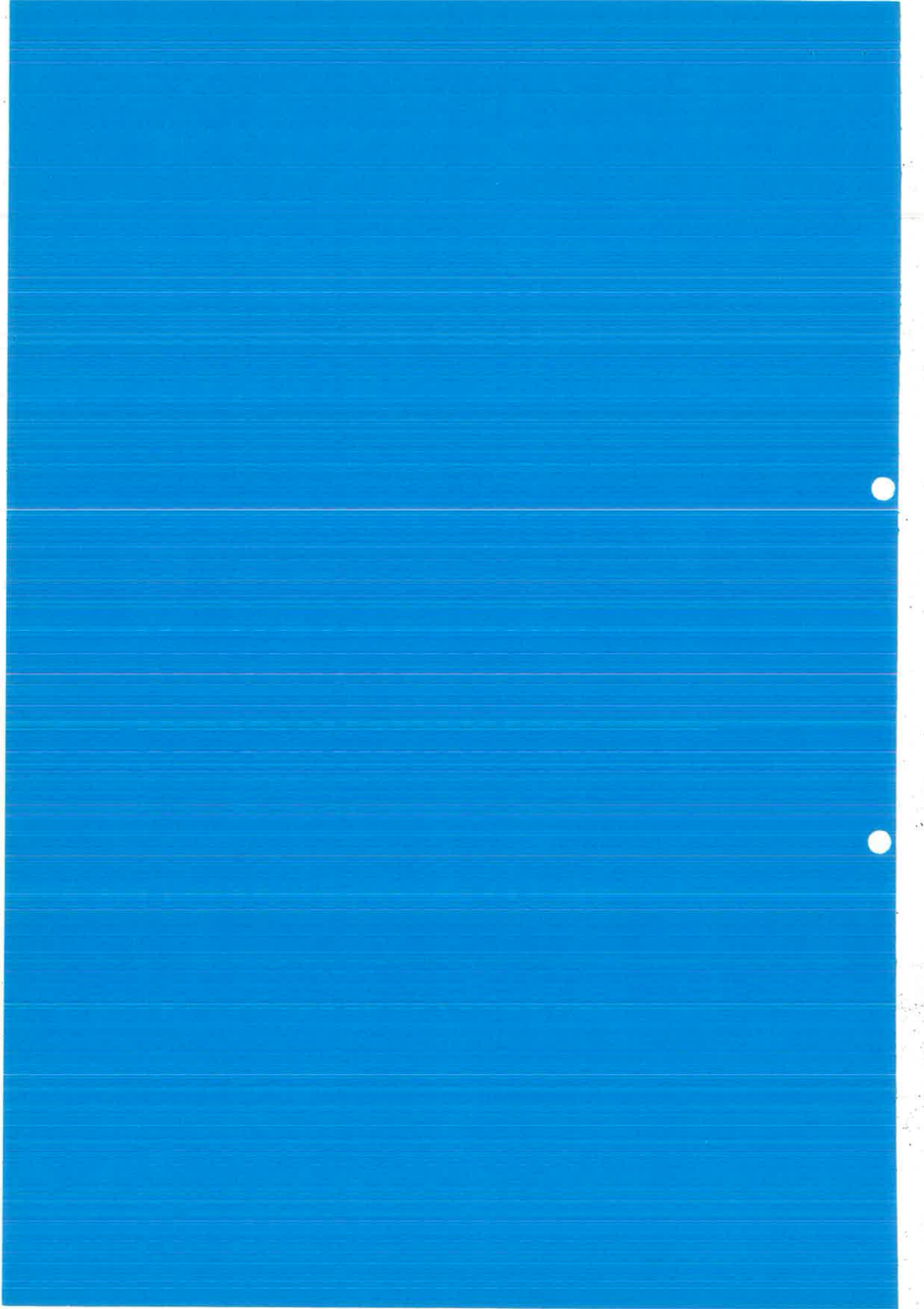


Beleidsnota motorrijden in Drenthe





PROVINCIE DRENTHE

BELEIDSNOTA MOTORRIJDEN IN DRENTHE

Deze beleidsnota verschijnt op een moment dat aanmerkelijke bezuinigingen binnen het provinciale beleid zijn aangekondigd. De voorziene bezuinigingen zullen worden verwerkt in de Kadernota 1995 ten behoeve van de begroting 1996, die zal verschijnen in het voorjaar van 1995. Wij wijzen u er nu reeds op dat het niet uitgesloten is dat in verband met de noodzakelijk door te voeren bezuinigingen, de beleidsvoornemens in deze nota in belangrijke mate moeten worden bijgesteld.

INHOUD

	SAMENVATTING	5
1.	INLEIDING	9
2.	STAND VAN ZAKEN MOTORRIJDEN IN DRENTHE	11
2.1.	Algemeen	11
2.2.	Segmenten van motorsport	12
2.2.1.	Ongeorganiseerd rijden op de weg	12
2.2.2.	Off the road-rijden	12
2.2.3.	Sprint	14
2.2.4.	Trial	14
2.2.5.	Wegrace	14
2.2.6.	Baansport	15
2.2.7.	Motocross	15
2.2.8.	Georganiseerd toerrijden op de weg	16
3.	PROVINCIAAL BELEID MOTORSPORT	17
3.1.	Algemeen	17
3.2.	Beleid met betrekking tot ongeorganiseerd motorrijden op de openbare weg	18
3.3.	Off the road-rijden	19
3.3.1.	Algemeen	19
3.3.2.	Enduro	20
3.3.3.	Off the road; georganiseerde ritten en "wild" rijden	20
3.4.	Sprint	22
3.5.	Trial	22
3.6.	Wegrace	22
3.7.	Baanmotorsport	23
3.8.	Motocross	23
3.9.	Georganiseerd motortoeren op de weg	27
	BIJLAGEN	
1.	De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied	31
2.	Kaart 1	35

SAMENVATTING

In de vergadering van 30 juni 1987 heeft het college van gedeputeerde staten van Drenthe het deelrapport Motorsport van het rapport Geluidhinder opleverende recreatieve vormen in Drenthe definitief vastgesteld. De aanleiding tot het opstellen van dit rapport was dat de gemeentelijke en provinciale overheden in toenemende mate werden geconfronteerd met enerzijds de vraag naar specifieke accommodaties voor geluidsporten en anderzijds met klachten omtrent de hinder die deze sport- en recreatie-activiteiten veroorzaken aan bewoners en toeristen die naar Drenthe komen om te genieten van de rust en de natuur. Ook de negatieve effecten op natuur- en milieuwaarden moeten derhalve nadrukkelijk in beeld komen.

Provinciale staten van Drenthe hebben vervolgens op 29 augustus 1988 besloten tot het instellen van een Fonds regionale motorsport ten behoeve van de verlening van incidentele subsidies in het kader van de tegelijk vastgestelde Subsidieregeling regionale motorsportcentra.

Het doel dat hierbij voor ogen stond was en is het bevorderen van de totstandkoming van een samenhangend systeem van motorsportvoorzieningen dat provinciaal gezien tot de minste geluidsoverlast leidt.

Uitgangspunt hierbij was het spreidingsmodel voor regionale motorsportcentra voor een zestal, in de provincie verspreid liggende locaties, zoals aangegeven in het genoemde deelrapport Motorsport. De beleidsaandacht richtte zich daarbij vooral op een afweging van belangen in een planologisch kader. Voor bepaalde vormen van motorrijden of motorsport is bepaald waar deze mogelijk zijn, waarbij zo nodig tegelijk is aangegeven welke eisen worden gesteld ten aanzien van de toegestane omvang of het treffen van de nodige maatregelen ter beperking of voorkoming van schade of hinder. Dit vanwege de effecten die bepaalde vormen van motorrijden kunnen hebben, zoals overmatige geluidsoverlast aan bewoners en recreanten, verstoring en beschadiging van natuur en milieu, alsmede een toename van onveiligheid(sgevoelens).

Vanwege aandrang vanuit groeperingen in de samenleving, waaronder organisaties voor bescherming van natuur en milieu, zijn de motorsport en het motorrijden momenteel een belangrijk aandachtspunt op de politieke agenda in Drenthe. Enerzijds wordt de ruimte gevraagd voor het motorrijden, zowel in de wedstrijdsport als op het recreatieve vlak, anderzijds zijn velen bezorgd voor een al te nadrukkelijke aanwezigheid van gemotoriseerde sport en recreatie in onze provincie, waardoor de natuur-, milieu- en landschapswaarden in het gedrang zouden komen.

De reden om een nieuwe Beleidsnota motorrijden in Drenthe vast te stellen, wordt gevormd door de behoefte dit sectorbeleid in lijn te brengen met strategische beleidsnota's, zoals het Streekplan, het Provinciaal natuurbeleidsplan (PNBP) en het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP). In deze nota is de beleidsvisie, zoals neergelegd in genoemd deelrapport Motorsport van 1987, geëvalueerd aan de hand van de inzichten zoals die op dit moment bestaan en de ontwikkelingen die sinds 1987 hebben plaatsgevonden. Daarbij zijn nu alle vormen van motorrijden in de beschouwing betrokken. Voor sommige vormen is vastgesteld dat een specifiek provinciaal beleid ook in de toekomst gewenst is, voor andere vormen ligt de beleidsverantwoordelijkheid primair bij gemeente of terreinbeheerder of kan worden geconcludeerd dat geen specifieke maatregelen behoeven te worden getroffen. In deze laatste gevallen zal de provincie een coördinerende en voorwaarden scheppende rol kunnen spelen.

Het provinciaal beleid zal voor de toekomst nadrukkelijk zijn gericht op twee doelen.

1. Het beperken en waar nodig weren van alle gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten in de provincie Drenthe, met name in gebieden met kwetsbare natuur- en milieuwaarden, of waar het woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme te zwaar zouden worden belast. Dit beleidsstandpunt is in lijn met het Streekplan Drenthe en het PNBP. In de aangeduide milieubeschermingsgebieden (zie kaart 1) is de belasting met gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten ongewenst. Op de openbare weg dient het gemotoriseerd verkeer hier dan ook zoveel mogelijk te worden beperkt. In de Provinciale milieuverordening (PMV) wordt bepaald dat in de aangewezen milieubescher-

mingsgebieden, categorie II (stiltegebieden), gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten verboden zijn.

Ook voor het overige grondgebied van de provincie wordt een "niet-tenzij-beleid" voorgestaan, dat wil zeggen dat wordt uitgegaan van het standpunt dat ook dit gebied niet of zo min mogelijk moet worden belast door gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten buiten de openbare weg en dat, indien daartoe aanleiding bestaat, per situatie moet worden bezien of de activiteiten ter plekke aanvaardbaar zijn en, zo ja, onder welke voorwaarden. Voor wat betreft "off the road"-motorrijden wordt een beleid voorgestaan, waarbij slechts vergunning wordt verleend aan georganiseerde activiteiten in KNMV-verband. Het Beleidsplan "Off the road" van de KNMV, Afdeling Drenthe, kan voor het noodzakelijke overleg als startpunt dienen. Daarbij geldt vanzelfsprekend dat in alle gevallen een afweging dient plaats te vinden met de aanwezige natuur- en milieuwaarden, alsook met de belangen van woon- en leefmilieu en recreatie en toerisme. Voor een belangrijk deel zal dit plaatsvinden binnen de kaders van de ruimtelijke ordening op lokaal en provinciaal niveau. In dit verband wordt dan ook verwezen naar het gestelde in de desbetreffende zonebeschrijvingen van het Streekplan Drenthe.

De concrete inspanning, die door de provincie in dit kader zullen worden gedaan zijn aangegeven in de actiepunten 1 tot en met 5.

- II. Het mede tot stand brengen van een aantal specifieke inrichtingen voor de motorsport, waar alle vormen van motorrijden, zowel in de wedstrijd- en trainingssfeer als op het recreatieve vlak kunnen plaatsvinden.

Hiertoe is, op basis van de beleidsnota van 1987 en in overleg met de Drentse recreatieschappen en vertegenwoordigers van de KNMV, Afdeling Drenthe, besloten tot de realisatie of, in een aantal gevallen, herinrichting van de volgende accommodaties; actiepunten 6 tot en met 9.

1. Regionaal Geluidssportcentrum Emmen, met:

- motocrossbaan voor wedstrijden en trainingen met regionale functie
- andere vormen van motorsport, onder andere sprint, speedway, training wegraces
- andere vormen van off the road-sport, onder andere oval-racing en 4wheel-drive
- cartingbaan
- schietbaan voor kogel- en kleiduvenschieten
- mogelijk andere vormen van geluidproducerende sporten

Teneinde de gewenste concentratie op het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen zo snel mogelijk te realiseren, stelt het provinciaal bestuur, naast de reeds beschikbaar gestelde provinciale subsidie van totaal f 160.000,—, een aanvullende financiële bijdrage beschikbaar van maximaal f 75.000,— specifiek ten behoeve van de motorsporten, waarvan f 25.000,—, in principe, reeds in 1994 beschikbaar is en de resterende f 50.000,— daarna, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

Voor de aanleg van noodzakelijke infrastructuur ten behoeve van het gehele geluidssportcentrum is een aanvullende provinciale bijdrage van maximaal f 50.000,— gereserveerd die in principe in 1994 beschikbaar is.

2. Regionale Motocrossbaan Assen

Met vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie is overlegd over de mogelijkheid om, met de inrichting van het dubbel EOT "De Haar", tevens een regionale motocrossbaan bij Assen te realiseren ter vervanging van het crossterrein Baggelhuizen. Een en ander geeft aanleiding nu projectmatig invulling te geven aan de realisering van dit nieuwe crossterrein.

→ De projectgroep is belast met de ontwikkeling van een realiseringsplan (locatie, inrichting, timing, financiering) voor het regionale crossterrein en, te zijner tijd, de begeleiding van de uitvoering en inrichting. Tegelijkertijd zal de projectgroep zich buigen over de wijze waarop het crossterrein Baggelhuizen kan worden opgeheven.

De provincie gaat ervan uit dat bij Assen (behalve het TT-circuit) uitsluitend sprake zal zijn van een Regionaal Motocrosscentrum voor wedstrijden en trainingen. Op deze locatie zullen geen andere motor- of geluid-sporten worden geconcentreerd. De provinciale bijdrage betreft uitsluitend de aanleg en de inrichting en niet de exploitatie. In principe zal maximaal

f 125.000,— worden gereserveerd, indien daartoe in het desbetreffende begrotingsjaar de financiële ruimte wordt gevonden.

3. Baansportcentrum met daarbij lokaal crossterrein voor trainingen te Roden.
Ter vervanging van het nu gesloten terrein, waar jaarlijks in Roden grasbaanraces plaatsvonden, ondersteunt de provincie het gemeentelijk initiatief om bij het Steenbergerveld een nieuw baansportcentrum voor gras-baan- en zandbaanraces, alsmede motocrosstrainingen te realiseren. Hierbij wordt uitgegaan van de locatie zoals die in het ontwerp-Bestemmingsplan buitengebied is aangegeven en omschreven.
Het Baansportcentrum zal een regionale functie vervullen. De motocrossbaan, die hierbij wordt aangelegd, zal echter slechts voor trainingen van lokaal belang kunnen dienen.
Voor de aanleg van het totale complex, alsmede voor het treffen van de nodige voorzieningen, stelt de provincie in principe een financiële bijdrage beschikbaar van maximaal f 125.000,— indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.
4. Lokale motocrossterreinen voor trainingen te Roden, Westerbork, Havelte en op een nog nader te bepalen locatie in Zuidwest-Drenthe. De lokale trainingscrossbaan te Roden wordt ingepast in het Baansportcentrum in het Steenbergerveld (zie 3).
Het legale motocrossterrein te Westerbork blijft vooralsnog in het spreidingsplan gehandhaafd. Een initiatief van de gemeente Westerbork om deze oefencrossbaan te verplaatsen naar elders zal echter, mede gelet op het beleid inzake stiltegebieden, door de provincie worden ondersteund.

Ter vervanging van de crossbaan bij Darp wordt de aanleg van een nieuwe motocrossbaan voor lokale trainingen voorgestaan in relatie met het militaire oefenterrein.

Met betrekking tot het bestaande lokale crossterrein te Zuidwolde moet worden vastgesteld dat motocross-activiteiten bij voorkeur op een andere locatie zouden moeten plaatsvinden. Een onderzoek naar de mogelijkheid van verplaatsing van het crossterrein zou op dit punt uitsluitsel moeten geven. Een eventuele situering op het VAM-terrein zal hierbij uitdrukkelijk alsnog in de beschouwing worden betrokken.*

Indien dit onderzoek en overleg binnen de termijn van maximaal één jaar geen perspectief biedt op een voor partijen aanvaardbaar alternatief, zal het college van gedeputeerde staten nadere voorstellen aan provinciale staten doen.

Voor eventueel noodzakelijke aanpassingen, om deze terreinen tot volwaardige lokale trainingsaccommodaties te maken, zal door het provinciaal bestuur een positieve bijdrage worden geleverd.

De provincie zal gericht overleg starten met betrokken partijen om te komen tot verplaatsing naar een geschikte locatie elders. Een mogelijke combinatie van trainingscrossbanen op één locatie wordt daarbij niet op voorhand uitgesloten. Voor het treffen van de nodige voorzieningen bij de aanleg en inrichting van deze nieuwe locaties ter vervanging van de crossterreinen te Darp, Zuidwolde en eventueel Westbork, reserveert de provincie, in principe, een bedrag van maximaal f 50.000,— per oorspronkelijke accommodatie, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

De aanpassing en verbetering van de trainingscrossbaan te Roden kan, voor wat betreft de provinciale bijdrage, worden meegenomen met de subsidie ten behoeve van de aanleg en inrichting van het totale motorsportcentrum Steenbergerveld.

* Provinciale staten van Drenthe in vergadering bijeen op 14 december 1994, hebben bij motie het college van gedeputeerde staten opgedragen een vervangend motocrossterrein in Zuidwest-Drenthe te zoeken met het doel het crossterrein in Zuidwolde te sluiten. In een tweede motie geven provinciale staten aan de regionale terreinen bij Emmen, Assen en Roden voldoende te vinden, alsmede één motocrossterrein voor trainingen op lokaal niveau in Zuidwest-Drenthe.

Tegen het huidige beperkte gebruik van de baan te Veenoord voor enkele speedway-evenementen per jaar bestaat nu geen bezwaar, hoewel hier een voorkeur wordt uitgesproken, om ook alle speedway-wedstrijden, op den duur, op het Geluidssportcentrum Emmen te concentreren. Uitbreiding met nieuwe speedway-evenementen dient op het Geluidssportcentrum Emmen plaats te vinden.

Met actiepoint 10 zal de provincie gericht de mogelijkheden onderzoeken en bepleiten voor medefinanciering van de actiepunten 4, 6, 7, 8 en 9 in het kader van het ISP, de Europese fondsen en de uitvoering van het rijksbeleid, onder andere ter zake natuur en landschap en ruimtelijke ordening, water en milieu (ROM).

Tevens wordt gericht overleg geopend om te komen tot sluiting/beëindiging van alle overige lokale crossbanen/activiteiten. Deze overige locaties zullen in het kader van de Wet geluidhinder en de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet worden gelegaliseerd. De activiteiten die nog op deze locaties plaatsvinden, kunnen worden verplaatst naar de hiervoor genoemde legale, dan wel te legaliseren, accommodaties.

Tegen beperkte lokale gelegenheidsmotorsportevenementen bestaat in principe geen bezwaar, mits deze niet plaatsvinden in de aangeduide milieubeschermingsgebieden, of daarbuiten in gebieden waar sprake zou zijn van schade aan belangrijke natuur-, milieu- of landschapswaarden, dan wel waar woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme in ernstige mate zouden worden geschaad.

De gelegenheidscrosslocatie in de Langeloërduinen in de gemeente Norg wordt, om die reden, als ongewenst beschouwd. Rekening houdend met lopende overeenkomsten zal het gelegenheidscircuit hier mettertijd, maar uiterlijk in het jaar 2006, naar elders moeten worden verplaatst. Tot dan kan, onder voorwaarden, jaarlijks één evenement plaatsvinden op de bestaande locatie Langeloërduinen.

1. INLEIDING

Het motorrijden is in Nederland en ook in Drenthe populair. Het aantal bezitters van een motor is in Drenthe de laatste jaren snel toegenomen.

Motorrijden heeft een eigen karakter dat niet te vergelijken is met autorijden of bromfietsrijden. Trefwoorden voor motorrijden zijn:

- hoofdzakelijk voor plezier
- hoofdzakelijk vrijetijdsbesteding: weekend, goed weer, 's winters niet
- gemiddeld betrekkelijk weinig jaarkilometers

Maatschappelijk gezien kent motorrijden bij de huidige aard en omvang meerdere aspecten:

- motorrijden is een groeisector met gunstige effecten op economie: inkomensvorming en werkgelegenheid, zowel in de motorbranche zelf als in de toeristische sector;
- motorrijden betekent voor een grote groep inwoners en voor inkomende motortoeristen ontspanning en plezier. Delen van het motorrijden zijn aan te merken als sport met een zelfde achtergrond als veel andere sporten: vaardigheidsontwikkeling, sociaal contact en voor velen aantrekkelijk om naar te kijken;
- motorrijden is verkeer; een speciaal te onderkennen segment verkeersdeelnemers: merendeels potentieel zeer snel, zeer kwetsbaar met speciale veiligheidsgevolgen;
- motorrijden brengt, evenals het rijden met alle andere motorvoertuigen, hindereffecten met zich mee en kan voor natuur en milieu schade opleveren. Dit geldt speciaal voor een relatief klein deel van het motorpark dat geschikt is gemaakt om snel te rijden op onverharde wegen en paden en op het terrein. Daarnaast wordt de geluidproductie van motoren door velen als zeer hinderlijk ervaren;
- motorrijden kan speciale overheidsregulering en -maatregelen noodzakelijk maken: daar waar motorrijden onevenredige schade, hinder of onveiligheid voor mens en/of natuur- en milieuwaarden met zich brengt, kunnen maatregelen op het gebied van de ruimtelijke ordening of andere vormen van overheidsregulering noodzakelijk zijn.

Vanuit organisaties van motorrijders en het bedrijfsleven wordt landelijk en ook in Drenthe ruimte voor het motorrijden gevraagd.

Vanuit organisaties voor bescherming van natuur en milieu wordt aangedrongen op regulering van het motorrijden in Drenthe, met name waar dat hinder, onveiligheid en aantasting van milieuwaarden geeft.

Het college van gedeputeerde staten van Drenthe hanteert met betrekking tot het motorrijden reeds geruime tijd een "geïntegreerd" (alle aspecten afgewogen) beleidsuitgangspunt, dat als volgt kan worden samengevat. Hoewel de motorrijders, die in Drenthe wonen of van elders Drenthe bezoeken, een belangrijke en een gestaag groeiende groep vormen, zorgt de aard van het motorrijden (seizoensgebonden, weersgebonden, vrijetijdsgebonden en gemiddeld weinig jaarkilometers) ervoor dat voorshands niet gesproken kan worden van een gedurig massaal verschijnsel dat om die reden in zijn totaliteit toegespitste aandacht vraagt van het provinciaal bestuur.

Wel vraagt een viertal vormen van motorrijden speciale beleidsaandacht van de provincie; dat zijn:

1. motocrossen
2. wegrace en baansport
3. off the road-rijden
4. massale toerevenementen

Dit vanwege de effecten die deze vormen van motorrijden kunnen hebben:

- overmatige geluidsoverlast aan bewoners en toeristen
- verstoring/beschadiging van natuur en milieu
- onveiligheid

De beleidsaandacht richt zich daarbij vooral op een afweging van belangen in een planologisch kader. Voor bepaalde vormen van motorrijden of motorsport zal moeten worden bepaald waar deze niet mogelijk zijn, waarbij, zo mogelijk, tegelijk zal worden aangegeven waar deze activiteiten eventueel wel zijn toegestaan. Daarbij kunnen eisen worden gesteld ten aanzien van de toegestane omvang of frequentie van bepaalde activiteiten of ten aanzien van het treffen van akoestische maatregelen ter reductie van de geluidsoverlast.

In de vergadering van 30 juni 1987 heeft het college van gedeputeerde staten van Drenthe het deelrapport Motorsport van het rapport Geluidhinder opleverende recreatievormen in Drenthe definitief vastgesteld. De aanleiding tot het opstellen van dit rapport was dat de gemeentelijke en provinciale overheden in toenemende mate werden geconfronteerd met enerzijds de vraag naar specifieke accommodaties voor geluidssporten en anderzijds met de hinder die deze sport- en recreatie-activiteiten veroorzaken aan bewoners en toeristen die naar Drenthe komen om te genieten van de rust en de natuur. Tevens had men de behoefte ook de negatieve effecten op natuur- en milieuwaarden duidelijk in beeld te krijgen.

Provinciale staten van Drenthe hebben vervolgens op 29 augustus 1988 besloten tot het instellen van een Fonds regionale motorsport ten behoeve van de verlening van incidentele subsidies in het kader van de tegelijk vastgestelde Subsidieregeling regionale motorsportcentra.

Het doel dat hierbij voor ogen stond was en is: het bevorderen van de totstandkoming van een samenhangend systeem van motorsportvoorzieningen dat provinciaal gezien tot de minste geluidsoverlast leidt.

Uitgangspunt hierbij was het spreidingsmodel voor regionale motorsportcentra, zoals dat is aangegeven in het genoemde deelrapport Motorsport, voor de volgende locaties:

1. Noord-Drenthe: Roden, circuit Steenbergerveld
2. Noord-Midden-Drenthe: Assen, TT-circuit of in/bij het toekomstig EOT "De Haar"
3. Oost-Drenthe: Borger, kruising Mondenweg/S5
4. Zuidoost-Drenthe: Emmen, circuit Pottendijk
5. Zuid-Midden-Drenthe: Beilen, omgeving VAM-complex
6. West-Zuidwest-Drenthe: Havelte, gewijzigde locatie Havelte-West

Bij brief van burgemeester en wethouders van de gemeente Borger van 26 november 1990 is het college van gedeputeerde staten medegedeeld dat de gemeenteraad had besloten af te zien van de realisering van een regionaal motocrosssterrein aan de Drentse Mondenweg en in principe in te stemmen met de ontwikkeling van een Regionaal Geluidssportcentrum aan de Pottendijk in de gemeente Emmen.

Via een schrijven van de secretaris van de Drentse recreatieschappen van 11 januari 1994 heeft het provinciaal bestuur kennis genomen van het schrijven van de VAM, waarin door de waarnemend bedrijfsdirecteur wordt medegedeeld dat niet zal worden meegewerkt aan de realisatie van een motocrossbaan op het VAM-terrein, omdat dit de uitvoering van het Stort- en inrichtingsplan (SIP) zal bemoeilijken of schaden.

In deze nota is dit beleidsstandpunt herijkt aan de hand van de inzichten op dit moment en is het verder uitgewerkt op die punten die in de komende periode een actieve inzet van het provinciaal bestuur vragen.

Hoofdstuk 2 geeft omvang en aard van het motorrijden in Drenthe weer. Hoofdstuk 3 behandelt het provinciaal beleid met betrekking tot die specifieke segmenten van de motorsport die daartoe aanleiding geven.

2. STAND VAN ZAKEN MOTORRIJDEN IN DRENTHE

2.1. Algemeen

De provincie kent nu rond 10.000 inwoners die een voor de openbare weg geschikte motor hebben (voor de wegenbelasting geregistreerd in 1992: 9.505 inwoners). Er is een sterke groeitendens; in 1985 waren het er minder dan de helft van nu (geregistreerd in 1985: 4.245 inwoners).

Uit de resultaten van de vierjaarlijkse CBS-motorfietsenenquête* blijkt dat tussen 1988 en 1993 het aantal motoren is verdubbeld. In de jaren negentig is deze toename het grootst. In een tijdsbestek van drie jaar is het motorpark met 70% toegenomen. Het aantal motorfietsen in Nederland was in 1980 99.000, in 1985 124.000 en groeide in 1992 tot 226.500 (per 1 augustus). Bijna 80% van deze motorrijders bezit ook een auto. Bij 30- tot 50-jarigen (circa 50% van alle motorrijders) heeft zelfs bijna 90% ook een auto.

Naast de voor de weg geschikte motoren zijn er de speciale cross-motoren die niet op de openbare weg mogen; Drentse leden van motorsportverenigingen hebben er naar schatting 500. Uit de gegevens van de Drentse motorclubs blijkt een stabilisatie van het aantal crossende leden. Daarentegen neemt het aantal "off-the-road" rijdende leden op gekentekende motoren toe. Verder wordt geschat dat er nog 250 crossmotoren zijn bij niet-georganiseerde Drenten.

De motorfietsenenquête wijst uit dat het motorrijden het meest leeft bij de Drenten. In onze provincie is het motorbezit naar inwonertal veel hoger dan elders, namelijk 213 per 10.000 inwoners. Voor Nederland is dit 154 per 10.000 inwoners. Na Drenthe is Noord-Brabant met 177 per 10.000 inwoners de provincie met de op één na hoogste "motordichtheid".

Anders dan auto's worden motoren nogal beperkt gebruikt: niet in de wintermaanden en nauwelijks in het late najaar en het vroege voorjaar. Ruim twee derde van de motorkilometers wordt in april tot en met oktober gereden. Bijna 55% van de motorbezitters rijdt geheel niet in de wintermaanden. Men rijdt voornamelijk in de vrije tijd en bij goed weer. Slechts een kwart van de afgelegde motorkilometers betreft woon-werkverkeer.

Daardoor is ook het aantal jaarlijks gereden kilometers van de Drentse motorrijders niet indrukwekkend, althans vergeleken met het aantal kilometers dat de Drentse inwoners met hun auto afleggen. De 170.700 Drenten leggen met hun personenauto gemiddeld 13.000 km jaarlijks af. De 10.000 Drentse motorrijders komen niet verder dan gemiddeld 3.500 km. Een rekensommetje leert dat de motor jaarlijks 1,5% van de door Drenten verreden gemotoriseerde kilometers voor zijn rekening neemt. Waar het brandstofverbruik van de motor circa de helft tot twee derde bedraagt van dat van de gemiddelde personenauto, kan de fossiele brandstofconsumptie

van de Drentse motoren geschat worden op minder dan 1% van het-geen voor het persoonlijke gemotoriseerde verkeer door de Drentse inwoners wordt gebruikt. Door de wijze van gebruik is de motor gemiddeld aanmerkelijk duurzamer dan de auto; hij gaat gemiddeld twintig jaar goed mee, dat geldt niet voor de kleine groep crossmotoren.

De bestedingen in de motorbranche door de Drentse motorrijders kunnen geschat worden op rond f 40 à 50 miljoen per jaar. Dit bedrag wordt niet geheel in Drenthe besteed, maar omgekeerd wordt in de Drentse motorbranche ook aanzienlijk omgezet door niet-inwoners van Drenthe.

Over het inkomend motortoerisme in Drenthe zijn geen goede schattingen bekend. Mede kijkend naar het bezoek aan de geregelde motorevenementen in Drenthe (TT, baanwedstrijden, motortoertochten enz.) moet het zeker gaan om enkele honderdduizenden motorbezoekers per jaar. De indruk bestaat dat het goeddeels gaat om dag- en kortverblijftoerisme. Bekend is dat de motorrijder gemiddeld een veel bestedende toerist is, doordat relatief weinig pro-viand of verblijfcomfort kan worden meegenomen.

* Gegevens ontleend aan "Motorrijden in Nederland", cijfers over bezit en gebruik, Centraal Bureau voor de Statistiek, oktober 1993.

Het imago van de motorrijder is de laatste jaren sterk veranderd. De grote groeigolf van de laatste jaren heeft dat veranderd. Met een relatief snelle toename van het aantal motorrijdende vrouwen (momenteel circa 8%) en een relatief grote toeloop van 40-plussers uit alle lagen van de bevolking (gemiddelde leeftijd nu circa 34 jaar), is het motorpark vooral gegroeid met comfortabel rijdende, op veiligheid toegespitste, matig snelle motoren ("easy riders"). Sinds 1984 is het aantal motorrijders in de categorie van 30 tot 50 jaar meer dan verdrievoudigd tot bijna 120.000 in 1992. Het aantal jongere rijders tot 25 jaar neemt sterk af, aldus de CBS-motorfietsenenquête.

De zeer snelle groei van het motorpark als totaal heeft zich niet voorgedaan bij het crossen: daar is de laatste tijd sprake van slechts een geringe groei en neiging tot stabilisatie.

Ruim een tiende van de Drentse motorrijders is georganiseerd; er zijn 1.100 leden bij de 26 Drentse clubs die bij de KNMV zijn aangesloten.

2.2. Segmenten van motorsport

2.2.1. Ongeorganiseerd rijden op de weg

Het overgrote deel van het motorrijden in Drenthe bestaat uit ongeorganiseerd toerrijden, vrijetijdsvervoer naar bekenden, attracties enz. Hier is dus sprake van reguliere verkeersdeelname. Dat gebeurt vrijwel geheel op de betere asfaltwegen, omdat, met uitzondering van een klein aandeel off the road-motorrijders, de meeste toerrijders het rijden op matige asfaltwegen, klinker- en onverharde wegen niet aangenaam vinden. Dit toerrijden is zeer vergelijkbaar met het autotoeren; het volgt min of meer hetzelfde patroon/routes, zij het dat de motor in het algemeen minder de "matige", vaak "minder doorgaande" wegen kan volgen dan de auto (oncomfortabel).

Samen met het ongeorganiseerd toeren van personenauto's kan het motortoeren in Drenthe plaatselijk en tijdelijk leiden tot ongewenste belasting van natuurwaarden.

Een ander attentiepunt is het geluidniveau van de motoren; een kleine groep motorrijders, die in het algemeen alleen gebruik maakt van doorgaande wegen, knoeit aan de motor om het geluidniveau (boven het wettelijk toegestane niveau) te verhogen. Overigens wordt door de politie hierop controle uitgeoefend.

2.2.2. Off the road-rijden

Naar schatting rond 6% van het Drentse motorpark, zo'n 600 motoren, bestaat uit zogenaamde off the road-motoren. Dat zijn motoren die speciaal zijn gemaakt om op slecht verharde en onverharde wegen en paden te kunnen rijden en soms ook op het terrein.

Ze zijn evenwel ook uitgerust om op de openbare weg te mogen rijden (geluidemissie genormeerd). Het off the road-rijden, ook met een speciale motor daarvoor, is zeer oncomfortabel en vergt een niet geringe lichamelijke prestatie van de rijder. Daarom komt het merendeel van de off the road-motoren vrijwel nooit off the road, maar heeft de eigenaar het type voor het imago.

Een beperkte groep bezitters van off the road-motoren gebruikt de motor echter bewust en geregeld off the road. Deze groep beschouwt de nodige vaardigheden om snel op niet-verharde wegen en paden te kunnen rijden als een uitdaging, waarbij in wisselende mate nog als motief de beleving van het landschap komt.

Met name oudere landschappen (veelal met cultuurhistorische en soms ook natuurwaarden en natuur- en bosgebieden) hebben relatief veel onverharde wegen en paden. Drenthe heeft naar verhouding veel oude landschappen, bos- en natuurgebied; men mag ervan uitgaan dat daarvan aantrekkingskracht uitgaat, ook voor off the road-rijders van buiten de provincie.

Onverharde wegen en paden in aantrekkelijke landschappen, bossen en natuurgebieden worden in de vrije tijd, wanneer de motorrijder off the road wil, veel gebruikt door wandelaars, fietsers en ruiters. Door de snelheid, onveiligheid(sgevoel) en de aard van het geluid, alsmede het opwerpen van zand en stof is off the road-rijden niet te combineren met andere vormen van recreatie, waarbij de beleving van natuur en landschap voorop staat.

Een laatste attentiepunt voor off the road-rijden is de kracht van de motoren op het achterwiel met noppenprofiel. Dat werkt het onverharde oppervlak van de weg of het pad los; meer gebruikte trajecten van paden worden zo vernield, met name in bochten.

Door de KNMV, Afdeling Drenthe zijn de nadelen die door motorrijden (met name het zogenaamde "wilde" rijden) kunnen ontstaan ten aanzien van natuur en milieu ook onderkend. In oktober 1993 heeft men een Beleidsplan off the road vastgesteld dat voor de motorclubs in Drenthe een sturende werking heeft en een duidelijke "vinger aan de pols" moet zijn. Het beleidsplan bevat onder andere het KNMV-OTR-reglement en de "Tien off the road-geboden".

Off the road-rijden komt in verschillende vormen voor; deze vormen passeren achtereenvolgens de revue.

A. Enduro

Enduro is de wedstrijdvorm van off the road-rijden. Het is een motorwedstrijd waarbij binnen beperkte snelheidsgrenzen van rijder en machine een prestatie wordt gevraagd en waarbij de regelmatigheid in aanmerking dient te worden genomen. Enduro gaat in principe over onverharde wegen en paden. Er zijn strakke reglementen en er dient zeer gedisciplineerd te worden gereden, omdat anders diskwalificatie volgt.

Indien de wedstrijd binnen één gemeente wordt gehouden, is in dat geval de desbetreffende gemeente bevoegd gezag. Indien de wedstrijd door meerdere gemeenten voert, is de provincie gevoegd gezag.

Drenthe kent één jaarlijkse Endurowedstrijd in de omgeving van Havelte. De wedstrijd is meestal op één dag; er doen circa 300 motorrijders mee, waarvan er naar verhouding weinig in Drenthe zelf wonen. De provincie heeft in dit geval echter geen taak in de vergunningverlening. Een speciale Enduro is de "Motorzesdaagse", een internationaal evenement, ISDE-wereldkampioenschap, dat in 1984 voor de eerste maal in Drenthe is verreden. Er waren toen circa 400 deelnemers. In 1993 beleefde Drenthe een prolongatie, vanwege het in motorkringen beleefde succes. Het aantal deelnemers bedroeg een kleine 500 met daaromheen zo'n 4.000 à 5.000 begeleiders, officials en dergelijke.

Enduro-parcoursen worden in overleg met de weg- en paden-beheerders uitgezet.

B. Off the road-toerritten

In Drenthe worden jaarlijks 5 tot 7 off the road-toerritten georganiseerd, waaraan per rit 250 tot 300 rijders meedoen. Het gaat om tochten van enkele uren, doorgaans maximaal 100 km.

Toerritten trekken veel rijders van buiten Drenthe. Ze worden onder andere verreden in de gemeenten Ruinen, Oosterhesselen, Westerbork, Gieten en Havelte. De toerritten worden, onder auspiciën van de KNMV, in overleg met de weg-/padbeheerders uitgezet. In het algemeen is de desbetreffende gemeente bevoegd gezag inzake de vergunningverlening.

C. "Wild off the road"-rijden

Naast Enduro- en off the road-toerritten wordt er in Drenthe met off the road-motoren regelmatig ongeorganiseerd off the road-gereden. Er wordt solo en in groepjes van 2 tot 5 rijders gereden. Men rijdt als training voor Enduro, als bijkomende training voor het crossen of gewoon voor het plezier. In totaal zijn in het late voorjaar, de zomer en het vroege voorjaar in Drenthe naar schatting enkele tientallen off the road-rijders wekelijks of vaker enkele uren off the road actief. Daarnaast wordt door een beperkt aantal zo nu en dan enkele keren per jaar eens een kort ritje off the road gemaakt.

Het wild off the road-rijden kent maar zeer ten dele vaste patronen. Hoewel het aantal off the road-wildrijders en de frequentie waarmee wordt gereden klein is, zijn de effecten voor de omgeving veelal groot. Het onvaste rijpatroon zorgt ervoor dat een zeer groot deel van de onverharde wegen en paden in de oude landschappen, bossen en natuurgebieden van Drenthe enkele keren per jaar of vaker worden bereden. Het verstoringseffect op flora en fauna, wandelaars, fietsers, ruiters en andere recreanten is door het grillige rijpatroon (onverwachte en onregelmatige confrontatie) naar verhouding zeer groot. Het graaffect van de noppenbanden maakt op meer bereden trajecten de paden ter plekke onbegaanbaar voor wandelaars en fietsers. In gevallen waarbij ook buiten de paden wordt gereden, kan zelfs onherstelbare schade worden veroorzaakt.

2.2.3. Sprint

Sprintwedstrijden spelen zich af op een recht stuk asfalt van 1,5 km. Het is de bedoeling een kort deel van dit asfalt zo snel mogelijk af te leggen; de rest van het asfalt is nodig voor uitrijden. Het is een landelijke competitie waarbij regionale voorrondes een rol spelen. Het sprinten gebeurt met speciaal daarvoor ontwikkelde motoren. De sprints duren een aantal seconden waarin met veel geluid (niet wettelijk genormeerd, want niet op de openbare weg) een groot aantal pk's ineens wordt "losgelaten".

In Drenthe is jaarlijks eenmaal een regionale sprintwedstrijd bij Lhee op de weg Spier-Dwingeloo (N855) die bij die gelegenheid voor het openbare verkeer wordt afgesloten. Deze wedstrijd is gecombineerd op dezelfde dag met autosprintwedstrijden.

De eigenlijke wedstrijd op de Drentse sprintdag duurt 3 à 4 uur, waarin circa 50 à 60 individuele sprints met motoren worden verreden.

Het evenement trekt circa 5.000 kijkers.

2.2.4. Trial

Trials zijn behendigheidswedstrijden op speciale trial-motoren. Bij deze sport moet een kort hindernissenparcours worden afgelegd zonder met handen of voeten grond of objecten te raken ("non stops"). Aan de gehele wedstrijd is een tijdslimiet gesteld.

Trial is in Nederland niet echt populair. In Sleen bevindt zich de enige trial-club van Drenthe met een eigen parcours in Diphooorn. Dit is ook de enige trial-baan in Drenthe. Er worden jaarlijks ± 10 eendaagse wedstrijden gehouden waaraan per wedstrijd enkele tientallen rijders, vaak uit het gehele land, meedoen. Van grote aantallen kijkers is geen sprake.

Met het oefenen van de trial-sport zijn overigens niet meer dan enkele tientallen Drentse inwoners serieus bezig en enkele tientallen "zo nu en dan eens voor de lol". Incidenteel vinden er te Havelte en Norg indoor-wedstrijden plaats, alsmede tijdens de TT-nacht te Assen.

2.2.5. Wegrace

Deze tak van motorrijden vindt in Drenthe uitsluitend op het TT-circuit plaats. Er wordt gereden met speciale wegracemotoren. De geluidemissie is hard en niet wettelijk genormeerd. De FIM stelt wel normen hieromtrent.

Jaarlijks vindt het internationale TT-evenement plaats met wedstrijden in het weekeinde en trainingen in de daaraan voorafgaande week. Het TT-evenement trekt zo'n 160.000 bezoekers, waarvan meer dan de helft op de wedstrijd dag zelf komt. Een groot deel verblijft meerdere dagen in de omgeving van Assen; zeer velen komen op de motor, het gaat daarbij ook om veel buitenlanders. Naast het TT-evenement zijn er jaarlijks enkele vaste en incidentele eendaagse races. In 1992 was dit bij voorbeeld een aantal van 13 races en trainingen op in totaal 32 dagen. Bij die verschillende races, meestal met een landelijke of internationale achtergrond, is per race in de regel sprake van enkele duizenden en soms enkele tienduizenden toeschouwers. De WK Superbike trekt 50.000 à 60.000 bezoekers.

Daarnaast worden op het circuit ook, incidenteel, andere evenementen gehouden zoals bij voorbeeld het tweedaagse Nationaal Truckers Festival met circa 1.500 deelnemers en meer dan 50.000 toeschouwers.

De gemeente Assen bepaalt, door middel van het vaststellen van een activiteitenkalender, het maximaal aantal evenementen dat per jaar op het TT-circuit mag plaatsvinden.

Op 16 december 1993 heeft de gemeenteraad van Assen het voornemen uitgesproken het TT-circuit een permanente status te geven. Er is dan sprake van een "inrichting" op grond van de Wet milieubeheer (bevoegd gezag in dit geval de provincie) en het circuit maakt geen deel meer uit van "de openbare weg".

Het huidige gebruik van het TT-circuit voor wat de lawaaismporten betreft wordt vooralsnog gecontinueerd, aldus het raadsbesluit. Daarbij worden in overleg met het bestuur van de Stichting Circuit van Drenthe mogelijkheden onderzocht die moeten leiden tot een aangepast gebruik, waardoor de overlast afkomstig van het circuit zoveel mogelijk wordt beperkt, maar er toch nationale en internationale wedstrijden, trainingen en evenementen mogelijk zijn.

2.2.6. Baansport

Baansport betreft het racen met motoren op een vlakke, niet-verharde, in de regel kleine overzichtelijke gesloten baan. Baansport gebeurt met speciaal daarvoor ontwikkelde motoren. De geluidemissie is hard en niet wettelijk genormeerd. De baansportmotoren dienen echter wel te voldoen aan de geluidseisen van de internationale motorsportbond FIM. Deze eisen worden, volgens de KNMV, jaarlijks vastgesteld en verlaagd. In een baanwedstrijd wordt een groot aantal "manches" gereden, waarin telkens een klein aantal racers enkele ronden met elkaar strijdt. Baansport wordt veel gedaan in Nederland en kent verhoudingsgewijs veel belangstelling van publiek (overzichtelijk en spectaculair). In Drenthe wordt de baansport in beperkte mate beoefend.

A. Gras- en zandbaanrace

Deze tak van motorsport vindt in Drenthe plaats op een grasbaancircuit in de gemeente Roden en op "gelegenheidsbanen", onder andere in Vries en Pesse. Het circuit in Roden huisvest een club met zo'n 120 leden, waarvan een klein deel ook motocross beoefent.

In Roden vindt traditioneel eenmaal per jaar een eendaagse wedstrijd plaats met enkele tientallen deelnemers en 3.500 à 5.000 bezoekers.

B. Speedway

Speedway vraagt een speciale gravelbaan. In Drenthe is er één in Veenoord. Deze baan wordt gebruikt als regionale wedstrijdbaan; enkele malen per jaar vinden hier eendaagse wedstrijden plaats met per race enkele tientallen deelnemers.

Verder wordt de baan gebruikt als natuurijsbaan en als atletiekbaan.

C. Ijsspeedway

Ijsspeedway is motorracen met speciale motoren op een korte gesloten baan van ijs.

In Drenthe wordt eens per jaar een tweedaagse internationale ijsspeedway-wedstrijd gehouden op de kunstijsbaan van Assen. Eén dag voor de wedstrijd wordt er op de kunstijsbaan getraind. Ijsspeedway in Assen trekt rond 40.000 bezoekers.

2.2.7. Motocross

Motocross is populair in Nederland en ook in Drenthe. Het is een gespecialiseerde tak van motorsport met een hoge organisatiegraad. Motocrossers rijden in het algemeen frequent (wekelijks meestal op zaterdag en zondag) en zijn (met aanhangers achter auto's en busjes) mobiel om op verschillende plaatsen in Nederland (uitgebreide competitie) actief te kunnen zijn.

Motocrossen is al lang uit het stadium van "overal racen op allerlei veldjes". De specialisatie is zover voortgeschreden dat alleen speciale crossbanen nog voldoende interessant zijn voor wedstrijd en training. Een crossbaan heeft een onverhard parcours van ± 1.800 tot 2.500 m met daarin een verscheidenheid aan "verplichte soorten" hindernissen en andere problemen.

Bij permanente motocrosssterreinen is sprake van een "inrichting" ingevolge de Wet milieubeheer (Wm), waarbij provincie of gemeente bevoegd gezag is, afhankelijk van de gebruikstijden (respectievelijk meer of minder dan 8 uur per week).

Voor motocross zijn speciale motoren ontwikkeld; er zijn geen wettelijke normen voor de geluidemissie. Vanuit de sportorganisaties zelf wordt de eis gesteld dat de crossmotoren voldoen aan de FIM-richtlijnen.

Rond 500 Drentse inwoners zijn actief in het crossen in Drenthe en elders in het land. Omgekeerd komen motocrossers van elders ook regelmatig in Drenthe rijden.

In Drenthe bestaan momenteel de volgende motocrossbanen.

A. Regionale trainings- en wedstrijdscrossbanen:

- Assen: MTTK, Baggelhuizen
- Emmen: MSV Motodrôme Emmen aan de Pottendijk
- Roden: Motorvriendenkring Nieuw-Roden (hoofdzakelijk baanraces)

B. Lokale trainingsaccommodaties:

- Zuidwolde: MC De Reflector, aan de weg Ommen-Hoogeveen

- Westerbork: BMCC, aan de Gagelmaat
- Havelte: MC d'Olde Landschapsrijders, Kamperzand, Darp
- Assen: MCA, zuidlus TT-baan
- Beilen: MC Beilen, Oude Westerborkseweg, Holthe
- Gasselte: MC Gasselte, in staatsbos aan rijksweg 34

C. Gelegenheidsbanen:

- Norg: MC Norg, Langeloërduinen

D. Verder zijn er lokale circuits die niet voldoende interessant zijn voor crossers en die bijgevolg slechts beperkt gebruikt worden door beginners, ongeorganiseerden of door crossbromfietzers, onder andere te Frederiksoord, Dwingeloo en Zuidlaren.

2.2.8. Georganiseerd toerrijden op de weg

Motorsportverenigingen in Drenthe en van elders organiseren een- en meerdaagse toerritten die (ook) door Drenthe gaan. De toerkalender van de KNMV, Afdeling Drenthe vermeldt in het jaarverslag 1993 dat op 30 april de eerste tocht van dat jaar, de "Voorjaarsrit", is gehouden, waaraan 210 motorrijders deelnamen. Op 19 december werd de laatste toerrit van dat jaar verreden, de "Langeonderbroekentocht", waaraan, door slecht weer, maar 17 motorrijders deelnamen. In totaal vonden er in het verslagjaar 18, door de Drentse afdeling georganiseerde, toerritten plaats, waaraan 3.375 motorrijders deelnamen. Het gemiddeld aantal deelnemers ligt tussen de 100 en 200. Belangrijke uitschieters waren de "Midzomernachtrit" met \pm 1.000 deelnemers en de "Siepeltoertocht" met 420 liefhebbers.

Toerritten met een wedstrijdelement, die door meer dan één gemeente worden gereden over openbare wegen, behoeven een ontheffing van de provincie op grond van artikel 24 van de Wegenverkeerswet.

Het toeren gebeurt overwegend met wegmotoren (geluid genormeerd) over goed begaanbare wegen, vaak aansluitend op "officiële" toerroutes van VVV's of ANWB.

Bij georganiseerd toeren wordt in de regel rustig gereden.

3. PROVINCIAAL BELEID MOTORSPORT

3.1. Algemeen

In hoofdstuk 1 Inleiding is het algemene beleidsuitgangspunt verwoord dat al geruime tijd geldt met betrekking tot motorrijden in Drenthe en is verwezen naar de weerklank daarvan in het Streekplan 1990 (concentratie van geluidsporten en zo min mogelijk hinder voor bewoners, verblijfrecreanten en natuurwaarden), het Natuurbeleidsplan 1992 (terugdringen gemotoriseerd verkeer uit gebieden van de EHS en het weren van geluidhinder opleverende recreatievormen in en nabij natuur- en stiltegebieden) en het deelrapport Geluidhinder motorsport 1987, alsmede het Provinciaal mobiliteitsplan, waarin gelijke beleidsdoelstellingen zijn vastgelegd. In het PMP is aangegeven dat in de aangeduide milieubeschermingsgebieden gemotoriseerde off the road-activiteiten niet gewenst zijn.

De aanleiding voor een evaluatie van het tot nu toe gevoerde beleid met betrekking tot de motorsport en het motorrijden wordt enerzijds gevormd door bezwaren die door milieu-organisaties en particulieren worden geuit. Anderzijds blijken nu bij motorsportorganisaties veranderende opvattingen ingang te vinden omtrent de ontwikkelingen in de toekomst, waarbij het zo veel mogelijk beperken van schade en hinder zeker ook wordt nagestreefd.

De reden om een nieuwe Beleidsnota motorrijden in Drenthe vast te stellen, wordt gevormd door de behoefte dit sectorbeleid in lijn te brengen met strategische beleidsnota's, zoals het Streekplan, PNBP en PMP.

Om deze reden is bij de aanduiding van gebieden waar het beperken of weren van motorrijden en eventueel andere gemotoriseerde sport- en recreatie-activiteiten noodzakelijk wordt geacht, gekozen voor de aangeduide milieubeschermingsgebieden, zoals deze in het PMP worden gedefinieerd en aangegeven.

Voor een gedetailleerde beschrijving van de milieubeschermingsgebieden, alsmede de relatie met de diverse plannen, zoals onder andere het Streekplan Drenthe en het PNBP, wordt dan ook verwezen naar het PMP Drenthe.

Een algemene conclusie is dat het reeds geruime jaren gehanteerde vertrekpunt van beleid voor de komende tijd onverkort kan blijven gelden. Dit geldt ook voor de globale aanduiding van intenties zoals aangegeven in het Streekplan, het PNBP en het PMP. Op uitvoeringsniveau dient het beleid met betrekking tot motorsport en motorrijden op een aantal belangrijke punten opnieuw te worden uitgewerkt. Het provinciaal beleid zal voor de toekomst nadrukkelijk zijn gericht op twee doelen.

- I. Het beperken en waar nodig weren van alle gemotoriseerde recreatie- en sport-activiteiten in de provincie Drenthe, met name in gebieden met kwetsbare natuur- en milieuwaarden of waar het woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme te zwaar zouden worden belast.
- II. Het mede tot stand brengen van een aantal specifieke inrichtingen voor de motorsport, waar alle vormen van motorrijden, zowel in de wedstrijd- en trainingssfeer als op het recreatieve vlak kunnen plaatsvinden.

Bij vorming van nieuw beleid is het sluitstuk altijd de vraag hoe dat nieuwe beleid kan worden geëffectueerd.

Grofweg kan men stellen dat daarvoor twee wegen openstaan: de consensus tussen betrokkenen via overleg en onderhandelingen, dus op basis van vrijwilligheid, en de weg van een afdwingbare regeling. Bij dit laatste kan men denken aan vergunningverlening ter uitvoering van wetgeving (voor zover die wetgeving "eigen" beleid toestaat) en aan uitvoering van bij voorbeeld een provinciale verordening.

Bij beleidsvoering ten aanzien van het motorrijden en de motorsport kan men, voor wat betreft de toepassing van juridisch instrumentarium, onderscheid maken tussen:

- a. locatiegebonden activiteiten
- b. niet-locatiegebonden activiteiten

Ad a

Van locatiegebonden activiteiten is sprake, wanneer deze plaats- vinden binnen een inrichting in de zin van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit (IVB), behorend bij de Wm. Hierbij moet voornamelijk worden gedacht aan motocrossterreinen "geen openbare weg zijnde", aldus het IVB. Indien deze inrichtingen meer dan 8 uur per week zijn opengesteld zijn gedeputeerde staten bevoegd gezag, indien minder dan 8 uur per week burgemeester en wethouders.

In het kader van de Wm/Wet geluidhinder dient voor dergelijke inrichtingen een vergunning te worden aangevraagd. Daaraan voorafgaand dient rond de inrichting een geluidzone te worden vastgelegd en eventueel een geluidsaneringsrapport te worden opgesteld.

Voor de terreinen Steenbergerveld en Zuidwolde loopt momenteel hiervoor een procedure, terwijl deze voor het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen reeds is afgerond.

Ad b

Mogelijkheden tot publiekrechtelijke regulering van niet-locatiegebonden activiteiten zijn slechts beperkt beschikbaar.

Voor stiltegebieden is formeel reeds de Verordening stiltegebieden van toepassing, op grond waarvan alle gemotoriseerde off the road-activiteiten (buiten de openbare weg) hier verboden zijn. De verordening kan momenteel echter moeilijk worden toegepast en gehandhaafd, omdat stiltegebieden in het veld niet zijn gemarkeerd en voor het publiek niet, althans niet zichtbaar, te herkennen zijn. De stiltegebieden maken, als milieubeschermingsgebied categorie II, deel uit van de aangewezen milieubeschermingsgebieden uit het PMP. Wanneer dit PMP van kracht zal zijn, wordt in beginsel de PMV ook hier van toepassing. Hierin moet dan zijn opgenomen dat het in de milieubeschermingsgebieden categorie II verboden is zich met gemotoriseerde voertuigen buiten de openbare weg te bevinden. Hiermee wordt dan aangesloten bij de bepalingen van de Wm, die eist dat gedeputeerde staten bij PMV regels stellen ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder in bij verordening aangewezen gebieden.

Afgezien van het instrument Algemene plaatselijke verordening (APV) dat slechts beperkte mogelijkheden biedt, kunnen paden en wegen ook worden onttrokken aan het openbaar verkeer ingevolge de Wegenwet.

Ook kan het bevoegd gezag, onder meer ter bescherming van het milieu, overgaan tot het treffen van verkeersmaatregelen. In dit verband wordt verwezen naar artikel 20, leden 2 en 3, van het Besluit administratieve bepalingen inzake wegverkeer en artikel 2 van de Wegenverkeerswet. Met een groot aantal gemeenten en terreinbeheerders is, in het kader van het Actieprogramma stiltegebieden, reeds overleg gevoerd over toepassing van deze mogelijkheden in stiltegebieden (milieubeschermingsgebieden categorie II). De uitkomst van dit overleg was bijzonder positief.

In het hierna volgende worden de conclusies van de beleidsevaluatie met betrekking tot de ontwikkelingen van de diverse motor-activiteiten, zowel op het vlak van de sportbeoefening als dat van de recreatie, weergegeven. Bij deze evaluatie zijn de diverse vormen van motorsport onder de loep genomen en zijn beleidsstandpunten hieromtrent bepaald. Waar nodig is hierbij tevens aangegeven welke concrete maatregelen worden genomen, dan wel gewenst worden geacht.

3.2. Beleid met betrekking tot ongeorganiseerd motorrijden op de openbare weg

Het provinciaal bestuur voert geen speciaal beleid voor het ongeorganiseerd motorrijden op de openbare weg, omdat hier in principe sprake is van reguliere verkeersdeelnemers. Niettemin is dit segment van de motorsport onderhevig aan enkele punten van provinciaal sectorbeleid. Die punten worden hier slechts genoemd; de uitwerking vindt plaats in projectplannen/-uitvoering in het kader van het desbetreffende sectorbeleid.

- Het Provinciaal mobiliteitsplan formuleert verkeers-/vervoersbeleid voor particulier gemotoriseerd verkeer; het motorrijden valt daaronder.
- In het provinciaal toeristisch beleid neemt de relatie tussen toerisme en natuur en landschap een belangrijke plaats in. In dat kader is een van de provinciale uitvoeringsprojecten een aanpassing van toerroutes voor gemotoriseerd particulier vervoer (onder andere de ANWB-routes) ter beperking van de automobilititeit in het vrijetijdsverkeer en vermindering van schade en hinder die door het gemotoriseerd verkeer kunnen worden veroorzaakt. Hiertoe wordt, in samenwerking met de betrokken instanties, uitvoering gegeven aan een aantal maatregelen, onder meer een forse inkorting en verlegging van de routes buiten gebieden met kwetsbare natuur- en milieuwaarden en een nieuwe routebeschrijving, waarbij de interesse van de toerrijder wordt opgewekt om de gemotoriseerde tocht te onderbreken voor bij voorbeeld een wandeling.
- Een van de uitvoeringspunten van het PNPB is het "luw" maken van waardevolle natuurgebieden voor gemotoriseerd verkeer, waaronder de motor. Dit project behelst vooral wegen waarop met een auto (dus ook motor) gereden kan worden.
- Ten aanzien van de vastgestelde stiltegebieden wordt een zelfde beleid gevoerd. In het kader van het Actieprogramma stiltegebieden wordt het beleid op dit punt nader ingevuld.
- In voorkomende gevallen werkt het provinciaal bestuur samen met Justitie ter zake van snelheids- en geluidcontroles.

3.3. Off the road-rijden

3.3.1. Algemeen

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, kan het off the road-rijden in een aantal situaties grote hinder en schade veroorzaken.

Wezenlijke fricties zijn er wanneer regelmatig off the road wordt gereden in gebieden met kwetsbare natuur- en milieuwaarden of waar het woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme te zwaar worden belast.

Dit betreft met name de gebieden die in het PMP als milieubeschermingsgebied zijn aangeduid. Deze gebieden zijn op kaart 1 weergegeven. Het provinciaal bestuur is van mening dat belasting van deze gebieden met off the road-rijden ongewenst is.

Voor het overige Drentse grondgebied wordt een "niet-tenzij-beleid" voorgestaan, dat wil zeggen dat wordt uitgegaan van het standpunt dat ook dit gebied niet of zo min mogelijk moet worden belast door gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten buiten de openbare weg en dat, indien daartoe aanleiding bestaat, per situatie moet worden gezien of deze vorm van motorsport ter plekke aanvaardbaar is en, zo ja, onder welke voorwaarden. Daarbij geldt vanzelfsprekend dat in alle gevallen een afweging dient plaats te vinden met de aanwezige natuur- en milieuwaarden, alsook met de belangen van woon- en leefmilieu en recreatie en toerisme. Voor een belangrijk deel zal dit plaatsvinden binnen de kaders van de ruimtelijke ordening op lokaal en provinciaal niveau. In dit verband wordt dan ook verwezen naar het gestelde in de desbetreffende zonebeschrijvingen van het Streekplan Drenthe (zie bijlage 1).

Als uitvoeringsproject van het PNPB werkt het provinciaal bestuur nu reeds aan het weren van gemotoriseerd verkeer in natuurgebieden binnen de EHS en van geluidhinder opleverende recreatievormen in en nabij natuur- en stiltegebieden. In het kader van het overleg over het Plan van aanpak stiltegebieden zijn samen met de betrokken gemeenten en de natuurbeherende instanties de wegen geïnventariseerd in de stiltegebieden die in aanmerking komen voor verkeersbeperkende maatregelen. Het betreft wegen waarvoor de gemeenten of het rijk als wegbeheerder in principe bereid zijn om tot afsluiting over te gaan.

De voorgestelde maatregelen in dit verband zijn:

- afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, al dan niet voor een gedeelte van het jaar, met waar nodig uitzondering voor bestemmingsverkeer;
 - onttrekken aan de openbaarheid voor het verkeer.
- Het stiltegebiedenbeleid behelst voorshands nog het auto- en motorluw maken van stiltegebieden die het meest daarvoor in aanmerking komen. Een eventueel vervolgtraject is afhankelijk van de resultaten.

Het beleidskader voor stiltegebieden is het door provinciale staten vastgestelde Intentieprogramma stiltegebieden dat op zijn beurt weer berust op de Wet geluidhinder.

3.3.2. Enduro

Een Enduro-wedstrijd is een incidenteel evenement, belast de omgeving niet permanent of regelmatig en kan een zeker toeristisch belang hebben.

Om deze redenen zou in Drenthe per jaar een aantal beperkte Enduro-evenementen buiten de aangeduide milieubeschermingsgebieden kunnen plaatsvinden, waarbij zo nodig bijzondere voorwaarden kunnen worden gesteld.

Onder een beperkt Enduro-evenement wordt hier verstaan: een Enduro-wedstrijd, die onder auspiciën van de KNMV wordt gehouden gedurende maximaal twee dagen. Daarbij is het parcours maximaal 125 km per dag en wordt hoofdzakelijk uitgezet buiten de verharde openbare wegen. Het maximumaantal deelnemende motoren is 250. De noodzaak tot beperking van de frequentie per jaar van het aantal Enduro-evenementen in hetzelfde gebied zal door het bevoegd gezag bij de besluitvorming over het eventueel verlenen van een ontheffing moeten worden betrokken.

De aangeduide milieubeschermingsgebieden zijn bij voorbaat reeds uitgesloten. Daarbij spreekt het vanzelf dat verspreid liggende terreinen met een bijzondere natuur- of milieuwaarde eveneens moeten worden ontzien. In ieder geval zal door het bevoegd gezag steeds overleg moeten worden gevoerd met de natuur- en milieu-organisaties, de terreinbeheerders, de betrokken instanties en de belanghebbenden. In dit verband dienen steeds hoge eisen te worden gesteld aan het waarborgen van de verkeersveiligheid. Hierbij zullen de conclusies van de evaluatie van de Motorzesdagse 1993 mede als randvoorwaarde dienen.

Actiepunt 1

Alle gemeenten, alsmede weg- en terreinbeheerders zullen van het provinciaal beleidsstandpunt met betrekking tot Enduro op de hoogte worden gebracht, waarbij hun wordt verzocht natuur- en milieu-organisaties in het overleg over Enduro te betrekken als het gaat om wedstrijden op trajecten waarbij niet de provincie als beheerder van wegen, paden of terreinen is betrokken.

3.3.3. Off the road; georganiseerde ritten en "wild" rijden

Jaarlijks worden in Drenthe 5 tot 7 off the road-ritten georganiseerd. Hierbij heeft de organiserende club overleg met de betrokken gemeenten en terreinbeheerders. Het gaat dan om evenementen met 250 tot 300 deelnemers, waarbij doorgaans maximaal 100 km wordt afgelegd. Indien geen overleg is gevoerd met de terrein-/wegen-/padenbeheerders, is sprake van "wild" off the road-rijden.

Voor alle off the road-activiteiten wordt een beleid voorgestaan, waarbij slechts vergunning wordt verleend aan georganiseerde activiteiten in KNMV-verband. Voor het noodzakelijke overleg met de KNMV hierover, kan het Beleidsplan off the road (oktober 1993) van de KNMV, Afdeling Drenthe als startpunt dienen.

Zoals reeds hiervoor is gesteld, dienen alle off the road-activiteiten in de aangeduide milieubeschermingsgebieden te worden voorkomen, dan wel geweerd.

Voor de openbare wegen wordt daarin voorzien door het NBP-project Luw maken natuurgebied; voor een deel van deze wegen in de stiltegebieden geldt het Plan van aanpak stiltegebieden. De Verordening stiltegebieden kent nu reeds een verbod voor motorvoertuigen en bromfietsen buiten de openbare wegen en paden. Voor de overige niet-openbare wegen en voor de paden buiten de stiltegebieden is speciale beleidsuitwerking nodig.

Voor het overige grondgebied van Drenthe, buiten de aangeduide milieubeschermingsgebieden, wordt een "niet-tenzij-beleid" voorgestaan, dat wil zeggen, dat wordt uitgegaan van het standpunt dat ook dit gebied niet of zo min mogelijk moet worden belast door gemotoriseerde recreatie- en sportactiviteiten buiten de openbare weg en dat, indien hiertoe aanleiding bestaat, per situatie kan worden bezien of deze vorm van motorsport ter plekke aanvaardbaar is en, zo ja, onder welke voorwaarden.

De primaire verantwoordelijkheid ligt hier bij de gemeenten, waarvoor het gestelde bij de zones 1, 2 en 3 van het Streekplan Drenthe het kader vormt (zie bijlage 1). Zoals eerder gesteld wordt hierbij een beleid voorgestaan, waarbij slechts vergunning wordt verleend aan georganiseerde activiteiten in KNMV-verband. Het Beleidsplan OTR kan hierbij als startpunt voor overleg dienen.

Wat het provinciaal bestuur betreft gebeurt dat "afsluiten" van de milieubeschermingsgebieden als volgt.

Actiepunt 2

Bij PMV wordt geregeld dat in de aangewezen milieubeschermingsgebieden geen gemotoriseerde off the road-activiteiten zijn toegestaan. In deze PMV, die thans in voorbereiding is, zullen de milieubeschermingsgebieden categorie II worden aangewezen. Een deel van deze gebieden is nu reeds aangewezen als stiltegebied, waarvoor reeds de Verordening stiltegebieden geldt. Na vaststelling wordt ruime publiciteit gegeven aan dit verbod, onder andere ook speciaal gericht op de motorwereld.

Het verbieden alleen is in deze tijd echter vrijwel zinloos; voor de handhaving is speciale zorg nodig. Die zorg krijgt als volgt vorm.

Actiepunt 3

Ten minste eenmaal per jaar of zoveel vaker als door een van de partijen wenselijk wordt geacht, zal worden overlegd tussen provincie, KNMV Drenthe, terreinbeheerders en Justitie over de mate waarin en waar, ondanks het verbod, off the road gereden wordt, de wijze van opsporing en andere onderwerpen in het kader van de handhaving van de PMV.

Het maakt groot verschil of de niet-verharde wegen en paden uitnodigend zijn om off the road te rijden of dat men geconfronteerd wordt met barrières. Daar de off the road-motor juist is ontworpen om hindernissen te nemen in het terrein, is het niet mogelijk standaardbarrières te maken. De bekende, voor auto's zeer werkzame, horizontale paal dwars over de weg kan er bij voorbeeld toe leiden dat de off the road-rijder om de versperring heen het terrein inrijdt met het gevolg dat extra schade kan optreden naast het pad. Versperringen moeten dus maatwerk zijn.

Actiepunt 4

Het provinciaal bestuur treedt in overleg met de weg- en terrein-beheerders in de op kaart 1 genoemde gebieden (de aangeduide milieubeschermingsgebieden) om te komen tot effectieve barrièrevorming tegen off the road-rijden in de meest kwetsbare gebieden. Hierbij zal worden nagegaan welke mogelijkheden in dit kader kunnen worden gerealiseerd, zowel wat betreft bebording als versperringen, en op welke termijn.

Met betrekking tot het gebied dat niet tot de milieubeschermingsgebieden behoort, dat wil zeggen de zones 1, 2 en een groot deel van zone 3 van het Streekplan Drenthe, zal het provinciaal bestuur aan de gemeenten verzoeken hier ten aanzien van gemotoriseerde off the road-activiteiten een "niet-tenzij-beleid" te voeren. Het kader hiervoor wordt geboden door de desbetreffende zonebeschrijvingen van het Streekplan Drenthe.

Hierbij zal de gemeenten worden gevraagd de beleidsstandpunten, zoals in deze nota verwoord, over te nemen. Dit geldt met name het uitsluitend verlenen van vergunningen voor georganiseerde activiteiten van de KNMV, Afdeling Drenthe, waarbij de Beleidsnota OTR 1993 als uitgangspunt geldt.

3.4. Sprint

Motorsprintwedstrijden vinden in Drenthe eenmaal per jaar plaats, waarbij gedurende een dag of een dagdeel ter plekke zeer veel en hard geluid wordt geproduceerd. Daarnaast moet rekening gehouden worden met een relatief omvangrijk team van technici en verzorgers, alsmede een toestroom van enkele duizenden toeschouwers.

Het Geluidssportcentrum Emmen kan voor sprintwedstrijden worden aangepast.

Het provinciaal bestuur is van mening dat sprintwedstrijden, zowel voor wat betreft auto's als motoren, in de toekomst uitsluitend nog op het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen zullen kunnen plaatsvinden. Voor de periode, dat de nodige aanpassingen daar nog niet gereed zijn, zal worden overwogen, onder voorwaarden, nog ontheffing te verlenen voor de internationale sprintwedstrijden op de weg Spier-Dwingeloo (N855). Na het gereedkomen van de nodige voorzieningen op het Regionaal Geluidssportcentrum, maar uiterlijk met ingang van 1995 wordt geen ontheffing meer gegeven aan motor- en autosprintwedstrijden buiten het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen. Dit standpunt is bij brief van 19 augustus 1993 door gedeputeerde staten aan de Stichting Motor Promotie Dwingeloo medegedeeld.

Actiepunt 5

Het provinciaal bestuur maakt gemeentelijke en rijkswegenbeheerders zijn standpunt bekend dat wedstrijden voor motor- en autosprint in de provincie Drenthe op andere locaties dan het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen zich niet verdragen met het beleid met betrekking tot bescherming van natuur- en milieuwaarden en de algemene belangen van recreatie en toerisme en derhalve niet gewenst zijn. Vanwege de specifieke belangen van sport en recreatie die bij dergelijke evenementen worden gediend, zullen deze wedstrijden op het genoemde Regionaal Geluidssportcentrum Emmen wel mogelijk zijn.

De gemeentelijke en rijkswegbeheerders zal worden gevraagd een zelfde beleid te voeren ingeval zij benaderd worden voor sprintwedstrijden. Mede ten behoeve van de aanpassing van het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen voor het houden van motor- en autosprintwedstrijden zal eenmalig een extra storting worden gedaan in het Fonds voor de motorsporten, mede ten behoeve van de uit te voeren voorzieningen (zie actiepunt 7).

3.5. Trial

Trials geven in Drenthe thans geen problemen of aanleiding tot specifiek beleid, voor zover deze plaatsvinden op het club-parcours in Diphooen. Daarnaast zouden de regionale geluidsportcentra ruimte kunnen bieden aan deze tak van motorsport, indien hieraan behoefte zou bestaan.

3.6. Wegrace

Het toeristisch beleid is erop gericht het voor internationale races geoutilleerde TT-circuit als landelijke internationale baan de ruimte te geven, binnen het kader van het beleid, dat hieromtrent door de raad van de gemeente Assen op 16 december 1993 is vastgesteld.

Wegraces en andere evenementen op het TT-circuit brengen een aan-zienlijke geluidproduktie met zich mee, alsook een massale toeloop van publiek op de dag van de wedstrijd zelf en bij de TT ook in de daaraan voorafgaande week.

Gelet op de huidige mogelijkheden voor het treffen van akoestische maatregelen, alsook de geplande stads- en dorpsuitbreiding van Assen en Smilde, is het provinciaal bestuur van mening dat dit circuit kan worden gehandhaafd en zo nodig aan de eisen van de tijd kan worden aangepast. Wettelijk dienen tegen het geluid de landelijk genormeerde maatregelen te worden getroffen. In het kader van de uitvoering Wet geluidhinder dient een en ander nader gestalte te krijgen.³

3.7. Baanmotorsport

Ook ten aanzien van de baanmotorsport geldt dat het beleid erop is gericht dat de wedstrijden en trainingen in principe moeten plaatsvinden op de regionale motorsportcentra. Het circuit Steenbergerveld en desgewenst ook het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen zijn beschikbaar voor grasbaanraces en -trainingen. De speedway-races en -trainingen zullen bij voorkeur op het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen of eventueel op het mogelijk toekomstige Regionale Motocrosscentrum "De Haar" bij Assen moeten worden geconcentreerd. Tegen het huidige beperkte gebruik van de baan te Veenoord voor enkele speedway-evenementen per jaar bestaat nu geen bezwaar, hoewel hier een voorkeur wordt uitgesproken om ook alle speedway-wedstrijden op den duur op het Regionale Geluidssportcentrum Emmen te concentreren. Eventuele uitbreiding van speedway-activiteiten boven het huidige aantal zal in ieder geval op het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen moeten plaatsvinden. In De Smelt te Assen kunnen ijs-speedway-evenementen worden gehouden.

3.8. Motocross

De aard en de omvang van het motocrossen maakt het nodig in Drenthe te beschikken over speciale regionale motocrossbanen die voor de Drentse beoefenaars van deze sport in redelijke mate bereikbaar zijn.

Voor een goede ontwikkeling van deze sport zijn terreinen nodig waar men kan oefenen en waar zich wedstrijden kunnen afspelen zonder dat deze activiteiten een te grote belasting voor natuur en milieu opleveren of dat bewoners en recreanten te zwaar worden gestoord. Het moge duidelijk zijn dat het provinciaal bestuur het belang dat motocross voor velen heeft, onderkent en ook van mening is dat voor de beoefening van motocross, zowel in wedstrijdverband als in recreatieve zin, in principe ruimte moet zijn. Echter, het zal tevens duidelijk zijn dat tegelijkertijd wordt onderkend dat door de beoefening van deze sport voor een zeer groot aantal bewoners en recreanten een onacceptabele hinder kan optreden, wanneer men met de indringende dynamiek van de motorrijders wordt geconfronteerd op momenten dat men juist behoefte heeft aan stilte of men speciaal erop uit is om zich in harmonie met natuur en landschap te vermeien.

Het provinciaal beleid is er daarom op gericht om mogelijkheden te bieden voor beoefening van motocross op een beperkt aantal locaties, die zodanig zijn gesitueerd en ingericht dat aan de behoefte van de motorsporters wordt tegemoet gekomen, maar dat tegelijkertijd de nadelige effecten worden voorkomen of tot redelijke proporties worden beperkt.

In de uiteindelijke situatie zal het motocrossen in de provincie Drenthe dus uitsluitend nog zijn toegestaan op de daarvoor aan-gewezen accommodaties.

Gestreefd wordt naar de ontwikkeling van twee regionale wedstrijd- en trainingscrossbanen: één bij Assen, in het onderzoeksgebied dubbel EOT "De Haar", waarvoor de locatie Ossenbroeken nabij het TT-circuit in beginsel reeds in het Streekplan is aangegeven, en één bij Emmen die nu reeds in gebruik is en nog verder wordt voltooid. Op deze laatste locatie zal de motocrossbaan deel uitmaken van het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen, waar tevens tal van andere vormen van geluidssport worden gevestigd.

Verder wordt gestreefd naar vier lokale trainingscrossbanen: bij Westerbork, Havelte en, gecombineerd met het Baansportcentrum, bij Roden. Bovendien zal worden onderzocht of in Zuidwest-Drenthe een geschikte locatie kan worden gevonden, ter vervanging van de oefencrossbaan Zuidwolde.

Met betrekking tot het huidige terrein moet worden vastgesteld dat motocrossactiviteiten bij voorkeur op een andere locatie zouden moeten plaatsvinden. Het onderzoek naar de mogelijkheid van verplaatsing zou op dit punt uitsluitel moeten geven. Een eventuele situering op het VAM-terrein zal hierbij uitdrukkelijk alsnog in de beschouwing worden betrokken. Indien dit onderzoek en het noodzakelijke overleg daarbij, binnen de termijn van maximaal één jaar geen perspectief biedt op een voor partijen aan-vaardbaar alternatief, zal het college van gedeputeerde staten nadere voorstellen aan provinciale staten doen.

Voor wat betreft de trainingscrossbaan bij Westerbork is sprake van een bestaande volkomen gelegaliseerde situatie. De gemeente Westerbork is echter voornemens om de crossbaan op de huidige

locatie op te heffen in verband met het te ontwikkelen woongebied aan de Gagelmaat. In dit geval gaat de provincie ervan uit dat de gemeente Westerbork het initiatief neemt het bestaande crosssterrein te verplaatsen naar een geschikte locatie elders. Mede gelet op het provinciaal beleid, zoals is vervat in het Intentieprogramma stiltegebieden, zal de provincie een eventuele verplaatsing van de trainingscrossbaan ondersteunen. In Havelte wordt de verplaatsing van het huidige terrein naar een locatie in relatie met het militaire oefenterrein voorgestaan. Bij Roden gaat het om een trainingscrossbaan die zal zijn opgenomen in het Baansportcentrum in het Steenbergerveld, zoals in het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven en omschreven.

Ten slotte wordt gestreefd naar opheffing van alle andere moto- en bromfietscrossbanen elders. De motocrossactiviteiten in het Kniphorstbos bij Anloo zijn, blijkens een schrijven van de eerstanzend ingenieur, directeur Noord-Nederland van het Ministerie van Defensie d.d. 22 maart 1994, inmiddels beëindigd. Dit is een goede ontwikkeling, omdat deze jaarlijkse crosswedstrijd zich niet verdraagt met de toekomstige bestemming Natuur van het Kniphorstbos na beëindiging van het gebruik van dit gebied als militair oefenterrein.

Tegen beperkte lokale gelegenheidsmotorsportevenementen bestaat in principe geen bezwaar, mits deze niet plaatsvinden in de aangewezen milieubeschermingsgebieden, of daarbuiten in gebieden waar sprake zou zijn van schade aan belangrijke natuur-, milieu- of landschapswaarden, dan wel waar woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme in ernstige mate zouden worden geschaad.

De gelegenheidslocatie in de Langeloërduinen in de gemeente Norg wordt, om die reden, als ongewenst beschouwd. Rekening houdend met lopende overeenkomsten zal het gelegenheids-circuit hier mettertijd, maar uiterlijk in het jaar 2006, naar elders moeten worden verplaatst. Tot dan kan, onder voorwaarden, jaarlijks één evenement plaatsvinden op de bestaande locatie Langeloërduinen.

Actiepunt 6

Regionale motocrossbaan te Assen

Met vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie is overlegd over de mogelijkheid om, met de inrichting van het dubbel EOT "De Haar", tevens een regionale motocrossbaan bij Assen te realiseren ter vervanging van het crossterrein Baggelhuizen. Een en ander geeft aanleiding nu projectmatig invulling te geven aan de realisering van dit nieuwe regionale motocrossterrein. Hiertoe heeft het provinciaal bestuur nu reeds het initiatief genomen door de instelling van een Projectgroep Realisering Regionaal Crossterrein Assen, waarin deelnemen: vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie, de KNMV, Afdeling Drenthe, de gemeenten Assen en Beilen, het Recreatieschap Noord- en Midden Drenthe en de provincie Drenthe. De projectgroep is belast met de ontwikkeling van een realiseringsplan (locatie, inrichting, timing, financiering) voor het regionale crossterrein en, te zijner tijd, de begeleiding van de uitvoering en inrichting. Tegelijkertijd zal de projectgroep zich buigen over de wijze waarop het crossterrein Baggelhuizen kan worden opgeheven.

De provincie gaat ervan uit dat bij Assen (behalve het TT-circuit) uitsluitend sprake zal zijn van een regionaal motocrosscentrum voor wedstrijden en trainingen. Op deze locatie zullen geen andere motor- of geluidssporten worden geconcentreerd. De provinciale bijdrage betreft uitsluitend de aanleg en de inrichting en niet de exploitatie. In principe zal maximaal f 125.000,— worden gereserveerd, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

Actiepunt 7

Regionaal Geluidssportcentrum Emmen

Het provinciaal bestuur continueert het overleg en de medewerking ten behoeve van het realiseren van het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen met:

- motocrossbaan voor wedstrijden en trainingen met regionale functie

- andere vormen van motorsport, onder andere sprint, speedway, training wegraces
- andere vormen van OTR-sport, onder andere 4wheel-drive, oval-racing en dergelijke
- cartingbaan
- schietbaan voor kogel- en kleidivenschietsen
- mogelijke andere vormen van geluidproducerende sporten

De huidige visie omtrent de concentratie van een groot aantal motor- en geluidssporten in het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen gaat veel verder dan het oorspronkelijke plan voor een motocrossterrein aan de Pottendijk. Het huidige project omvat een concentratie van een zeer divers aantal geluidssporten.

Het Regionaal Geluidssportcentrum Emmen als geheel krijgt daarmee een allure van meer dan provinciale betekenis. Het is gebleken dat de ontwikkeling van dit geluidssportcentrum door de vele betrokken organisaties en instanties mogelijk is gemaakt en wordt ondersteund. Mede gelet hierop, alsmede op het feit dat nu sprake is van een nieuwe veel bredere functie van het geluidssportcentrum, zal de provincie aan de verdere ontwikkeling ook medewerking verlenen. De medewerking omvat onder andere, naast de reeds beschikbaar gestelde provinciale subsidie van totaal f 160.000,—, een aanvullende bijdrage van f 75.000,—, specifiek ten behoeve van de motorsporten, teneinde de gewenste concentratie zo spoedig mogelijk te realiseren. Hiervan is f 25.000,— in principe reeds in 1994 beschikbaar en de resterende f 50.000,— daarna, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

Daarbij zal, zo nodig, ook een afweging van prioriteiten worden gemaakt met de andere actiepunten. Van een provinciale bijdrage in de exploitatie is geen sprake.

Voor de aanleg van noodzakelijke nutsinfrastructuur ten behoeve van het gehele geluidssportcentrum is in principe een aanvullende provinciale bijdrage van maximaal f 50.000,— gereserveerd, die in principe in 1994 beschikbaar is.

Actiepunt 8

Baansportcentrum te Roden

Ter vervanging van het nu gesloten terrein, waar jaarlijks in Roden grasbaanraces plaatsvonden, ondersteunt de provincie het gemeentelijk initiatief om bij het Steenbergerveld een nieuw baansportcentrum voor grasbaan- en zandbaanraces, alsmede motocrosstrainingen te realiseren. Hierbij wordt uitgegaan van de locatie, zoals die in het ontwerp-bestemmingsplan buitengebied is aangegeven en omschreven. Het Baansportcentrum zal een regionale functie vervullen. Om deze reden wordt deze accommodatie van dezelfde orde geacht als de toekomstige regionale motocrossbaan bij Assen. Binnen het complex van het baancentrum zal bovendien de motocrossbaan worden aangelegd die echter slechts voor trainingen van lokaal belang zal dienen. Voor de aanleg van het totale complex, alsmede voor het treffen van de nodige voorzieningen stelt de provincie in principe een financiële bijdrage beschikbaar van maximaal f 125.000,—, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

Actiepunt 9

Lokale motocrossterreinen voor trainingen te Roden, Westerbork, Havelte en op een nog nader te bepalen locatie in Zuidwest-Drenthe. De lokale trainingscrossbaan te Roden wordt ingepast in het Baansportcentrum in het Steenbergerveld (zie 3).

Het legale motocrossterrein te Westerbork blijft vooralsnog in het spreidingsplan gehandhaafd. Een initiatief van de gemeente Westerbork om deze oefencrossbaan te verplaatsen naar elders zal echter, mede gelet op het beleid inzake stiltegebieden, door de provincie worden ondersteund.

Ter vervanging van de crossbaan bij Darp wordt de aanleg van een nieuwe motocrossbaan voor lokale trainingen voorgestaan in relatie met het militaire oefenterrein.

Met betrekking tot het bestaande lokale crossterrein te Zuidwolde moet worden vastgesteld dat motocross-activiteiten bij voorkeur op een andere locatie zouden moeten plaatsvinden. Een onderzoek naar de mogelijkheid van verplaatsing van het crossterrein zou op dit punt uitsluitsel moeten

geven. Een eventuele situering op het VAM-terrein zal hierbij uitdrukkelijk alsnog in de beschouwing worden betrokken.*)

Indien dit onderzoek en overleg binnen de termijn van maximaal één jaar geen perspectief biedt op een voor partijen aanvaardbaar alternatief, zal het college van gedeputeerde staten nadere voorstellen aan provinciale staten doen.

Voor eventueel noodzakelijke aanpassingen, om deze terreinen tot volwaardige lokale trainingsaccommodaties te maken, zal door het provinciaal bestuur een positieve bijdrage worden geleverd.

De provincie zal gericht overleg starten met betrokken partijen om te komen tot verplaatsing naar een geschikte locatie elders.

Een mogelijke combinatie van trainingscrossbanen op één locatie wordt daarbij niet op voorhand uitgesloten.

Voor het treffen van de nodige voorzieningen bij de aanleg en inrichting van deze nieuwe locaties ter vervanging van de crossterreinen te Darp, Zuidwolde en eventueel Westbork, reserveert de provincie, in principe, een bedrag van maximaal f 50.000,— per oorspronkelijke accommodatie, indien in het desbetreffende begrotingsjaar daartoe de financiële ruimte wordt gevonden.

De aanpassing en verbetering van de trainingscrossbaan te Roden kan, voor wat betreft de provinciale bijdrage, worden meegenomen met de subsidie ten behoeve van de aanleg en inrichting van het totale motorsportcentrum Steenbergerveld.

Tegen het huidige beperkte gebruik van de baan te Veenoord voor enkele speedway-evenementen per jaar bestaat nu geen bezwaar, hoewel hier een voorkeur wordt uitgesproken, om ook alle speedway-wedstrijden, op den duur, op het Geluidssportcentrum Emmen te concentreren. Uitbreiding met nieuwe speedway-evenementen dient op het Geluidssportcentrum Emmen plaats te vinden.

Tevens wordt gericht overleg geopend om te komen tot sluiting/beëindiging van alle overige lokale crossbanen/-activiteiten. Deze overige locaties zullen in het kader van de Wet geluidhinder en de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet worden gelegaliseerd. De activiteiten die nog op deze locaties plaatsvinden, kunnen worden verplaatst naar de hiervoor genoemde legale, dan wel te legaliseren, accommodaties.

Tegen beperkte lokale gelegenheidsmotorsportevenementen bestaat in principe geen bezwaar, mits deze niet plaatsvinden in de aangeduide milieubeschermingsgebieden, of daarbuiten in gebieden waar sprake zou zijn van schade aan belangrijke natuur-, milieu- of landschapswaarden, dan wel waar woon- en leefmilieu en de belangen van recreatie en toerisme in ernstige mate zouden worden geschaad.

De jaarlijkse gelegenheidscrosslocatie in de Langeloërduinen in de gemeente Norg zal mettertijd, doch uiterlijk in het jaar 2006, naar elders moeten worden verplaatst.

Zolang geen overeenstemming is bereikt, kan de gelegenheidsbaan in de Langeloërduinen tot uiterlijk het jaar 2006 in gebruik blijven onder de volgende voorwaarden.

- a. Verdere capaciteitsuitbreiding van de baan is uitgesloten.
- b. In het bosgedeelte van de baan mogen geen vaste c.q. blijvende voorzieningen ten behoeve van het motocrossevenement worden gerealiseerd.
- c. De baan mag slechts worden gebruikt voor één motocrossevenement per jaar, gedurende maximaal twee aaneengesloten dagen.

3.9. Georganiseerd motortoeren op de weg

Met betrekking tot het georganiseerd toerrijden in Drenthe zijn geen uitwassen bekend die om specifiek beleid vragen.

*) Provinciale staten van Drenthe in vergadering bijeen op 14 december 1994, hebben bij motie het college van gedeputeerde staten opgedragen een vervangend motocrossterrein in Zuidwest-Drenthe te zoeken met het doel het crossterrein in Zuidwolde te sluiten. In een tweede motie geven provinciale staten aan de regionale terreinen bij Emmen, Assen en Roden voldoende te vinden, alsmede één motocrossterrein voor trainingen op lokaal niveau in Zuidwest-Drenthe.

Dit betekent niet dat dit segment van motortoerisme niet onderhevig is aan provinciaal beleid; het wordt geraakt door provinciaal sectorbeleid, op dezelfde wijze als dat gebeurt met het ongeorganiseerd motor(toer)rijden in Drenthe, zoals weergegeven in 3.2. Voor iedere toertocht van gemotoriseerd verkeer met een wedstrijd karakter, waarbij door meer dan één gemeente wordt gereden over de openbare weg, moet op grond van artikel 24 van de Wegenverkeerswet door de provincie ontheffing worden verleend. Daarvoor zal de provincie als voorwaarde hanteren dat de toertocht niet door de milieubeschermingsgebieden mag voeren en dat voor het overige gebied per situatie zal moeten worden beoordeeld of het evenement ter plekke aanvaardbaar is. Dit laat onverlet dat verspreid liggende terreinen met een bijzondere natuur- of milieuwaarde eveneens moeten worden ontzien.

Uitgangspunt is dat hieromtrent goed overleg plaatsvindt met de KNMV, Afdeling Drenthe en andere belanghebbenden.

Actiepunt 10

Het provinciaal bestuur onderzoekt gericht de mogelijkheden voor en bepleit in werkzame gevallen de medefinanciering van de actiepunten 4, 6, 7, 8 en 9 in het kader van het ISP, de Europese fondsen en de uitvoering van het rijksbeleid, onder andere ter zake van natuur en landschap en ruimtelijke ordening en milieu (ROM).

rh/coll.

BIJLAGEN

1. De hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied

1.1. Algemene uitgangspunten

Het ruimtelijk beleid wordt erop gericht een bijdrage te leveren aan de realisering van sectorale doelstellingen en van doelstellingen uit andere integrale provinciale plannen. Er zal een zodanig ruimtegebruik worden bevorderd dat per gebied een meerwaarde ontstaat ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van een benadering van elk van de sectoren afzonderlijk. Waar sprake is van tegenstrijdige belangen, wordt daarin gekozen door middel van een zonering van het landelijk gebied.

Bij het beleid voor het landelijk gebied worden voorts de volgende uitgangspunten in acht genomen.

- Centraal staan behoud en ontwikkeling van een evenwichtig en duurzaam milieu als levensvoorwaarde voor mens, dier en plant. Dit betekent dat het gehele landelijke gebied over een ruimtelijke basiskwaliteit dient te beschikken ten aanzien van de factoren die tezamen het milieu vormen.
- Voor een goed woon-, werk- en leefmilieu wordt in een aanzienlijk deel van Drenthe een hogere kwaliteit nagestreefd ten aanzien van bodem, water, lucht, natuur, landschap en cultuurhistorie dan ten aanzien van de ruimtelijke basiskwaliteit.
- Voor zover passend binnen het eerstgenoemde centrale uitgangspunt worden goede voorwaarden geschapen voor degenen die in het landelijk gebied hun bestaansbron vinden.
- Behoud en versterking van het eigen gezicht van Drenthe en ontwikkeling van een eigen karakter van nieuw in te richten gebieden.
- Het voorkomen van versnippering van de ruimte.
- Behoud van het landelijk gebied voor die functies die specifiek aan het landelijk gebied zijn gebonden (dus geen aantasting ervan door stedelijke functies).
- Zorg voor goede overgangssituaties tussen landelijk gebied en kernbebouwing.

1.2. De zonering van het landelijk gebied

De gewenste ontwikkeling van het landelijk gebied is beschreven door middel van:

- a. de ruimtelijke basiskwaliteit
De bedoeling daarvan is dat in het gehele landelijke gebied, ongeacht de zonering, steeds wordt nagegaan of met de gebiedskenmerken rekening kan worden gehouden;
- b. een indeling van de provincie in zes zones, weergegeven op de functiekaart
Het beleid per zone volgt hierna. Voor het agrarische deel van het landelijk gebied is aangegeven in welke mate met de gebiedskenmerken rekening gehouden dient te worden. De belangrijkste gebiedskenmerken staan in het Streekplan aangegeven in een tabel (11.1). Ook dient rekening te worden gehouden met vier nader genoemde kaarten en het reliëf. Op de functiekaart zijn gebieden kleiner dan enige tientallen hectares niet apart onderscheiden. Dit betekent dat binnen een zone kleinere gebieden kunnen voorkomen, waar de richtlijnen van een andere zone van toepassing zijn;
- c. een streefbeeld voor de langere termijn in de vorm van een ontwikkelingskaart
De overwegingen, op grond waarvan gekozen is voor deze zonering, worden in de toelichting behandeld in hoofdstuk B.11. Door middel van deze zonering krijgt de belangafweging in het landelijk gebied gestalte. De aan hoofdstuk B.11 voorafgaande hoofdstukken B.1 tot en met B.10. bevatten telkens de toelichting op één aspect.

- a. Beleid ten aanzien van de ruimtelijke basiskwaliteit die geldt voor het gehele landelijke gebied

Bij inrichtingsmaatregelen en het oprichten van bebouwing dient, ongeacht de zonering, steeds te worden nagegaan of met de gebiedskenmerken, waarvan de belangrijkste zijn aangegeven in tabel 11.1, rekening kan worden gehouden. Dat geldt eveneens voor hetgeen aangegeven is op de kaarten B.7.6. (abiotisch waardevolle situaties), B.8.2. (ecologische structuur), B.9.1. (archeologie) en B.9.2. (cultuurhistorie) en voorts voor het reliëf.

Zorg voor het landschap is in de gehele provincie noodzakelijk, met name ter verbetering van de landschappelijke hoofdstructuur en van de belevingswaarde van het landschap. Kaart B.10.3. biedt een kader voor de verbetering van de landschappelijke kwaliteit.

- b. Beschrijving van het beleid per zone

Zone 1

Binnen deze zone staat de uitoefening van de landbouw op bedrijfseconomische grondslag voorop. Recreatief medegebruik wordt binnen deze zone bevorderd. Daarbij mag de landbouwkundige hoofdfunctie niet wezenlijk worden aangetast.

Inrichtingsmaatregelen die in deze zone in het algemeen toegepast kunnen worden, zijn verbetering van de verkaveling, de waterbeheersing, de ontsluiting, het bodemprofiel en de maarveldligging, een en ander afhankelijk van de kenmerken van een gebied.

Voor vestiging en uitbreiding van bebouwing ten behoeve van de grondgebonden landbouw zijn in deze zone ruime mogelijkheden.

Het rekening houden met de gebiedskenmerken kan in deze zone inhouden dat bij de stichting van nieuwe bedrijven wordt aangesloten bij bestaande bebouwing. Waar openheid kenmerkend is, kan dit betekenen dat nieuwe bebouwing aan de rand wordt gesitueerd; dat kan ook gelden voor beekdalen waar kwel nog kenmerkend is.

Ten aanzien van de intensieve veehouderij wordt een grote mate van terughoudendheid in acht genomen. De vestiging van nieuwe bedrijven voor de intensieve veehouderij wordt daarom in beginsel niet toegestaan. Voor de toevoeging van een tak van intensieve veehouderij aan een bestaand grondgebonden bedrijf en voor de uitbreiding van bestaande intensieve veehouderij, wordt nog de mogelijkheid geboden voor zover dit verenigbaar is met de milieuwetgeving. Dit omvat ook de bescherming van de waterkwaliteit met het oog op drinkwaterwinning (zie B.7.). Gebruik van de grond voor "tijdelijk" bos wordt in deze zone in het algemeen beschouwd als passend bij de functie. De gewenste verbetering van de landschappelijke kwaliteit in deze zone mag de landbouwkundige hoofdfunctie niet wezenlijk aantasten.

Zone 2

Binnen deze zone staat de uitoefening van grondgebonden landbouw op bedrijfseconomische grondslag voorop. Tevens wordt gestreefd naar instandhouding van de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, alsmede de mogelijkheden voor recreatief medegebruik.

Dit betekent dat inrichtingsmaatregelen voor de landbouw toegepast kunnen worden, mits de genoemde waarden in hoofdzaak gehandhaafd blijven. Dat betekent dus ook handhaving in hoofdlijnen van de gebiedskenmerken, van de aspecten op de kaarten B.7.6., B.8.2., B.9.1., B.9.2. en van het reliëf.

Voor de vestiging en uitbreiding van bebouwing ten behoeve van grondgebonden landbouw geldt dezelfde benadering als voor de inrichtingsmaatregelen. Sterker dan in zone 1 betekent dit aansluiting van de nieuwe bebouwing bij bestaande bebouwing en in stand houden van open ruimten, in het bijzonder bij open stroomdalen en essen en in gebieden waar kwel kenmerkend is. Uitbreiding van bestaande grondgebonden bedrijven is in het algemeen mogelijk.

Vestiging van een nieuw bedrijf voor de intensieve veehouderij zal niet worden toegestaan; dat geldt in het algemeen tevens voor toevoeging van een dergelijke tak aan een bestaand grondgebonden bedrijf of de uitbreiding van bestaande intensieve veehouderij.

Gebruik van de grond voor "tijdelijk" bos kan in delen van zone 2 beschouwd worden als passend bij de functie, in andere delen niet. De gebiedskenmerken en de hiervoor genoemde kaarten zijn daarbij richtinggevend.

Landschappelijke verzorging is in zone 2 gewenst. Daarbij dient meer dan in zone 1 ingespeeld te worden op de belangrijkste gebiedskenmerken en de hiervoor genoemde kaarten. Recreatief medegebruik wordt binnen deze zone bevorderd. Daarbij mag de landbouwkundige hoofdfunctie niet wezenlijk worden aangetast.

Zone 3

In deze zone zijn zowel doeleinden van natuur- en landschapsbehoud, cultuurhistorie, recreatief medegebruik als agrarische doeleinden aan de orde.

In beginsel zijn deze doeleinden gelijkwaardig, maar de onderlinge verhouding verschilt per gebied. Binnen deze zone is doorgaans nog een grote samenhang van waarden. Handhaving van deze samenhangen is van wezenlijk belang.

Inrichtingsmaatregelen binnen deze zone dienen te worden afgestemd op behoud, herstel en ontwikkeling van de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie met inbegrip van de aspecten weergegeven op de kaarten B.7.6, B.8.2., B.9.1, B.9.2. en van het reliëf. Dit betekent ook handhaving van de gebiedskenmerken en instandhouding van de landschappelijke structuur. Tevens dient bij de inrichting rekening te worden gehouden met het landbouwkundig gebruik. Een en ander betekent dat de inrichtingsmogelijkheden voor de landbouw variëren, in sommige gebiedsdelen kunnen nog verbeteringen plaatsvinden en in andere niet. Bij verbeteringen ligt de nadruk op de verkaveling.

De vestiging van nieuwe grondgebonden agrarische bedrijven wordt alleen in bijzondere gevallen toegestaan indien dit mogelijk is zonder aantasting van de aanwezige waarden. Uitbreiding van bestaande grondgebonden agrarische bedrijven is in het algemeen mogelijk. De vestiging van nieuwe bedrijven voor de intensieve veehouderij wordt in deze zone niet toegestaan. Dat geldt eveneens voor de toevoeging van een dergelijke tak aan een bestaand grondgebonden bedrijf. De uitbreiding van bestaande intensieve veehouderij wordt evenmin toegestaan.

Gebruik van de grond voor "tijdelijk" bos past in het algemeen niet bij de functie van deze zone. Recreatief medegebruik is binnen deze zone mogelijk voor zover dat past binnen de hiervoor vermelde doeleinden.

Zone 4

Binnen deze zone gaat het om een meervoudige doelstelling van de bossen. Houtproductie, recreatie en behoud, dan wel ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn daar in wisselende maar gelijkwaardige mate aan de orde. De wijze waarop dit gestalte krijgt, kan per bos of per gedeelte van een bos verschillen. De uitwerking hiervan vindt plaats in bestemmingsplannen, in het Regionaal bosplan en bosbeheersplannen. De inrichting van de gebieden binnen deze zone kan afgestemd worden op de functies die ter plaatse gelden.

Voor de uitbreiding van bestaand bos zijn de prioriteiten aangegeven op de kaarten B.8.3. en B.10.3. De vestiging van nieuwe bebouwing is slechts mogelijk voor zover dit noodzakelijk is voor het beheer van het bos.

Zone 5

Binnen deze zone ligt de nadruk op behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden: landbouw en houtproductie zijn daarbij nog van belang voor zover passend bij de doelstelling en als beheersmiddel. Recreatief medegebruik is mogelijk voor zover dit past binnen de doelstelling van natuurbehoud.

De inrichtingsmaatregelen binnen deze zone dienen te worden afgestemd op behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden.

De vestiging van nieuwe bebouwing is slechts mogelijk voor zover dit noodzakelijk is voor het beheer.

Een natuurtechnisch beheer is in deze zone wezenlijk. Beheersplannen spelen daarbij een rol.

Zone 6

Binnen deze zone staan zowel behoud, herstel als ontwikkeling van natuurwaarden voorop. Andere doeleinden zijn slechts aanvaardbaar voor zover deze verenigbaar zijn met of ten dienste staan van de natuurdoelstelling.

Meestal zullen houtteelt en bedrijfsmatige landbouw niet mogelijk zijn in deze zone. Soms is de oogst van hout en landbouw echter juist nodig als beheersmaatregel.

Inrichtingsmaatregelen dienen te worden afgestemd op behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden.

De vestiging van nieuwe bebouwing is slechts mogelijk voor zover dit noodzakelijk is ten behoeve van het beheer.

Recreatief medegebruik is mogelijk voor zover dit past binnen de doelstelling van natuurbehoud.

Een natuurtechnisch beheer is in deze zone wezenlijk. Beheersplannen spelen daarbij een rol.

Doorgaans is verwerving door de overheid of een natuurbeschermingsorganisatie wenselijk (voor een groot deel heeft deze verwerving al plaatsgevonden).

Invloeden en samenhangen tussen zones en gebieden

Negatieve beïnvloeding van buitenaf van gebieden met natuurwaarden en van bossen dient vermeden te worden (dat geldt dus voor de zones 3 tot en met 6 en voor vergelijkbare kleinere gebieden in de beide andere zones). Dit kan gevolgen hebben voor de mogelijkheden van verbetering van de waterhuishouding in de zones 1 en 2; dit speelt met name bij de relatie inzijgingsgebieden-kwelgebieden.

Afstemming van ruimtelijk beleid en inrichting en beheer

Inrichtings- en beheersplannen dienen op het ruimtelijk beleid te worden afgestemd.

De mogelijkheid om de Relatienota toe te passen zal worden bevorderd, in het bijzonder in zone 3. Bij de ontwikkeling van natuurwaarden zullen in het algemeen de prioriteiten volgens de kaart B.8.3. in acht worden genomen.

Wanneer de externe produktie-omstandigheden voor de landbouw vanwege andere belangen zodanig van aard zijn dat een normale bedrijfsmatige landbouw niet goed mogelijk is, is een vergoeding nodig. Dit is echter alleen het geval als er sprake is van een onevenredig nadeel of van een bijzondere beheersprestatie. Een andere mogelijkheid is dat de grond wordt aangekocht.

c. De ontwikkelingskaart

De ontwikkelingskaart geeft de gewenste ontwikkeling aan voor de lange termijn. Voor de betekenis van de ontwikkelingskaart wordt verder verwezen naar hoofdstuk 0 (de inleiding). Het lange-termijnbeleid is voor het landelijk gebied gericht op vergroting van de ruimtelijke kwaliteit. Het beleid wordt gericht op:


- bevordering van de kwaliteit van de onderscheiden functies
- bevordering van de onderlinge samenhang van functies
- vergroting van de belevingswaarde van gebieden
- vergroting van de duurzaamheid van natuurlijke systemen

MILIEUBESCHERMINGS- GEBIEDEN

AANDUIDING + OVERZICHT DEELGEBIEDEN

Kaart 1

LEGENDA

 MILIEUBESCHERMINGSGEBIED

 VERBODSZONE DIEPE
BORINGEN

schaal 1 : 250 000



