspunt is bij het realiseren van de geplande aanpassing van de baan. Opgemerkt wordt dat het bestaande gedeelte van AMBC (tevens gelegen op de voormalige vuilstortplaats) reeds vele jaren in gebruik is als crossterrein en dat bij grondverzetwerkzaamheden de afdeklaag zoveel als mogelijk intact wordt gehouden."*

Op verzoek deze motivering aan te vullen, heeft Peutz in een notitie van 20 april 2017 het volgende aangehaald:

*"De deklaag wordt niet aangetast door de werkzaamheden, daarvoor zal een noodweg worden gerealiseerd bestaande uit rijplaten. Via de notitie F 19795-8-NO-001 d.d. 5 april 2017 en de bouwtekeningen uit de aanvraag wordt aangetoond dat de deklaag en de benodigde afmetingen in de voorgenomen situatie worden gerespecteerd. Ten overvloede is achter deze notitie een terreintekening toegevoegd met een overzicht van de uit te voeren acties/werkzaamheden.*

*Ten aanzien van het grondwater geldt dat in paragraaf 3.1.2 op pagina 3 van notitie F 19795-3-NO "Beschrijving inrichting" d.d. 5 november 2015 staat vermeld: "Uit de analyseresultaten van het grondwater blijkt dat de kwaliteit van het grondwater geen aanleiding geeft tot verder onderzoek". Deze conclusie is overgenomen uit twee brieven over dit onderwerp van de provincie Overijssel aan de gemeente Staphorst (kenmerk WB2002/2603 d.d. 22 augustus*

2002 en kenmerk WB/2004/4045 d.d. 11 oktober 2004). De volledige brieven zijn opgenomen in bijlage 2 van voornoemde notitie uit 2015. Verder wordt in de notitie verwezen naar een bodem- en asbestonderzoek met rapport (kenmerk 150399 d.d. 13 mei 2015) van de firma Eco Reest B.V. In het rapport van Eco Reest staat dat de resultaten geen aanleiding geven tot nader onderzoek en dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn in relatie tot de beoogde ontwikkeling. Tot slot wordt met betrekking tot deze zienswijze vermeld dat de grond die wordt aangevoerd en gebruikt voor het opnieuw inrichten van het terrein (bijvoorbeeld voor het realiseren van de wallen), de kwaliteit 'Industriegrond' heeft (vroeger: categorie 1-grond). De kwaliteit van deze grond wordt voor transport vastgesteld. Om dit te mogen transporteren is een certificaat nodig met betrekking tot de herkomst en afleverlocatie.

*De aangeleverde grond is aldus gedurende het gehele traject gecertificeerd, en de kwaliteit is hiermee gewaarborgd. Bezorgdheid bij omwonenden hieromtrent is derhalve ongegrond."*

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

### **3.3.26 Watertoets**

Reclamant voert aan dat paragraaf 4.9 over de watertoets tegenstrijdige informatie bevat over de riolering in relatie tot de beschrijving van de inrichting. De beschrijving van de inrichting maakt als bijlage deel uit van de omgevingsvergunning. In paragraaf 4.9 is het volgende opgenomen over de riolering:

*"Het plan bevat een rioleringscomponent, want door het plan neemt het afvalwaterdebiet in het bestaande gemengde- of vuilwaterstelsel toe. Door de uitvoering van het bestemmingsplan neemt de belasting van het bestaande rioleringsstelsel toe. Dit levert geen problemen op ten aanzien van de capaciteit van het rioleringsstelsel en de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie."*

In paragraaf 3.2 van de notitie Beschrijving van de inrichting valt over het afvalwater te lezen:

*"Er is uitsluitend sprake van huishoudelijk afvalwater, dat afkomstig is van de toiletten en de kantine (zie figuur 4).*

*(...)*

*Er is geen sprake van een rioolaansluiting in het buitengebied en de aanleg hiervan is te kostbaar voor AMBC. Derhalve wordt gebruik gemaakt van een waterbergingstank. (...)"*

Naar het oordeel van reclamant is deze info over de riolering in de verschillende documenten tegenstrijdig. In de ruimtelijke onderbouwing staat omschreven dat het afvalwater wordt afgevoerd op het riool, terwijl in de beschrijving van de inrichting staat dat er geen rioolaansluiting is. Op basis van deze tegenspraak kan geen vergunning worden afgegeven.

### Gemeentelijke reactie

In de eerste plaats wordt voor onze reactie verwezen naar onze reactie onder paragraaf 3.3.13. Ter aanvulling wordt in een nadere notitie van Peutz van 20 april 2017 hierover het volgende gezegd:

*"In de ruimtelijke onderbouwing (rapport F 19795-7-RA-004 d.d. 10 februari 2016) wordt in paragraaf 4.9 op pagina 26 gesproken over een rioleringscomponent. Hiermee wordt bedoeld een verhoogde afvoer van regenwater door de riolering via de eventueel*

*aanwezige straatkolken buiten de inrichting in de omgeving van het toegenomen verharde oppervlak. Deze rioleringscomponent heeft geen betrekking op de productie van huishoudelijke afvalwater door AMBC. Omtrent het afvalwater kan nog het volgende worden vermeld. De tank waarover in de aanvraag gesproken wordt betreft een vuilwatertank met een capaciteit van 8 m<sup>3</sup>. Deze tank beschikt over een overloop naar de spoorsloot die zal worden dichtgezet/verwijderd. Door de club wordt erop toegezien dat deze tank tijdig wordt geleegd door een erkend verwerker voordat hij vol raakt. De prognose die in de aanvraag is gemaakt van het waterverbruik van 1 inwonerequivalent komt overeen met de praktijk. Op basis van dit waterverbruik zal de tank circa 6 maal per jaar geleegd worden."*

Met bovenstaande aanvulling zien wij geen reden om de vergunning aan te passen.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen

#### **3.3.27 Ecologie**

Reclamant voert ten aanzien van paragraaf 4.10 in de ruimtelijke onderbouwing over de ecologie aan dat het vermelde toetsingskader in die paragraaf is achterhaald door de Wet Natuurbescherming die per 1 januari 2017 van kracht is. Reclamant wijst in dit verband ten aanzien van de soorten bescherming erop dat de gemeente de gedragscodes van Urk etc. hanteert. Hieruit vloeit voort dat er een onderzoek naar de soorten had moeten worden uitgevoerd door een ecooloog, hetgeen niet heeft plaatsgevonden. De aannames die in deze paragraaf zijn gedaan, zijn volgens reclamant onvoldoende om een omgevingsvergunning te verlenen. Dit geldt temeer, omdat op basis van de atlas van de provincie Overijssel het gebied wordt aangemerkt als een terrein voor dassen.

Verder haalt reclamant de verplichting tot een goede instandhouding van Natura-2000 gebieden waaronder de Olde Mate en de Veerslootlanden aan. De Programmatistische Aanpak Stikstof ziet erop toe dat er geen verhoging van de stikstofemissie wordt toegestaan. Verlaging van de stikstofemissie is nog niet bereikt en toch wordt er al extra ruimte voor de AMBC op deze gebieden vergeven. Het luchtkwaliteitsonderzoek maakt onvoldoende duidelijk welke depositie van de AMBC is berekend met behulp van het aeriusprogramma op de hiervoor genoemde gebieden. Naar het oordeel van reclamant heeft bovendien ook nog een onterechte afronding plaatsgevonden.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt de EHS aangehaald. De EHS is overgegaan in het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de kaart behorende bij de "Ontwerp Omgevingsverordening Overijssel" (13 september 2016) is op te maken dat op een afstand van ongeveer 100 meter van het plangebied een NNN ligt. In de ruimtelijke onderbouwing wordt hieraan ten onrechte voorbij gegaan.

#### Gemeentelijke reactie

Wij delen de zienswijze van reclamant voor wat betreft de beoordeling in het kader van de ecologie op basis van de in paragraaf 4.10 van de ruimtelijke onderbouwing aan het vervallen toetsingskader ten gevolge van de inwerkingtreding van de Wet Natuurbescherming op 1 januari jl. Dit onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing dient te worden geactualiseerd. Voorts dient in het kader van de beoordeling van de soorten inderdaad een onderzoek te worden uitgevoerd. In de atlas van de provincie Overijssel is – zoals reclamant terecht stelt - het plangebied opgenomen als verspreidingsgebied van dassen. Nadere informatie over het leefgebied van de das is dat:

*"(...) gebieden met een dicht weggennet, veel recreatie en bebouwing en een intensieve landbouw scoorden negatief als potentieel leefgebied voor de das. Met name de hogere zandgronden in het midden van Overijssel, zijn gunstig voor de marterachtige. Inmiddels is duidelijk dat de das*

*zich langzaam uitbreidt richting Twente. De natte gebieden en polders in het westen en noordwesten van Overijssel, laat hij links liggen."*

Ter bevestiging of er geen dassen in het plangebied verstoren, is nader veldonderzoek gedaan naar aanwezigheid van dassenburchten in het plangebied. De 'Quickscan flora en fauna Spoordijk 2 te Staphorst' van 31 maart 2017 is als aanvullend rapport toegevoegd aan de bijlagen behorende bij de ruimtelijke onderbouwing. In relatie tot de das wordt in de quickscan het volgende genoemd:

*"Tijdens het veldbezoek zijn op de onderzoekslocatie en de directe omgeving geen loop- of eetsporen, latrines en/of wissels aangetroffen die duiden op de aanwezigheid en/of het gebruik van de onderzoekslocatie door de das. Het is aannemelijk dat de das zijn leefgebied heeft in het nabijgelegen natuurgebied "De Zwarte Dennen" en de aansluitende weilanden."*

Met betrekking tot overige mogelijke gevolgen voor flora en fauna dienen voor de vleermuis 10 permanente verblijfplaatsen conform de soortenstandaard te worden geplaatst binnen het netwerk van een potentiële winterverblijfplaats.

Het Natura2000-gebied Olde Maten en Veerslootslanden is op een afstand van circa 6,5 km van het terrein van de AMBC gelegen. Vanuit Aeries is de stikstofbijdrage berekend. Aeries is in het kader van de PAS het voorgeschreven reken- en monitoringstool. In het geval van AMBC Staphorst is de berekende depositie dermate laag, zijnde een berekende waarde van 0,007 mol N/ha/jaar op het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied. Van vermeende onterechte afrondingen kan geen sprake zijn. Reclamant heeft het tegendeel ook niet onderbouwd. Wij achten het onderzoek derhalve toereikend.

Met betrekking tot de zienswijzen gericht op de ecologische hoofdstructuur, zie in de eerste plaats de gemeentelijke reactie onder 3.3.4 van dit rapport.

Voor de volledigheid merken wij op dat de gedragscode van Urk en Raalte nog steeds van kracht zijn als er soorten worden aangetroffen die nu wel in de Natuurbeschermingswet worden beschermd en niet in de Flora en fauna wet stonden.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

In de aangeleverde notitie van 20 april 2017 met referentie F 19795-9-NO-001 is opgenomen dat er een quick scan is uitgevoerd met betrekking tot de potentiële aanwezigheid van vleermuizen in een boom gelegen binnen de inrichting van de AMBC. Uitkomst van dit onderzoek is dat de omgevingsvergunning verleend kan worden indien er in een straal van 300 meter (netwerk van de huidige winterverblijfplaats) binnen de inrichting 10 permanente verblijfplaatsen conform de soortenstandaard voor vleermuizen worden gecreëerd doormiddel van het ophangen van vleermuiskastjes. Hiervoor is toestemming gevraagd en verkregen bij Staatsbosbeheer om dit te realiseren. De gemeente zal toezien op het tot stand komen van deze vleermuiskasten.

De aangehaalde notitie van 20 april 2017 dient gezien te worden als een aanvulling op de ruimtelijke onderbouwing en maakt derhalve deel uit van het besluit.

### **3.3.28 Economische uitvoerbaarheid**

De uitvoerbaarheid van het plan is in hoofdstuk 6 van de ruimtelijke onderbouwing volgens reclamant onvoldoende gegarandeerd, hetgeen hij afleidt uit;

- a. het ledenaantal van de motorclub neemt af;
- b. de kosten als gevolg van planschade zijn blijkens de openbare begroting van de gemeente van 22 november 2016 niet meegenomen;
- c. de kosten tot aanleg van de geluidswal op basis van goede grond is niet geregeld
- d. saneringskosten van de huidige geluidswal zijn niet afdoende in de begroting opgenomen.

#### Gemeentelijke reactie

- a. Wanneer er gekeken wordt over de afgelopen 3 jaar is het ledenaantal inderdaad iets afgenomen. Deze afname is echter niet merkbaar in de actieve jeugdleden afkomstig uit Staphorst. Bovendien heeft de vereniging volgens het ledenaantal uit 2016 nog 974 leden. Dit is ruim voldoende voor het hebben van bestaansrecht.
- b. Deze eventuele kosten zijn en behoefde niet te worden betrokken in de gemeentelijke begroting, omdat die voor risico van de initiatiefnemer komen. De gemeente heeft een planschadeovereenkomst getekend met initiatiefnemer, hierdoor zijn deze kosten verhaalbaar bij initiatiefnemer. Omdat deze kosten op voorhand niet zijn in te schatten, heeft AMBC een analyse laten maken van de eventuele planschade. Deze analyse heeft ertoe geleid dat we inzake de economische haalbaarheid genoeg nemen met de huidige begroting. De verlenging van de motorcrossbaan met 160 meter etc. is volgens ons uitvoerbaar.
- c. De AMBC heeft aangegeven in haar begroting gebruik te maken van aanvoer van licht verontreinigde grond, welke voldoet aan de daarvoor gestelde eisen uit de regelgeving. We twijfelen er niet aan dat hier voldoende onderzoek naar gedaan is en dat deze grond voldoende beschikbaar is. Het is niet aannemelijk dat AMBC andere grond moet gebruiken voor het verhogen van de aardenwallen etc.
- d. Mocht de AMBC van plan zijn de grond in de wallen op een andere plek en/of voor andere doeleinden te gaan toepassen zullen ze moeten aantonen wat de kwaliteit is. Wanneer dit aan de orde is kan van de grond alleen de kwaliteit worden vastgesteld met een partijkeuringsrapport. Er zullen dan kosten moeten worden gemaakt voor een onderzoek en eventueel als de uitkomsten ongunstig zijn ook voor het verwijderen van grond/afval.

Kortom als er geen bewijs is dat de wallen verontreinigd zijn, op de huidige plaats, onder dezelfde condities blijven liggen is saneren niet nodig.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

#### **3.3.29 Openingstijden clubhuis**

Bij brief van de gemeente van 21 april jl. is kenbaar gemaakt dat initiatiefnemer een gewijzigde aanvraag heeft ingediend met een nadere toelichting op de openingstijden van het clubhuis. Reclamant is van mening dat het clubhuis en kantine gesloten dient te zijn buiten de crosswedstrijden en oefenwedstrijden om. Ook in relatie tot gevolgen voor dieren en milieu. In het verlengde hiervan stelt reclamant handhaafbaarheid van de regels aan de orde.

#### Gemeentelijke reactie

Voor de weerlegging van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar 3.1.2 en 3.1.3 van dit rapport.

Het gedurende andere tijden open zijn van het clubhuis buiten openingstijden voor het crossen zal geen negatieve gevolgen hebben aangezien het hier slechts "gewone" activiteiten betreft die nu ook reeds plaatsvinden in de omgeving. Het gaat dan om het bijeenkomsten in een afgesloten ruimte, het komen en gaan van bezoekers en voertuigen. De milieu implicaties hiervan zijn impliciet of expliciet in de considerans afgewogen.

Heb clubhuis/kantine is onderdeel van de inrichting en wordt op dezelfde wijze gehandhaafd als alle andere aspecten uit de vergunning conform de Landelijke Handhavingstrategie.

#### Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit. Voor de aanpassing wordt verwezen naar de conclusie onder 3.1.3.

### **3.4 Reclamant 4.**

Datum brief: 25 januari 2017, aangevuld d.d. 3 mei 2017

Datum ontvangst: 27 januari 2017, aangevuld d.d. 8 mei 2017

De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

#### **3.4.1 Kap bomen**

Reclamant vraagt zich af of er bomen worden gekapt in de aardenwal ter hoogte van zijn woning aan de Leidijk 2 te Staphorst.

##### Gemeentelijke reactie

Er is geen omgevingsvergunning aangevraagd voor de activiteit "vellen van een houtopstand". De omgevingsvergunning is aangevraagd voor de activiteiten:

1. bouwen van een bouwwerk,
2. het veranderen of het veranderen van de werking van de inrichting en
3. het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan.

Daarom blijkt uit onderhavig ontwerpbesluit ook niets over het kappen van bomen. Mitsdien kan dit onderdeel van de zienswijze buiten beschouwing worden gelaten.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat voor alle bomen in het buitengebied met een dwarsdoorsnede groter dan 15 cm op een stamhoogte van 1,3 meter een vergunning voor het kappen nodig is. Uit de tekening van het motorcrossterrein (tekeningnummer 2284, bladnr. 01, d.d. 27 januari 2016), die als bijlage deel uitmaakt van de omgevingsvergunning, blijkt dat de bestaande bomen op het terrein van de motorcrossvereniging ter hoogte van de woning Leidijk 2 te Staphorst behouden blijven.

##### Conclusie

De zienswijze van reclamant heeft geen betrekking op het ontwerpbesluit en leidt derhalve niet tot aanpassing van het besluit.

#### **3.4.2 Provinciale vergunning**

Reclamant vraagt zich af of de inrichting niet valt onder gezag van de provincie Overijssel.

##### Gemeentelijke reactie

Volgens het Besluit omgevingsrecht (BOR), bijlage 1 onderdeel C en categorie 19.1 sub g en 19.2, valt een crossbaan welke 7,59 uur per week gebruikt wordt onder het bevoegd gezag van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente waarin die inrichting is gelegen. Een VVGB van gedeputeerde staten als aangegeven in categorie 19.2 voor het veranderen van het motorcrossterrein is hierdoor niet aan de orde.

##### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

#### **3.4.3 Luchtkwaliteit**

Reclamant wijst er op dat in de aanvraag is aangegeven dat de ontwikkeling niet in betekenende mate (NIBM) zal bijdragen aan de luchtkwaliteit. Dit is niet getalsmatig onderbouwd. Verder

vraagt reclamant zich af of er geen onderbouwd (rijbewegingen) onderzoek naar de luchtkwaliteit dient te worden uitgevoerd? Het ontbreekt aan een Aeries berekening in het kader van de PAS. Tevens wordt er in het onderzoek gesproken over fijnstof, we missen echter de gevolgen in en rond de woning van reclamant en vooral ook in de tuin. Wat zijn de toekomstige bijkomende effecten van het gebruik van de gekozen soort grond in de wal voor de productie van stof? Reclamant vraagt zich af waarom er gebruik gemaakt wordt van licht verontreinigde grond in de wal en vreest dat hij daarvan hinder ondervindt indien dat op het woonperceel Leidijk 2 terecht komt. Voorts is volgens hem te weinig doorgerekend wat de uitstoot is van de verschillende vormen van fijnstof op en rondom de woning rekening houdend met jaargetijde, openingstijden en weersomstandigheden tijdens het motorcross seizoen.

#### Gemeentelijke reactie

In dit onderdeel van de zienswijze worden meerdere grieven aangevoerd, die hierna worden beoordeeld. In dit verband verwijzen we tevens naar hetgeen met betrekking tot stof, asbest en luchtkwaliteit reeds is beschreven in de paragrafen 3.3.4, 3.3.8, 3.3.9 en 3.3.11 van dit rapport.

##### *- Luchtkwaliteit - NIBM*

Het luchtkwaliteitsonderzoeksrapport d.d. 5 november 2015 behoort als bijlage bij de omgevingsvergunning. In par. 2.4. van dit rapport is het NIBM-criterium opgenomen in het kader van "wettelijke aspecten". Daarna is een berekening gemaakt van de werkelijke (i)emissies. Uit de uitkomsten in de berekening van paragraaf 4.3 blijkt dat op alle behalve één punt niet aan de NIBM waarde van 3% wordt voldaan. De grenswaarden worden evenwel nergens overschreden.

##### *- Luchtkwaliteit – verkeersbewegingen van en naar AMBC*

Met betrekking tot rijbewegingen kan het volgende worden opgemerkt. In het luchtkwaliteitsonderzoek F 19795-6-RA-006 12 is de emissie vanwege de indirecte hinder (verkeer van en naar de inrichting) meegenomen. Ook ter plaatse van de woning van reclamant.

##### *- Luchtkwaliteit - PAS*

De in het kader van het luchtkwaliteitsonderzoek beschreven bronnen (inclusief vervoersbewegingen) zijn als één totaalbron ingevoerd in Aeries.

##### *- Aardenwal – licht verontreinigde grond*

In de beschikking is opgenomen:

*"Voor de aanleg en ophoging van de geluidswal gelden de regels van het besluit bodemkwaliteit (Bbk). Voor het toepassen van grond met een slechtere kwaliteit in een "grootschalige bodem toepassing" (GBT) gelden daarnaast nadere bepalingen."*

Met het voorgaande achten wij dat er voldoende waarborgen aanwezig is voor een goed woon- en leefklimaat op de locaties. Aanvullend wordt ook verwezen naar paragraaf 3.3.14.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

#### **3.4.4 Verlegging geluidswal/ligging baan**

Reclamant vraagt zich af of het huidige tracé van de baan ter hoogte van zijn woning Leidijk 2 te Staphorst niet kan worden gehandhaafd, omdat die voor hem beter is dan het nieuwe tracé.

#### Gemeentelijke reactie

De baan is aangevraagd zoals hij weergegeven is op de situatietekening (tekeningnummer 2284, bladnr. 01, d.d. 27 januari 2016). Alle onderzoeken naar de milieuaspecten zoals het akoestisch

onderzoek etc. behorende bij de aanvraag zijn hier ook op afgestemd. Daaruit blijkt dat wij de vergunning kunnen verlenen. Hier voegen wij aan toe dat uit de vaste rechtspraak van de Afdeling blijkt dat wij uitsluitend bevoegd zijn om te beoordelen of hetgeen is aangevraagd, kan worden vergund.

Een illustratief voorbeeld is de uitspraak van de Afdeling van 25 september 2013<sup>7</sup>. In die hoger beroepszaak oordeelde de Afdeling over het feit dat het bevoegd gezag in afwijking van de aanvraag een andere begrenzing van de inrichting had vergund. De Afdeling oordeelde dat het bevoegd gezag die vrijheid niet toekomt:

*"Het is echter aan degene die een milieuvergunning vraagt om te bepalen voor welke inrichting hij vergunning wenst te hebben. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 8 februari 2012 in zaak nr. 201101770/A4) is voor de vraag of sprake is van één inrichting de aanvraag bepalend. Zoals de Afdeling ook eerder heeft overwogen (uitspraak van 4 februari 2009 in zaak nr. 200800956) heeft een bestuursorgaan hierbij geen beoordelingsvrijheid. Het bevoegd gezag is gehouden te beoordelen of voor de inrichting waarvoor vergunning is gevraagd, vergunning kan worden verleend.*

*Wanneer de vergunning wordt verleend, is het vervolgens de verantwoordelijkheid van de drijver van de inrichting om deze in overeenstemming met de vergunning in werking te hebben. Het college dient gelet hierop te beslissen op de aanvraag voor de vergunning zoals deze is ingediend, ook als deze zou afwijken van de historische of bestaande feitelijke situatie."*

Kortom, wij zijn niet bevoegd om een ander ofwel het bestaande tracé van de motorcrossbaan te vergunnen, terwijl dat niet is aangevraagd. Die bevoegdheid hebben wij niet. Onze ruimte is beperkt tot het beoordelen of hetgeen is aangevraagd, kan worden vergund. Zoals gezegd, zijn wij op basis van de aanvraag en de daarbij behorende onderzoeksrapporten etc. tot het oordeel gekomen dat de vergunning in het belang van de bescherming van het milieu, maar ook ten aanzien van de overige aspecten, kan worden verleend.

In dat verband wijzen wij er ten overvloede op dat de verhoging van de wal dient ter voorkoming van onaanvaardbare geluidsbelasting op de omgeving. De verhoging wordt landschappelijk ingepast. Bijlage 3 behorende bij de ruimtelijke onderbouwing is voorzien van een landschapsplan. Op basis van het voorgaande zijn wij van mening dat er geen aantasting van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor reclamant plaatsvindt.

De geluidafstraling vanaf het circuit is berekend middels een computerrekenmodel. Hiermee kan elke gewenste variant worden doorgerekend, dus ook een andere ligging van de baan. De aangevraagde situatie is in het rekenmodel opgenomen. De baan mag zonder aanvraag omgevingsvergunning niet zodanig gewijzigd worden dat er een negatief akoestisch effect op de omgeving ontstaat.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.4.5 Geluidonderzoek ter hoogte inrit woning**

Reclamant geeft aan dat er slechts een geluidmeting gedaan is bij de inrit van de woning en niet op de gevel van de woning en derhalve ook niet op 4,5 meter hoogte ter plaatse van de slaapkamer van zijn baby. Ook is er geen meting gedaan in de tuin. Naar het oordeel van reclamant hadden ook op die beoordelingspunten geluidmetingen moeten worden verricht.

---

<sup>7</sup> AbRS 25 september 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:1272)

### Gemeentelijke reactie

De geluidmetingen die in het verleden zijn uitgevoerd hadden betrekking op de milieuvergunning van 26 februari 2002. In die vergunning is inderdaad een beoordelingspunt ter plaatse van deze inrit van de Leidijk 2 vastgelegd. Zie figuur 1 in bijlage III behorende bij het akoestisch onderzoeksrapport opgesteld door Akoestisch Adviesburo Van der Boom B.V. van 1 december 1999 met rapportnummer 99.266.r3.

De beoordelingspunten uit de nieuwe (concept) voorschriften zijn conform Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1999 (HIV) vastgesteld. Een tuin is in het kader van de verlening van een omgevingsvergunning met toepassing van de HIV niet aangemerkt als een geluidsgevoelig object dat tegen geluid moet worden beschermd in tegenstelling tot een woning. Dit betekent dat het beoordelingspunt voor de gevel van een geluidsgevoelig object, zoals een woning dient te worden gepositioneerd. Uit de vergunningsvoorschriften 8.3 t/m 8.4 in samenhang met het akoestisch onderzoeksrapport van 9 februari 2016 met kenmerk F 19795-5-RA-005 opgesteld door Peutz dat als bijlage deel uitmaakt van de omgevingsvergunning, blijkt dat de gevel van de woning Leidijk 2 als beoordelingspunt (positie 1) in de omgevingsvergunning is opgenomen. Ter plaatse van dat beoordelingspunt gelden dus de vergunde geluidnormen. Zie ook figuur 1 van het akoestisch onderzoeksrapport. Anders dan reclamant stelt, heeft het akoestisch onderzoek ter plaatse van de gevel van de woning plaatsgevonden en niet ter hoogte van de inrit. De vergunde geluidnormen gelden derhalve ook ter plaatse van de gevel van de woning Leidijk 2. In zoverre kan deze zienswijze dan ook al geen doel treffen.

Voor wat betreft de hoogte van meten ter zake van het verrichte akoestische onderzoek wordt vooropgesteld dat de AMBC blijkens vergunningvoorschrift 1.1.5 uitsluitend in de dagperiode in gebruik mag zijn (13.00 - 18.59 uur). Zoals hiervoor reeds toegelicht, is bij de vergunningverlening de HIV gebruikt. In de HIV staat over de hoogte van het meten van het geluidsniveau op de gevel van een woning het volgende<sup>8</sup>:

*"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."*

In de Handreiking wordt dus voorgeschreven dat de geluidsbelasting op de gevel van een woning tijdens de dagperiode op 1,5 meter hoogte wordt gemeten/berekend. De dagperiode geldt tussen 07.00 uur en 19.00 uur<sup>9</sup>. Dit brengt met zich dat – anders dan reclamant stelt – er niet op een hoogte van 4,5 meter op de gevel had behoeven te worden gemeten. Gelet hierop, zijn de geluidnormen in de voorschriften 8.3 t/m 8.4 ook bepaald op een hoogte van 1,5 meter.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.4.6 Verhoging aarden wal**

Reclamant vraagt zich af of en zo ja op welke wijze er rekening is gehouden met de verhoging van de aardenwal en de schaduwwerking op de woning en het perceel Leidijk 2 te Staphorst. Vanwege de schaduwwerking en de belemmering van het uitzicht kan reclamant zich niet verenigen met de verhoging van de aarden wal.

### Gemeentelijke reactie

---

<sup>8</sup> Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, blz. 29

<sup>9</sup> Zie Handreiking industrielawaai en vergunningverlening bv. blz. 16 en 31

De te realiseren aardenwal zal met een geluidsscherm verhoogd worden van 5 meter naar 7 meter. De wal ligt op een afstand van circa 45 meter ten (zuid)oosten van Leidijk 2. Tussen de aardenwal en de woning is opgaand groen onder de bestemming Bos aanwezig. Het door reclamant bestreden ontwerpbesluit ziet hierop geen verandering ter hoogte van het perceel Leidijk 2. Gelet op de onderlinge situering van ruime afstand tot de aardenwal (bezien vanuit schaduwwerking), afschermende werking van aanwezige boombeplanting en hierdoor niet of nauwelijks bezonning in de woning beïnvloedt, alsmede de beperkte toename in hoogte door plaatsing van het geluidsscherm is de schaduwwerking niet noemenswaardig.

In de schaduwberekening, welke als bijlage zal worden toegevoegd aan de ruimtelijke onderbouwing, is dit gevisualiseerd. Voor deze zonnestudie is gekozen voor de volgende data: 21 maart, 21 juni en 22 december met tijdblokken van 8:00-10:00, 11:00-13:00 en 17:00-19:00. De laatste twee data (juni en december) zijn gekozen voor de weergave van de minimale en maximale schaduwval. Als tussenmoment is ook 21 maart toegevoegd. De stand van de zon (en dus de bijbehorende schaduwval) is op 21 september gelijk aan die op 21 maart (op beide data staat de zon boven de evenaar). Daarom is geen zonnestudie voor september bepaald, deze is gelijk aan die van 21 maart. Op basis van de schaduwberekening is zichtbaar dat de schaduwwerking van de aardenwal met geluidsscherm niet over de woning valt.

Van een onacceptabele verslechtering van uitzicht ten opzichte van de huidige situatie is geen sprake. Indien deze veranderingen verlies van uitzicht tot gevolg hebben, volgt uit vaste jurisprudentie dat niemand recht heeft op uitzicht over andermans terrein.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

#### **3.4.7 Controleren en handhaven**

Reclamant vraagt of en zo ja, hoe er wordt gecontroleerd en gehandhaafd op zowel de 7.59 toegestane rij uren per week als de motoren. Waarom is er geen verplichte registratie voorgeschieden van aantallen motoren, geluidsmetingen etc.?

#### Gemeentelijke reactie

Bij de aanvraag om de omgevingsvergunning is een Handhavingsprotocol ingeleverd. Dit protocol maakt als bijlage deel uit van de omgevingsvergunning. In het ontwerpbesluit in paragraaf 5.1.3.6 (thans par. 5.1.3.3.4) en in de voorschriften (vanaf 8.5) wordt hiernaar verwezen. In verband met het Handhavingsprotocol is onder andere in voorschrift 8.5.3 bepaald dat elke crossmotor die tijdens trainingen en/of wedstrijden gebruik maakt van de motorcrossbaan moet zijn voorzien van een goed functionerende transponder. In voorschrift 8.5.4 is vervolgens bepaald dat de resultaten van de geluidmetingen tijdens trainingen en wedstrijden, die zijn bedoeld voor de controle van de geluidproductie van de crossmotoren, een registratie dient te worden bijgehouden, waarin onder andere is vastgelegd de datum en de rijtijd van elke motorrijder, het voertuig (merk en type) en de meetmethode en het gemeten geluidniveau. In aanvulling hierop wordt in voorschrift 8.5.4 onder d opgenomen dat naast het merk en type motor van een rijder ook de klasse toegevoegd. De geregistreerde gegevens moeten ingevolge voorschrift 8.5.5 binnen 24 uur na elke training en wedstrijd aan de gemeente worden overgelegd. Deze voorschriften zijn aan de omgevingsvergunning verbonden voor de controle op de naleving van de geluidvoorschriften die ter beperking van de geluidhinder van de crossmotoren aan de omgevingsvergunning zijn verbonden. Wij zijn van mening dat op deze wijze in voldoende mate kan worden beoordeeld of de voorschriften ten aanzien van zowel het geluidniveau als het maximum aantal toegestane crossminuten worden nageleefd. Anders dan reclamant suggereert,

is er dus wel degelijk een registratieplicht voorgeschreven om toe te zien op het maximum vergunde aantal crossminuten.

Steun voor het feit dat door middel van de aan de vergunning verbonden voorschriften in paragraaf 8.5 het geluidniveau voldoende toereikend kan worden gehandhaafd, ontlene wij aan de uitspraak van de Afdeling van 31 juli 2013<sup>10</sup>. In die beroepszaak werd tegen vergelijkbare geluidvoorschriften voor een motorcrosssterrein als hiervoor toegelicht aangevoerd dat die onvoldoende handhaafbaar. De Afdeling deelde die grief niet en overwoog daaromtrent het volgende:

*"Het gebruik van de transponder is niet voorgeschreven om geluidhinder te voorkomen, maar met het oog op de controle op de naleving van verschillende voorschriften die ter beperking van geluidhinder aan de vergunning zijn verbonden. De transponder registreert onder meer het voertuig (merk, type en klasse), de meetmethode en het gemeten geluidniveau. Verder kan volgens het deskundigenbericht uit de registratie van de transponder worden afgeleid of aan het maximaal aantal toegestane crossminuten wordt voldaan en hoeveel crossmotoren tegelijkertijd op de crossbaan aanwezig zijn. De Afdeling ziet geen aanleiding om in zoverre aan het deskundigenbericht te twijfelen. Evenmin ziet zij aanleiding, gelet op het deskundigenbericht, voor het oordeel dat de in voorschrift 1.6.2 neergelegde registratieverplichting in combinatie met voorschrift 6.2.5 met het oog op de handhaving van de vergunningvoorschriften niet toereikend is."*

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit, in die zin dat in voorschrift 8.5.4 onder d ook de klasse wordt toegevoegd.

#### **3.4.8 Openingstijden**

Reclamant voert aan dat de vergunde openingstijden uitsluitend betrekking hebben op het gebruik van de motorcrossbaan. Er is niets geregeld over de openingstijden van de op het terrein aanwezige accommodaties. In dat verband werpt reclamant de vraag op of de gevolgen van de verkeersbewegingen die de (verlengde) openstelling met zich meebrengt zijn doorgerekend en zo ja waaruit dat blijkt.

#### Gemeentelijke reactie

De verkeersbewegingen, zowel binnen de inrichting als op de openbare weg, zijn meegenomen in de berekeningen. Hierbij is er rekening gehouden dat er verkeersbewegingen plaatsvinden, ruim na de eindtijd van de crossactiviteiten. Voor wat betreft de indirecte (verkeers)hinder blijkt dit uit de volgende tekst op bladzijde 24 van het akoestisch onderzoeksrapport van 9 februari 2016, dat als bijlage deel uitmaakt van de omgevingsvergunning:

*"Bij de berekening is zowel rekening gehouden met de situatie waarbij alle voertuigen aankomen en vertrekken in de dagperiode als met de situatie waarbij de voertuigen aankomen in de dagperiode en vertrekken in de avondperiode. Het akoestisch rekenmodel inclusief de rekenresultaten is opgenomen in bijlage 7."*

Met betrekking tot de openingstijden wordt verder verwezen naar de gemeentelijke reactie onder paragraaf 3.1.3. van dit rapport.

---

<sup>10</sup> AbRS 31 juli 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:2940)

### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het besluit. Voor de aanpassing verwijzen wij naar paragraaf 3.1.3 van dit rapport.

#### **3.4.9 Besproeien rijbaan**

Reclamant meent dat er geen voorschriften aan de omgevingsvergunning zijn verbonden onder welke omstandigheden en op welke tijden de motorcrossbaan moet worden gesproeid bij droog weer. Zijns inziens is dit te vrijblijvend.

### Gemeentelijke reactie

Anders dan reclamant stelt, zijn er voorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden ter zake van het voorkomen van stofhinder buiten het motorcrossterrein. Verwezen wordt naar de volgende bepalingen in de voorschriften:

*"6.1.1 Indien stofverspreiding in de inrichting tot buiten de grenzen van de inrichting mogelijk is, dienen afdoende maatregelen te worden genomen om dit te voorkomen.*

*(Doorgaans is het besproeien met water van het terrein hiervoor een goede maatregel.)*

*6.1.2 Onverminderd het vorenstaande voorschrift moet, indien zich ondanks de maatregelen stof tot buiten de inrichting verspreidt, het racen op de crossbaan onmiddellijk worden gestaakt."*

Daarnaast is een document gewaarmerkt en als bijlage bij de omgevingsvergunning gevoegd. Het document betreft een e-mailbericht van de aanvrager over het besproeien van de motorcrossbaan bij stofoverlast van 24 maart 2016.

*"In de begroting is € 10.000,- opgenomen voor een nieuwe sproei installatie. De grondwatersilo is de opslag hiervoor. Middels pompen en sproeiers wordt rondom de hele nieuwe baan een sproei installatie gemonteerd die middels tijd klok en/of handbediening aangezet kan worden. Zoals jij stelt wordt inderdaad in de droge perioden de baan vooraf gecontroleerd en wordt indien nodig de installatie aangezet. Ook tijdens trainingen en/of wedstrijden wordt telkens gecheckt of de baan niet te droog is en kan bv. tijdens pauzes de installatie worden aangezet."*

Naar aanleiding van dit e-mailbericht is in de considerans van de omgevingsvergunning in paragraaf 5.2 vermeld:

*"De hierboven genoemde maatregelen in combinatie met een nader door ons opgesteld voorschrift, inhoudende het staken van de motorcrossactiviteiten bij gebleken overlast buiten de inrichting, moeten borgen dat stofhinder tot een minimum wordt beperkt."*

In paragraaf 3.3.11 hebben wij met betrekking tot stofverspreiding bij droog weer het volgende opgenomen:

*"De zienswijze is voor ons reden om het voorschrift aan te vullen met de bepaling dat sowieso de baan bij mogelijke verstuiwing van stof tijdens periodes van droog weer met water moet worden besproeid."*

Gelet op het vorenstaande, treft dit onderdeel doel voor wat betreft het (preventief) sproeien bij droogweer.

### Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt overgenomen, in die zin dat aan het voorschrift 6.1.1. toegevoegd wordt dat bij mogelijke verstuiwing van stof, tijdens periodes van droog weer, de baan met water besproeid moet worden.

#### **3.4.10 Aanpassen openingstijden/rij-uren**

Reclamant is het niet eens met de verruiming van de geluidstabellen en vindt het wenselijk dat één zaterdag in de 4 weken er geen motorcross aanwezig is.

#### Gemeentelijke reactie

Initiatiefnemer heeft zijn plannen in de vorm van een aanvraag om een omgevingsvergunning aan de gemeente voorgelegd. Op basis van die plannen reikt onze beoordelingsbevoegdheid - zoals hiervoor ten aanzien van de weerlegging van zienswijze 3.4.4 reeds toegelicht - niet verder dan te beoordelen of hetgeen is aangevraagd al dan niet strijdig is met wet- en regelgeving. Hieruit is niet naar voren gekomen dat de voorgestelde rij-uren een belemmering vormen voor een goed woon- en leefklimaat van de woning van reclamant. Hieraan voegen wij voor de volledigheid toe dat een zaterdag ingevolge de HIV als een gewone werkdag wordt beschouwd en dat er ook daarom geen reden bestaat om de vergunning voor het gebruik van de motorcrossterrein voor een zaterdag in de maand te weigeren. Zie ook de vaste rechtspraak hierover van de Afdeling<sup>11</sup>.

Tot slot wordt voor een uitgebreide motivering van de toegepaste grenswaarden wordt verwezen naar de considerans.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.4.11 Aanvullende gelegenheid als gevolg gewijzigde aanvraag t.a.v. openingstijden**

Bij brief van de gemeente van 21 april jl. is kenbaar gemaakt dat initiatiefnemer een gewijzigde aanvraag heeft ingediend met een nadere toelichting op de openingstijden van het clubhuis. Reclamant acht een zienswijzetermijn van twee weken te kort. Dit is te weinig tijd om tot een beoordeling van de stukken te komen en bovendien zijn niet alle stukken te beoordelen. Met betrekking tot het niet kunnen beoordelen van relevante stukken refereert reclamant aan de memo van Peutz, waarin over geluidsbelasting wordt gesproken, hetgeen voor reclamant niet navolgbaar is.

#### Gemeentelijke reactie

De wijziging van de aanvraag betreft enkel de voortzetting van een bestaande activiteit, te weten het blijven gebruiken van het clubhuis ten behoeve van bijeenkomstfuncties welke direct te maken hebben met het functioneren van de motorclub AMBC. Vanuit de gemeente wordt de geluidsbijdrage, evenals de overige milieugevolgen, verwaarloosbaar geacht.

Met betrekking tot de door reclamant aangehaalde berekening achter de conclusie van Peutz over geluidsbelasting van 40 parkerende auto's, kan worden meegegeven dat de bedoelde berekening te vinden is onder kopje "klootschiet". Het heeft evenwel betrekking op alle auto's op en nabij de inrichting, hetgeen is meegenomen in de akoestische rapportage. Reclamant heeft derhalve inzage gehad op de berekening, gezien deze bij het ontwerp al was toegevoegd en is dus geen nieuw gegeven, waar bij brief van de gemeente d.d. 21 april 2017 is gericht om een zienswijze op in te dienen.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

### **3.4.12 Inbreng van omwonenden**

---

<sup>11</sup> Zie o.a. AbRS 20 mei 2009 (ECLI:NL:RVS:2009:BI4545) en AbRS 21 mei 2009 (ECLI:NL:RVS:2009:AF8962)

Waarom kan de wijzigingen t.a.v. het clubhuis wel leiden tot aanpassingen in de aanvraag terwijl een verzoek van reclamant destijds over het verleggen van de baan niet is gehonoreerd, omdat dit zou leiden tot vertraging van het proces.

#### Gemeentelijke reactie

Op 16 januari 2017 heeft er op het gemeentehuis een gesprek plaatsgevonden met reclamant, een afvaardiging van de AMBC, een ambtenaar van de gemeente Staphorst en de externe casemanager. In dit gesprek is namens reclamant aan de AMBC gevraagd om de baan aan te passen zodat deze verder van de woning af komt te liggen. Het bestuur van de AMBC heeft bij zijn adviseur nagevraagd of het een optie was de baan aan te passen t.p.v. Leidijk 2. De wijziging bleek een dermate grote impact te hebben op de aanvraag dat de AMBC er voor gekozen heeft deze optie niet te gebruiken. Deze vraagstelling speelde tussen de partijen AMBC en reclamant. De gemeente Staphorst had hier geen rol in.

Daarnaast zou de gevraagde wijziging door reclamant een dusdanig grote impact hebben op de aanvraag van de AMBC en het de te volgen procedure terwijl de nu voorliggende wijziging aangaande het clubhuis van beperkte omvang is.

#### Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het besluit.

#### **4. OPMERKINGEN VAN INSTANTIES**

##### Provincie Overijssel

Met de mail van 10 januari 2017 meldt de provincie dat het plan voor hun geen reden heeft om Gedeputeerde Staten te adviseren een zienswijze in te dienen.

#### **5. AANPASSINGEN**

Op grond van de bevindingen naar aanleiding van de ingebracht zienswijzen worden ten opzicht van het ter inzage gelegde ontwerpbesluit de navolgende wijzigingen doorgevoerd.

##### **5.1 Aanpassingen als gevolg van individuele zienswijzen**

###### Ruimtelijke onderbouwing met bijbehorende onderzoeken

- de quickscan Flora en fauna koppelen aan de bijlagen;
- de aanvullende notitie van Peutz van 5 en 20 april 2017 als aanvulling toevoegen aan de ruimtelijke onderbouwing
- nader onderzoek schaduwwerking Boer, kenmerk 10-2284\_AMBC als bijlage toevoegen aan de ruimtelijke onderbouwing.
- Rapportage cumulatie geluid in de omgeving AMBC, 5 mei 2017 als bijlage toevoegen aan de ruimtelijke onderbouwing.

###### Beschikking en bijbehorende voorschriften

- tabel 1 op pagina 3 en tabel 4 op pagina 18, de openingstijden met betrekking tot een incidentele wedstrijden van de ontwerpbeschikking wordt aangevuld met "het totaal aantal uren waarop wordt gereden bedraagt minder dan 8 uur per week;
- de openingstijden, tevens in voorschrift 1.1.5 tijdens wedstrijden worden beperkt tot: 10.00 – 17.59 uur;
- de openingstijden in voorschrift 1.1.5 van woensdag met die van zaterdag te verwisselen;
- de openingstijden in voorschrift 1.1.5 aanpassen ten behoeve van openingstijden clubhuis;
- de term "personeelsleden" of "personeel" te vervangen door "clubfunctionaris" in artikel 1.1.11, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3 en 1.3.1;
- voorschrift 8.5.9, verwijzing 1.4.1 te wijzigen in 1.1.5.
- de parkeerplaatsen worden als voorwaardelijke verplichting gekoppeld;
- bepaling in voorschrift 1.1.5 opnemen voor gebruik van de omroepinstallatie in die zin dat het gebruik enkel is toegestaan tijdens crossuren;
- voorschriften 2.1.8 wijzigen in: *"Degene die de inrichting drijft, verwijdt zo vaak als nodig etenswaren, verpakkingen of andere materialen die uit de inrichting afkomstig zijn of voor de inrichting zijn bestemd binnen een straal van 50 meter van de inrichting";*
- in plaats van een 6.000 liter vuilwatertank, gelezen moet worden; *"een vuilwatertank van 8.000 liter";*
- in voorschrift 8.5.4 onder d ook de klasse wordt toegevoegd;
- tekst van de paragrafen 5.1.3 en 5.1.4 in de considerans van de vergunning wordt verduidelijkt;
- als voorwaardelijke verplichting voor verkrijgen van de gevraagde omgevingsvergunning dient voor de vleermuis 10 permanente verblijfplaatsen conform de soortenstandaard te worden geplaatst binnen het netwerk van de huidige winterverblijfplaats;
- er wordt een voorschrift 8.5.10 toegevoegd: *"Binnen de inrichting mag het aandeel 2-tact motoren op enig moment in de baan niet groter zijn dan in de worstcase beschrijving in paragraaf 7.3. van de akoestische rapportage is doorerekend";*

- aan het voorschrift 6.1.1. toegevoegd wordt dat bij mogelijke verstuiving van stof, tijdens periodes van droog weer, de baan met water besproeid moet worden;
- aanpassing van paragraaf 5.2 van de considerans door nadere motivering op te nemen met betrekking tot aspect lucht als beschreven in paragraaf 3.3.8;
- Er wordt een extra voorschrift (8.5.11) dat muziek via de omroepinstallatie niet is toegestaan, toegevoegd;
- de paragrafen 5.1.3 t/m 5.1.5 worden aangepast in die zin dat de motivering van de te vergunnen grenswaarden voor het langtijdgemiddeld en maximaal beoordelingsniveau wordt genuanceerd en aangevuld;
- In de kop van paragrafen 8.3 en 8.4 van de voorschriften wordt vermeld dat dit respectievelijk betrekking heeft op de trainingssituatie en de wedstrijdsituatie. In het besluit onder geurhinder wordt de tussenzin ("behoudens de zorgplicht") verwijderd;
- Aanpassing van voorschrift 8.5.1;
- Als voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen dat de vernieuwde crossbaan niet eerder in gebruik mag worden genomen dan nadat de erfinrichting overeenkomstig het Landschapsplan is aangelegd, dan wel binnen een bepaalde periode na verlening van de vergunning wordt aangelegd.

## **5.2 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen instanties**

- N.v.t.

## **5.3 Ambtelijke aanpassingen**

- Inhoudsopgave voorschriften hfst. 5 opnemen;
- het woord 'bestemmingsplan' in de derde alinea van paragraaf 4.9 van de ruimtelijke onderbouwing te vervangen door de omgevingsvergunning.

## **6. CONCLUSIE**

De zienswijzen van reclamant 1, 2, 3 en 4 worden deels gegrond verklaard en geven aanleiding tot aanpassing van het vast te stellen besluit en/of bijbehorende voorschriften tot verlenen omgevingsvergunning Spoorweg 2 te Staphorst, ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbesluit.

## **7. FASTSTELLING REACTIENOTA ZIENSWIJZEN**

Behoort bij het besluit van het college van de gemeente Staphorst d.d. 23 mei 2017 tot gewijzigde vaststelling van de omgevingsvergunning tot afwijken van het bestemmingsplan.