

## ONTWERP

Assen, @

Ons kenmerk @

Behandeld door de heer K.S. van der Wal (0592) 36 55 85

Onderwerp: Ontwerpbesluit ingevolge de Wet milieubeheer (Wm) voor Motorcrossclub Zuidwolde te Zuidwolde

ONTWERPBESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INGEVOLGE DE WM VOOR MOTORCROSSCLUB ZUIDWOLDE TE ZUIDWOLDE

**1. DE AANVRAAG**

**1.1 Beschrijving van de aanvraag**

Op 16 mei 2007 hebben wij een aanvraag van Motorcrossclub Zuidwolde (hierna MCCZ) ontvangen voor een vergunning krachtens de Wm voor het oprichten en in werking hebben van een inrichting (artikel 8.1, eerste lid, van de Wm).

Het perceel waarop de inrichting zal zijn gevestigd is gelegen aan de rijksweg N48 (Ommen-Hoogeveen) te Zuidwolde. Het perceel is kadastraal bekend gemeente Zuidwolde, sectie B, nummer 3489 (gedeeltelijk).

De aanvraag heeft betrekking van het opnieuw in gebruik nemen van een motorcrossterrein. Het betreft een motorcrossterrein die meer dan acht uur per week is opgesteld.

Op grond van categorie 19.2 van bijlage I van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) zijn wij bevoegd gezag voor de inrichting.

De vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde tijd.

**1.2 Aanleiding van de aanvraag**

De aanvraag heeft betrekking op het opnieuw in gebruik nemen van een motorcrossterrein gelegen aan de rijksweg N48 (Ommen-Hoogeveen) te Zuidwolde. Op de locatie hebben in ieder geval vanaf begin jaren zeventig crossactiviteiten plaatsgevonden. In 2005 zijn de crossactiviteiten van de MCCZ gestaakt omdat de club niet beschikte over een vergunning ingevolge de Wm en door ons naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State (kenmerk 200506119/1) geen positieve gedoogbeschikking is afgegeven. Het motorcrossterrein kent inmiddels een lange procedurele geschiedenis.

**1.3. Beschrijving aanvraagde activiteiten**

Vergunning wordt gevraagd voor het in werking hebben van een motorcrossterrein. Het terrein wordt primair gebruikt voor trainingen. Tijdens trainingen zijn maximaal acht rijders in de baan.

De openingstijden zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Periode	Woensdag	Zaterdag	Zondag
Broedseizoen vogels (van 15 maart-15 juli)	15.00-19.00 uur	13.00-17.00 uur	10.00-14.00 uur
Overig	13.00-19.00 uur*	13.00-17.00 uur	10.00-14.00 uur

\* De maximale openingsduur in deze periode bedraagt volgens de aanvraag maximaal vier uren.

Naast trainingen worden incidenteel (maximaal acht per jaar ) trainingswedstrijden c.q. clubwedstrijden gehouden. De wedstrijden vinden plaats in het voorjaar en/of het najaar. Uit de aanvraag (pagina 9) kunnen wij afleiden dat de mogelijkheid worden gevraagd om deze wedstrijden ook buiten de vorengenoemde openingstijden te houden. Het gaat daarbij om maximaal zes wedstrijden op de woensdagavonden. De wedstrijden zullen in dat geval tot maximaal 21.00 uur duren. De maximale openingstijd blijft ook op deze dagen vier uren. In de praktijk betekent dit dat wanneer er op woensdag gedurende vier uren een wedstrijd wordt verreden er geen trainingen zullen plaatsvinden. Tijdens wedstrijden zijn maximaal twaalf ridders in de baan.

Door middel van een direct aangrenzende pechplaats van de N48 kunnen crossers op het motorcrossterrein komen. De pechplaats doet tevens dienst als parkeerplaats (maximaal tien voertuigen). In de toekomst is de MCCZ voornemens een parkeerplaats aan de oostkant van het terrein aan te leggen. In de aanvraag wordt beschreven dat de aanvraag betrekking heeft op het parkeren op de pechplaats en het aanleggen en gebruiken van de nieuwe parkeerplaats. Als de nieuwe parkeerplaats is aangelegd, zal niet meer geparkeerd worden op de pechplaats en zal de ingang aan die kant worden afgesloten.

Naast de toekomstige aanleg van de nieuwe parkeerplaats wijken ook de openingstijden enigszins af van de openingstijden zoals die tot het staken van de motorcrossactiviteiten in 2005 van toepassing waren. De maximale crossduur is tijdens alle openingsdagen teruggebracht tot maximaal vier uren per dag. In de avondperiode zullen geen trainingen meer plaatsvinden. De openingstijd op zondag is met een uur verlengd. De openingstijd op woensdagmiddag is in de winterperiode vervroegd. Per saldo is de maximale openingsduur teruggebracht van dertien uren per week naar twaalf uren per week. Aanvraagster geeft aan dat de openingstijden zijn gewijzigd om de geluidsoverlast naar de woonomgeving en de verstoring van de fauna te beperken.

#### **1.4. Locatie van de inrichting**

Het terrein ligt circa 2 km ten zuiden van Hoogeveen en circa 1,5 km ten noordoosten van Zuidwolde langs de rijksweg N48.

Aan de westkant wordt het terrein begrensd door de rijksweg N48. Aan de zuidkant loopt de Zuidwolder waterlossing. Het gebied aan de westkant van de rijksweg N48 en ten zuiden van de Zuidwolder waterlossing is overwegend te typeren als natuur. Aan de noord- en oostkant liggen akkers.

Circa 125 m ten zuiden van het crossterrein bevindt zich de dichtstbijgelegen woning. Het betreft de boerderij aan de De Stuw 18. Op korte afstand van deze boerderij stond tot voor kort nog een onbewoonde boerderij (De Stuw 16). In 2005 is deze boerderij echter afgebrand. Het is onduidelijk of op deze locatie opnieuw een woning of boerderij zal worden gebouwd. In het kader van de beoordeling van het aspect Geluid is het perceel wel in beschouwing genomen.

Circa 350 m ten zuidwesten van het crossterrein bevindt zich eveneens een woning (Ten Arlo 6). Naast deze woning is Camping De Bulte gelegen. Op het terrein bevindt zich tevens een woning (Ten Arlo 5).

De afstand tot andere woningen is groter dan de hiervoor genoemde woningen.

## **2. MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)**

### **2.1 MER-beoordelingsplicht**

De voorgenomen activiteit valt onder categorie 43 van de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage waarvoor een MER-beoordelingsplicht geldt. Op grond van de Wm heeft de aanvrager de voorgenomen activiteit op 22 juli 2005 bij ons aangemeld door middel van een aanmeldingsnotitie (Wm, artikel 7.8a). Daarop hebben wij op 22 februari 2006 het besluit (kenmerk MB/A5/2005007153) genomen dat voor deze voorgenomen activiteit in dit specifieke geval vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder deze voorgenomen activiteit plaatsvindt een milieueffectrapport opgesteld behoefde te worden.

### **2.2 Verloop van de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure**

Op 10 maart 2006 (ons kenmerk 2006002648) hebben wij de startnotitie voor het MER ontvangen. Wij hebben kennisgegeven van de startnotitie door middel van publicatie van een kennisgeving in de De Groene Post en de Hoozeveensche Courant.

De startnotitie heeft vervolgens gedurende vier weken ter inzage gelegen, namelijk van 6 april 2006 tot en met 4 mei 2006, in het gemeentehuis te Zuidwolde en het provinciehuis te Assen.

Gelijktijdig hebben wij de Commissie voor de m.e.r. om een advies om richtlijnen verzocht.

Op 4 mei 2006 ontvingen wij een reactie op de startnotitie van de heer J. de Nes (Ten Arlo 5 te Zuidwolde).

Op 31 mei 2006 heeft de Commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht voor het opstellen van de richtlijnen voor het MER (rapportnummer 1640-96). Wij hebben de richtlijnen voor het opstellen van het MER, waarin de ingekomen reactie is verwerkt, op 18 juli 2006 vastgesteld waarbij wij de door de Commissie voor de m.e.r. aan ons opgegeven richtlijnen integraal hebben overgenomen.

Op 16 mei 2007 heeft de aanvrager het MER met de aanvraag om vergunning op grond van de Wm bij ons ingediend.

Wij hebben geoordeeld dat het MER voldoende uitwerking geeft aan de door de bevoegde instanties opgestelde richtlijnen en de wettelijke eisen die worden gesteld aan het MER en achten het MER daarom aanvaardbaar.

De kennisgeving over de indiening van het MER en de aanvraag om vergunning op grond van de Wm is vervolgens gepubliceerd en heeft daarna gedurende zes weken ter inzage gelegen, namelijk van 20 juni 2007 tot en met 1 augustus 2007 in het gemeentehuis te Zuidwolde en het provinciehuis te Assen. Er is geen gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot het houden van een openbare hoorzitting voor het mondeling naar voren brengen van zienswijzen op het MER.

Na de terinzagetermijn heeft de Commissie voor de m.e.r. beoordeelt of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Het oordeel van de commissie d.d. 27 augustus 2007 is dat alle essentiële informatie aanwezig is in het MER.

### **2.3 Zienswijzen en adviezen naar aanleiding van het MER**

#### **2.3.1. Zienswijzen**

Naar aanleiding van het MER en de vergunningaanvraag zijn bij ons drie schriftelijke zienswijzen binnengekomen.

Op 20 juli 2007 ontvingen wij een zienswijze van Recreatiepark Klein Zwitersland v.o.f, De Stuw 12 te Zuidwolde. Deze zienswijze is bij ons ingeboekt onder nummer 2007009511. Het ontvangst van de zienswijze is bevestigd en de zienswijze is doorgezonden aan de initiatiefnemer en Commissie voor de m.e.r.

De zienswijze is als volgt samen te vatten.

- A1. Uit de geluidsmetingen blijkt dat de motoren niet voldoen aan de geluidseisen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV).
- A2. Het toepassen van speciale geluiddempers is niet voldoende onderzocht.

Op 1 augustus 2007 ontvingen wij een zienswijze van Natuurkampeerterein De Bulte, Ten Arlo 5 te Zuidwolde. Deze zienswijze is bij ons ingeboekt onder nummer 2007009984. Het ontvangst van de zienswijze is bevestigd en de zienswijze is doorgezonden aan de initiatiefnemer en Commissie voor de m.e.r.

De zienswijze is als volgt samen te vatten.

- B1. Het kennisnemen van het feit dat het MER en de vergunningaanvraag ter inzage waren gelegd was bijzonder moeilijk. Daarnaast was het moeilijk de stukken in bezit te krijgen.
- B2. Gelet op de financiële en inhoudelijke steun van de provincie en de gemeente aan de motorcrossclub kan worden betwijfeld of de provincie en de gemeente nog wel een objectieve belangenafweging kunnen maken.
- B3. De situatie kan niet meer beschouwd worden als een bestaande situatie omdat de activiteiten sinds 1984 sterk zijn gewijzigd. Deze wijziging heeft betrekking op de constatering dat destijds werd gecrost met brommertjes en dat er nu motoren uit de zwaarste klassen rijden. Daarnaast wijzen ook de hogere geluidsniveau's op een hogere een gewijzigde situatie.
- B4. Het gebruik van etmaalwaarden als maat voor geluidshinder van het motorcrosssterrein kan worden betwijfeld. Beter is het om de maximale geluidsniveau's te hanteren.
- B5. De bodemdemping voor geluid is te hoog ingeschat.
- B6. Dat de emissiemetingen mogelijk niet zijn uitgevoerd volgens de normen van de KNMV bemoeilijkt de beoordeling of wordt voldaan aan de eisen van de KNMV.
- B7. In de berekeningen is geen rekening gehouden met de hoogte verschillen. Daarnaast is het aanbrengen van een geluidswal niet als mitigerende maatregel beschouwd.
- B8. Het mogelijk stiller worden van de N48 is niet in het onderzoek meegenomen.
- B9. Er is geen toename van het wildcrossen geconstateerd.
- B10. Het is onduidelijk waarom in tegenstelling tot een eerder onderzoek nu geconcludeerd wordt dat de heikikker geen schade zou ondervinden van het motorcrossen.
- B11. In de vergunningaanvraag staat vermeld dat het plaatsen van een damwand om de verdroging tegen te gaan om financiële redenen niet haalbaar is. In het MER wordt te weinig aandacht besteed aan de effecten van het wegpompen van het water. Dit terwijl de verdroging op het terrein, met uitzondering van de verdroging van het ven, wordt veroorzaakt door het wegpompen van het water.
- B12. De maatregel om stofhinder door het besproeien van de baan te beperken, is niet voldoende uitgewerkt.
- B13. De vergunningaanvraag wijkt ten aanzien van het parkeerterrein en de openingstijden af van het MER.
- B14. Het vermoeden bestaat dat de keuze van de ecologische verbindingzone nog niet is gemaakt vanwege het motorcrosssterrein.
- B15. Gelet op ervaringen uit het verleden wordt betwijfeld of hetgeen in het MER wordt geschreven ten aanzien van handhaving en controle daadwerkelijk kan en zal worden uitgevoerd.
- B16. Het zou goed zijn om gedurende de openingstijden een baanbeheerder aanwezig te laten zijn. In het MER en de vergunningaanvraag staat dit niet genoemd.
- B17. Het crossterrein wordt gepresenteerd als een inrichting met een lokaal karakter. Het is niet duidelijk omschreven wat dit lokale karakter inhoudt. In de praktijk kan het ook voorkomen dat mensen van buiten de omgeving gebruik maken van de baan.
- B18. Het MER gaat niet in op de behoefte en noodzaak van een crossterrein op deze locatie.

- B19. De negatieve effecten zijn redenen om het terrein met rust te laten. De positieve effecten lijken niet realistisch.
- B20. In het MER had ook onderzocht moeten worden wat het effect zou zijn als het terrein niet als motorcrossterrein gebruikt zou worden en toch de maatregelen aangaande de damwand en het afvlakken van de baan waren genomen.

Op 1 augustus 2007 ontvingen wij een zienswijze van de Milieufederatie Drenthe, Ten Arlo 5 te Zuidwolde. Deze zienswijze is bij ons ingeboekt onder nummer 200701007. Het ontvangst van de zienswijze is bevestigd en de reactie is doorgezonden aan de initiatiefnemer en Commissie voor de m.e.r.

De reactie is als volgt samen te vatten.

- C1. In het MER had aandacht moet worden besteed aan samenwerking met motorcrossterreinen op andere locaties.
- C2. Geluidsmaatregelen zijn in de aanvraag nauwelijks uitgewerkt en zijn niet afdoende om de negatieve effecten teniet te doen of te compenseren.
- C3. De effecten op de aanwezige natuur (bijvoorbeeld heikikker en vogels) is niet voldoende beschreven.
- C4. In het MER en de vergunningaanvraag is niet voldoende kwalitatieve aandacht voor het reduceren van de negatieve effecten. In de vergunningaanvraag komen de mitigerende maatregelen niet of nauwelijks terug.
- C5. Er is geen serieus maatregelenpakket in beeld gebracht. Omdat een alternatieve locatie op korte afstand beschikbaar is en er geen dringende maatschappelijke redenen zijn, ligt het meer voor de hand de vergunning te weigeren dan het MER aan te laten vullen.
- C6. Gelet op het gewijzigde gebruik van het motorcrossterrein moet worden uitgegaan van een oprichtingsvergunning en een nieuwe situatie en overeenkomstig dienen ook de daarbij behorende geluidscontouren/grenzen worden gebruikt.
- C7. Ook als de aangevraagde activiteiten voldoen aan de geluidsnormen dient naar extra reducerende maatregelen worden gekeken. In het MER en de vergunningaanvraag is hier onvoldoende aandacht voor.
- C8. De gehanteerde bronhoogte is niet juist. De geluidsniveau's zijn hoger dan in eerdere vergunningen en gedoogbeschikkingen.
- C9. De beperking van de openingstijden staan niet juist in de aanvraag en sluiten niet aan bij eerdere rapporten.
- C10. De beschrijving van de effecten op de natuur bij de gehanteerde geluidsniveau's is te summier.
- C11. De status van clubwedstrijden is onduidelijk.
- C12. Er bestaat een verschil in de aanvraag en het MER ten aanzien van de parkeerplaatsen.
- C13. Er is onduidelijkheid over het gebruik van de parkeerplaats langs de weg voordat de nieuwe parkeerplaats in gebruik is genomen.
- C14. Er is niet voldoende aandacht besteed aan de betekenis van het plangebied als ecologische verbindingzone.
- C15. De referentiesituatie is onduidelijk.
- C16. De dempingsfactor van de bodem is te hoog.
- C17. Er is onduidelijkheid over de aanvoer en soort water dat wordt ingezet als stuifbestrijdingsmiddel.
- C18. Het is onduidelijk waarom er op zondag bij gelijkblijvende openingstijden er een korter gebruiksduur wordt gehanteerd.
- C19. Er zijn tegenstrijdige aannames met betrekking tot gebruikstijd in de avonduren.
- C20. De onderbouwing van de gebruiksduur (67%) is gebrekkig.

Reactie op de zienswijzen.

- A1. De geluidmetingen in het kader van de geluidseisen van de KNMV worden volgens een ander methode gemeten. De meetresultaten zijn daardoor niet te vergelijken. Op basis van de uitgevoerde metingen kan dan ook niet gesteld worden dat niet aan de geluidseisen van de KNMV wordt voldaan. In het MER of de aanvraag wordt deze vergelijking ook niet gemaakt.
- A2. Ons inziens is er in het MER voldoende aandacht besteed aan de maatregel. Daarbij merken wij op dat het niet zo is dat de motoren in het geheel niet zijn voorzien van een geluiddemper. Om aan het gehanteerde bronvermogen te voldoen is een geluiddemper reeds noodzakelijk. Het gaat daarbij om een type de demper die landelijk wordt toegepast om aan de steeds strenger wordende eisen van de KNMV te kunnen voldoen. Een nog verdere demping wordt in het MER nog niet haalbaar geacht.
- B1. Kennisgeving heeft plaatsgevonden conform het gestelde in de Algemene wet bestuursrecht.
- B2. De procedure met betrekking tot het totstandkoming van het MER en het behandelen van de vergunningaanvraag heeft plaatsgevonden conform de wettelijke procedures.
- B3. Het MER beschrijft de milieueffecten van het beoogde gebruik van het motorcrosssterrein. De vraag of deze situatie is gewijzigd ten opzichte van het verleden, is in dit stadium van de procedure dan ook niet relevant.
- B4. Er wordt in het MER en de vergunningaanvraag geen etmaalgemiddelde gehanteerd zoals in de zienswijze wordt beweerd. De dosismaat is de zogenaamde etmaalwaarde. Dit is per definitie de hoogste waarde van:
  - de equivalente (of gemiddelde) geluidmissie over de dagperiode (07.00 uur-19.00 uur)
  - de equivalente geluidmissie over de avondperiode (19:00 uur-23:00 uur) + 5 dB(A)
  - de equivalente geluidmissie over de nachtperiode (23:00 uur-07:00 uur) + 10 dB(A)
 In het MER en de vergunningaanvraag is de hier op van toepassing zijnde Handleiding meten en rekenen industrielawaai correct toegepast.  
 De maximale geluidsniveau's zijn overigens zowel in het MER als de aanvraag wel inzichtelijk gemaakt.
- B5. Gelet op het feit dat er sprake is van een zandbaan en het omliggende gebied met name bestaat uit bosgebied en agrarische gronden is terecht gerekend met een 80% tot 100% geluidsabsorberende bodem.
- B6. De emissiemetingen zijn inderdaad niet gedaan volgens de meetmethode van de KNMV. De meetmethode is niet bruikbaar in het kader van deze procedure.
- B7. In de geluidsberekeningen is wel rekening gehouden met de hoogteverschillen. Dit is af te leiden uit de invoergegevens die als bijlage in het MER en de vergunningaanvraag is opgenomen. Uit de invoergegevens blijkt ook dat de geluidswal in de berekeningen is meegenomen.
- B8. Een daling van de geluidsbelasting ondanks een toename van verkeersbewegingen lijkt niet aannemelijk. Als zich al een dergelijke daling voor zou doen zal deze zeer gering zijn. Ons inziens wordt in het MER terecht niet uitgegaan van een toekomstige daling.
- B9. Aangezien er in het verleden geen registratie van wildcrossen heeft plaatsgevonden is de omvang niet te kwantificeren. Wel lijkt het ons aannemelijk dat het wildcrossen af zal nemen als er een legaal alternatief bestaat. Bij de monitoring van de milieueffecten in het kader van de evaluatie van het MER zal het aspect wildcrossen worden meegenomen.
- B10. Wij zijn van oordeel dat het MER op dit onderdeel op pagina's 31 en 33 voldoende inzicht biedt.
- B11. Terecht wordt naar ons oordeel in de vergunningaanvraag gesteld dat verdroging door het doorsnijden van een slecht doorlatende laag niet samenhangt met hervatten van de crossactiviteiten. Het eventueel ongedaan maken van de doorsnijding staat dan ook los van de vergunningprocedure.

- B12. Een verdere detaillering van deze maatregel kan plaatsvinden in de voorschriften van de vergunning.
- B13. Naar ons oordeel wijkt de vergunningaanvraag ten aanzien van de parkeerplaats niet af van het MER. Ten aanzien van de openingstijden wijkt de vergunningaanvraag wel enigszins af van het voorkeursalternatief in het MER. Volgens het voorkeursalternatief zouden er niet meer dan vier clubwedstrijden per jaar in het broedseizoen plaatsvinden terwijl in de vergunningaanvraag sprake is van maximaal zes wedstrijden per jaar. In paragraaf <natuur> staat beschreven hoe wij hier mee om zijn gegaan.
- B14. De keuze over de ecologische verbindingzone staat los van de onderhavige procedure.
- B15. Naar ons oordeel zijn de handhaving en controle op een realistische wijze beschreven.
- B16. Het ontbreken van een beschrijving van de maatregel doet naar ons oordeel niets af van de volledigheid van het MER. In de vergunningvoorschriften wordt overigens het aanwezig zijn van de baanbeheerder wel voorgeschreven.
- B17. Nergens is vastgelegd wat de precieze definitie van "lokaal" in dit kader inhoudt. Het mag echter duidelijk zijn dat de huidige locatie zich niet leent voor nationale en internationale wedstrijden. Ons inziens doet het ontbreken van een definitie van "lokaal" niets af van de volledigheid van het MER.
- B18. De initiatiefnemer heeft het hervatten van de motorcrossactiviteiten op de huidige locatie beoogd. Er is sprake van een zogenaamd inrichtings-MER en niet van een plan-MER.
- B19. Volgens de Wm is een dergelijke beschrijving niet vereist.
- C1. Zie reactie op zienswijze B18.
- C2. Ons inziens is sprake van een volledig MER en een ontvankelijke aanvraag. De vraag of voldoende maatregelen zijn getroffen, dient te worden betrokken in het besluit op de aanvraag.
- C3. Zie reactie op zienswijze B10.
- C4. Aangezien er sprake is van een reeds aangelegde baan en de omvang van de activiteiten beperkt is, is het aantal reële mitigerende maatregelen per definitie gering. Wij zijn van oordeel dat het MER voldoende informatie voor de besluitvorming bevat. Behoudens wat is opgemerkt onder onze reactie op de zienswijze B13 zijn de maatregelen uit het MER in de vergunningaanvraag opgenomen.
- C5. Wij zijn van oordeel dat in het MER de milieueffecten en de maatregelen op een juiste wijze inzichtelijk zijn gemaakt. Daarnaast is ons inziens sprake van een ontvankelijke vergunningaanvraag. De beoordeling of de vergunning kan worden verleend dan wel moet worden geweigerd vindt plaats in het besluit op de vergunningaanvraag.
- C6. Zie reactie op zienswijze B3.
- C7. Ons inziens bevat het MER op dit onderdeel voldoende informatie. De beoordeling of kan worden voldaan aan de geluidsnormen en of er extra maatregelen noodzakelijk zijn, dient plaats te vinden in het besluit op de vergunningaanvraag.
- C8. Gelet op de hoogte van de crossmotoren is het ons ziens niet onjuist om een bronhoogte van 0,8 m te hanteren. Het hanteren van een hogere bronhoogte zou tot een overschatting van de geluidsuitstraling leiden.  
Het verschil met de gedoogbeschikking is gelegen in het feit dat destijds de avondperiode is uitgezonderd. In het MER en de vergunningaanvraag is wel de avondperiode inzichtelijk gemaakt. Door strafvoeslag in deze periode resulteert dit in hogere geluidsniveaus.
- C9. Ten aanzien van de openingstijden verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze B12. Voor het overige zijn ons inziens de maatregelen voldoende meegenomen in de vergunningaanvraag.
- C10. Zie reactie op zienswijze B10.
- C11. De status van de clubwedstrijden is ons inziens niet zozeer van belang. Belangrijk is dat de milieueffecten van de wedstrijden inzichtelijk zijn gemaakt.
- C12. Zowel in het MER als de vergunningaanvraag is sprake van een bestaande parkeerplaats (pechplaats N48) en een nog te realiseren parkeerplaats aan de oostzijde.

- C13. In de aanvraag (paragraaf 5.1) staat ons inziens duidelijk omschreven dat de bestaande parkeerplaats tot het realiseren van de nieuwe parkeerplaats in gebruik zal zijn.
- C14. In het MER zijn de milieueffecten (met name geluid) om de omliggende omgeving voldoende inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is ook het feit dat het terrein zelf een barrière kan vormen voor sommige fauna in het MER meegenomen.
- C15. De keuze voor de referentiesituatie heeft plaatsgevonden in de richtlijnen. Deze richtlijnen zijn reeds vastgesteld. Wel willen wij hier nog over opmerken dat het bepalen van een waardevolle referentiesituatie in de onderhavige situatie erg lastig is omdat de baan en de activiteit reeds lange tijd bestaan.
- C16. Zie reactie op zienswijze B5.
- C17. Zie reactie op zienswijze B12.
- C18. Op pagina 1 van bijrapport Deel B van het MER wordt inderdaad vermeld dat er op zondag sprake is van 25% minder bedrijfsduur. Kennelijk heeft de opsteller van het MER op deze pagina de wijziging dat op zondagen niet drie maar vier uren zal worden gecroost niet verwerkt. Gelet op het feit dat in allen andere delen van het MER en de vergunningaanvraag wel consequent wordt vermeld dat er sprake is van vier uren crossen kan dit als een verschrijving worden gezien. Overigens heeft deze verschrijving geen enkel effect op de berekeningen omdat deze periode niet maatgevend is en daardoor toch al niet was doorgerekend.
- C19. Zie reactie op zienswijze B13.
- C20. Gelet op de ervaringen bij andere motorcrossterreinen in de provincie Drenthe hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat deze aanname in het MER onjuist zou zijn.

### 2.3.2. Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.

Naast het toetsingsadvies over het milieueffectrapport van de Commissie voor de m.e.r. zijn er geen adviezen van de wettelijke adviseurs binnengekomen.

Het advies van de Commissie voor de m.e.r. kan als volgt worden samengevat.

De commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om het milieu een volwaardige rol te laten spelen bij de vergunningverlening. De relevante milieueffecten zijn naar oordeel van de commissie duidelijk beschreven en realistisch beoordeeld. Het MER heeft een goede, leesbare samenvatting.

In haar advies geeft de Commissie voor de m.e.r. de navolgende aanbevelingen voor de besluitvorming.

#### a. Luchtkwaliteit

De commissie constateert dat de bijdrage van het crossterrein aan de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in vergelijking met soortgelijke circuits vrij hoog is ingeschat. De commissie beveelt aan om, conform jurisprudentie, voordat de milieuvergunning wordt verleend het aantal dagen met een luchtconcentratie van PM<sub>10</sub> van meer dan 50 µg/m<sup>3</sup> kwantitatief inzichtelijk te maken en dit te toetsen aan de grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Tevens beveelt zij aan om de berekende concentraties ten gevolge van het gebruik van het crossterrein te onderbouwen.

#### b. Geluid

De commissie constateert dat in het MER de geluidbelasting mogelijk is overschat. De commissie adviseert de mogelijke overschatting van de geluidbelasting en het verwachte effect van de geluidswal te betrekken bij de besluitvorming over de geluidswal.

#### c. Natuur

De commissie adviseert bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit na te gaan of een ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet noodzakelijk is.



d. Overeenstemming tussen MER en vergunningaanvraag

De commissie adviseert bij de vergunningverlening rekening te houden met de in het MER beschreven beperking van maximaal vier wedstrijden in de woensdagavonden tijdens het broedseizoen.

e. Evaluatieprogramma

De commissie adviseert een nulmeting te houden voor de heikikker, de dassen en de broedvogels in het studiegebied. De commissie adviseert de volgende aspecten mee te nemen in het evaluatieprogramma:

- het wildcrossen, aangezien dit de aanleiding tot vergunningverlening is;
- de effecten op de broedvogels, de dassenpopulatie en de heikikker. Zowel op en rondom het terrein als in de ecologische hoofdstructuur;
- effectiviteit van de maatregelen om barrièrewerking tegen te gaan;
- ontwikkeling van grondwaterstanden en invloeden op verdroging.

De commissie adviseert maatregelen uit het meest milieuvriendelijk alternatief te gebruiken wanneer uit de evaluatie blijkt dat de effecten negatiever zijn dan verwacht.

Reactie op het toetsingsadvies

Ad a. Luchtkwaliteit

Bij het opstellen van het MER is gekozen voor een extreme worstcase-situatie. Bij de toetsing van de aanvraag aan het Besluit luchtkwaliteit is beoordeeld of in deze worstcase-situatie wordt voldaan aan de normen. Indien dit het geval is, mag zonder meer worden gesteld dat in de praktijk aan de normen zal worden voldaan.

Ad b. Geluid

In de aanvraag is de aanleg van een geluidswal aangevraagd. Tevens is bij het vaststellen van de maximaal toelaatbare geluidbelasting(MTG)-waarden uitgegaan van de aanwezigheid van een geluidswal. Het advies van de commissie is niet overgenomen en in de voorschriften is de aanleg van een geluidswal opgenomen.

Ad c. Natuur

Op woensdag 17 oktober is er mondeling contact geweest met het bevoegde gezag inzake de Flora- en Faunawet, te weten het Ministerie van LNV. Het Ministerie heeft aangegeven alleen op een formeel verzoek een uitspraak over ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet te kunnen doen. Evenwel is aangegeven dat op basis van de voorliggende stukken een ontheffing niet nodig lijkt, daar er geen verstoring plaatsvindt. Mocht ontheffing toch nodig blijken te zijn, dan lijken er wel mogelijkheden voor ontheffing te zijn.

Ad d. Overeenstemming tussen MER en vergunningaanvraag.

Het advies van de commissie is overgenomen.

Ad e.

Het advies van de commissie is overgenomen. Voordat gebruik gemaakt mag worden van de vergunning dient de nulsituatie ten aanzien van heikikkers, dassen en broedvogels in kaart te zijn gebracht. (zie verder evaluatieprogramma).

## 2.4 Evaluatie MER

Uit de Wm vloeit voort dat de in het MER voorspelde milieugevolgen te zijner tijd moeten worden geëvalueerd en dat bij de besluitvorming over de vergunningaanvraag eveneens een besluit omtrent deze evaluatie moet worden genomen.

Om de voorspelde milieugevolgen te kunnen evalueren, is het noodzakelijk om, alvorens gebruik te maken van de vergunning, een zogenoemde nulmeting uit te voeren. Hierbij zal de huidige situatie ten aanzien van de heikikker, de dassen en de broedvogels in het studiegebied in kaart worden gebracht. Om de ontwikkelingen van grondwaterstanden en invloeden op verdroging van het ven te kunnen monitoren zal gelijktijdig de vegetatie worden geïnventariseerd.

Een nadere uitwerking van de wijze waarop de monitoring van de milieugevolgen en de evaluatie van het MER zal worden uitgevoerd, wordt opgenomen in een door GS op te stellen evaluatieprogramma. Hierin zullen de volgende aspecten worden meegenomen:

- wildcrossen
- effecten op de broedvogels, de dassenpopulatie en de heikikker
- effectiviteit van de maatregelen om barrièrewerking tegen te gaan
- verdroging van het ven

### **3. TOETSINGSKADERS**

#### **3.1. Artikelen 8.8 tot en met 8.11 van de Wm**

De artikelen 8.8 tot en met 8.11 van de Wm omvatten het toetsingskader voor de beslissing op de aanvraag. Hierna geven wij aan hoe de aanvraag zich tot dat toetsingskader verhoudt. Hierbij beperken wij ons tot die onderdelen van het toetsingskader die ook werkelijk op onze beslissing van invloed zijn.

De hierna genoemde gevolgen voor het milieu die de inrichting kan veroorzaken, zijn mede beoordeeld in hun onderlinge samenhang, gezien de technische kenmerken van de inrichting en de geografische ligging van de inrichting.

##### **3.1.1. Provinciaal beleid**

Provinciale staten van Drenthe hebben op 7 juli 2004 het Provinciaal omgevingsplan II (POP II) voor de periode tot 2010-2015 vastgesteld. Het POP II schetst het omgevingsbeleid van de provincie Drenthe voor de korte en middellange termijn.

In het POP II is de locatie waarop het motorcrossterrein is gevestigd aangewezen als Lokaal crossterrein (Functiekaart 2, "Overige aanduidingen").

In paragraaf C.8.6. (pagina 180) van het POP II wordt het provinciale beleid ten aanzien van geluidshinder opleverende vormen van recreatie uitgewerkt. In het algemeen wordt gesteld dat geluidshinder opleverende recreatievormen in principe worden ondergebracht in de drie regionale geluidsportcentra. Deze centra liggen nabij Assen, Roden en Emmen. Daarnaast wordt geschreven dat naast de regionale geluidsportcentra er twee lokale motorcrossterreinen nabij Zuidwolde en Westerbork zijn. Specifiek wordt nog over Zuidwolde opgemerkt dat het terrein alleen voor lokaal gebruik is bestemd. Dit betekent volgens het POP II dat het terrein uitsluitend gebruikt wordt voor trainingen en onderlinge clubwedstrijden. Daarnaast mag op het terrein niet meer dan dertien uur per week worden gecrost. Geconcludeerd kan worden dat de invulling die de MCCZ, getuige de vergunningaanvraag, aan het motorcrossterrein wenst te geven in lijn is met het provinciale beleid zoals dit is vastgelegd in het POP II.

##### **3.1.2. Beste beschikbare technieken (BBT)**

Ingevolge artikel 8.11, derde lid, van de Wm dienen in het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu aan de vergunning voorschriften te worden verbonden, die

nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende BBT worden toegepast.

Overeenkomstig artikel 8.11, vierde lid, van de Wm, juncto artikel 5a.1 van het Ivb milieubeheer dienen wij bij de bepaling van BBT te betrekken, rekening houdend met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen, en met het voorzorg- en het preventiebeginsel:

- de toepassing van technieken die weinig afvalstoffen veroorzaken;
- de toepassing van minder gevaarlijke stoffen;
- de ontwikkeling, waar mogelijk, van technieken voor de terugwinning en het opnieuw gebruiken van de bij de processen in de inrichting uitgestoten en gebruikte stoffen en van afvalstoffen;
- vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd;
- de vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis;
- de aard, de effecten en de omvang van de betrokken emissies;
- de data waarop de installaties in de inrichting in gebruik zijn of worden genomen;
- de tijd die nodig is om een betere techniek toe te gaan passen;
- het verbruik en de aard van de grondstoffen, met inbegrip van water, en de energie-efficiëntie;
- de noodzaak om het algemene effect van de emissies op en de risico's voor het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken;
- de noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken.

Overeenkomstig artikel 8.11, vierde lid, van de Wm, juncto artikel 5a.1 van het Ivb dienen wij bij de bepaling van BBT rekening te houden met de Regeling aanwijzing BBT-documenten. Met de in tabel 1 van de bij deze regeling behorende bijlage opgenomen documenten moet rekening worden gehouden, voor zover het de daarbij vermelde installaties betreft als bedoeld in bijlage 1 van de EG-richtlijn Geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (GPBV-installaties). Wij concluderen dat de aanvraag geen betrekking heeft op een GPBV-installatie en hebben derhalve geen rekening gehouden met de in tabel 1 genoemde documenten.

In tabel 2 van de bijlage van de regeling worden Nederlandse informatiedocumenten opgenoemd die kunnen worden aangemerkt als een adequate en actuele invulling van BBT en die ingevolge de regeling door het bevoegd gezag bij het bepalen van BBT zullen moeten worden toegepast. Het betreft zowel documenten die op alle inrichtingen van toepassing zijn als ook documenten die slechts op specifieke inrichtingen van toepassing zijn. Bij de bepaling van BBT hebben wij ingevolge de regeling rekening gehouden met de Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB). In paragraaf 3.6 wordt inhoudelijk op deze richtlijn ingegaan.

### **3.2. Groene wetten**

#### **3.2.1. Habitatrichtlijn**

De Habitatrichtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit door het in stand houden van de natuurlijke habitatten en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten (artikel 2, eerste lid, van de Habitatrichtlijn).

De richtlijn kent een tweeledig beschermingsregiem:

- gebiedsbescherming
- soortenbescherming

De inrichting is niet gelegen in of nabij een habitatrictlijngebied. Het meest dichtbij gelegen gebied dat in het kader van de habitatrictlijn is aangewezen, is het Dwingelderveld wat gelegen is op circa 10 km afstand van het motorcrossterrein.

Gezien de afstand van de inrichting tot het genoemde gebied zullen de aangevraagde activiteiten geen significante gevolgen hebben voor dit gebied.

### 3.2.2. Flora- en Faunawet

De Flora- en Faunawet heeft betrekking op de individuele beschermde plant- en diersoorten. Soortbescherming dient primair aan de orde te komen in het kader van deze Flora- en Faunawet. Uit jurisprudentie blijkt dat in het kader van de milieuvergunning een aanvullende beoordeling plaats dient te vinden. Deze aanvullende beoordeling dient in te houden dat wordt gezien of vanwege het in werking zijn van de inrichting zodanige nadelige gevolgen voor bepaalde ter plaatse aanwezige soorten te verwachten zijn dat dit aanleiding voor ons moet zijn om nadere voorschriften aan de vergunning te verbinden.

Gedurende met name de laatste jaren heeft er veelvuldig ecologisch veldonderzoek op het terrein plaatsgevonden. Deze onderzoeken zijn meegenomen in het milieueffectrapport. Naar aanleiding van mogelijke negatieve effecten op de beschermde soorten zijn maatregelen geformuleerd waarmee deze effecten kunnen worden voorkomen dan wel worden verkleind. De maatregelen hebben met name betrekking op de openingstijden en de inrichting van de baan. De aangevraagde situatie betreft de situatie waarin de maatregelen worden getroffen. In paragraaf 5.6 van de aanvraag staan de maatregelen beschreven. Deze paragraaf maakt deel uit van de vergunning.

In het MER is als mitigerende maatregel aangegeven dat in het broedseizoen maximaal vier wedstrijden op woensdagavond mogen worden gehouden. De beschrijving in de vergunningaanvraag laat een theoretische mogelijkheid bestaan om alle zes wedstrijden op woensdagavond te organiseren. In de vergunningvoorschriften hebben wij bepaald dat er in het broedseizoen maximaal vier wedstrijden op woensdagavond mogen worden gehouden.

Wij concluderen dat de aangevraagde activiteit in combinatie met de voorschriften niet dusdanige nadelige effecten op beschermde soorten heeft dat wij de vergunning zouden moeten weigeren.

### 3.2.3. Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 heeft betrekking op gebiedsbescherming, en de Vogelrichtlijn is volledig in deze wet geïmplementeerd. De activiteit vindt niet plaats in of in de nabijheid van een beschermd natuurmonument en/of een Natura 2000-gebied als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Er is dan ook geen sprake van een vergunningplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet.

## 3.3. Lucht

### 3.3.1. Algemeen

De aangevraagde activiteiten op het motorcrossterrein leiden in zekere mate tot beïnvloeding van de luchtkwaliteit. Hierbij valt te denken aan emissies van de crossmotoren en de emissies van het verkeer van en naar het motorcrossterrein. Eveneens kan tijdens het gebruik van de crossbaan, in met name droge perioden, stof opwaaien.

De grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxiden, koolmonoxide, zwevende deeltjes, lood en benzeen in de lucht worden door ons als toetsingscriterium gehanteerd. De grenswaar

den geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens en van het milieu in zijn geheel, binnen een bepaalde termijn moet zijn bereikt. In beginsel dienen de best beschikbare technieken te worden voorgeschreven. Worden desondanks overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen verwacht dan is het zoeken naar aanvullende eisen of alternatieven geboden.

Alleen ten aanzien van de stoffen genoemd in het Blk 2005 waarvan te verwachten is dat deze nu dan wel in de toekomst de gestelde grenswaarden zullen overschrijden of door de inrichting in hoge concentraties worden uitgestoten, is het noodzakelijk dat een onderzoek wordt verricht naar de mogelijke gevolgen van het in werking zijn van de inrichting. Concreet betekent dit dat in de onderhavige situatie getoetst is aan de gestelde normen met betrekking tot fijn stof en stikstofdioxiden (NO<sub>x</sub>).

Wanneer een aangevraagde activiteit een verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengt dient deze verslechtering in beeld gebracht te worden door vaststelling van de immissieconcentratie. Deze immissieconcentratie wordt opgeteld bij het ter plaatse heersende achtergrondniveau. De totale concentratie dient te voldoen aan de grenswaarden genoemd in het Blk 2005.

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het Blk 2005 niet van toepassing is op de werkplek (lees binnen de inrichting).

In de aanvraag is beschreven dat de crossmotoren die op het motorcrossterrein rijden voldoen aan de eisen van de KNMV. Dit betekent dat er goed onderhouden motoren zullen rijden. Om stofverspreiding te voorkomen, wordt de baan in droge perioden nat gehouden.

### 3.3.2. Normen Besluit luchtkwaliteit

In deze paragraaf zal worden getoetst aan het vigerende, hierna te noemen Blk 2005.

#### - Fijn stof

In het Blk 2005 is voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) in de buitenlucht een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde opgenomen, ingaande per 1 januari 2005. Met uitzondering van de eigen arbeidsplaats geldt deze norm overal. Verder geldt dat het aantal dagen met een gemeten daggemiddelde PM<sub>10</sub>-concentraties boven 50 µg/m<sup>3</sup> de grens van 35 niet mag overschrijden.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) verricht door het gehele land continue metingen naar de luchtkwaliteit. De meetgegevens zijn te vinden op de internetsite [www.lml.rivm.nl](http://www.lml.rivm.nl). Voor wat betreft de toetsing aan het Blk 2005, hebben wij gebruikgemaakt van de meest recente meetgegevens. Dit zijn de meetwaarden zoals gepubliceerd in het rapport van het Milieu en Natuur Planbureau van maart 2006, met als titel: Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek, MNP-rapport 500093003/2006. Hieruit blijkt dat ter plaatse wordt voldaan aan het Blk 2005. Deze stelling geldt zowel voor het jaar 2005 (huidige situatie) als in het jaar 2010 (nieuwe prognose).

#### - Stikstofdioxiden

Voor stikstofdioxide gelden de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens:

- 200 µg/m<sup>3</sup> als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal achttien maal per kalenderjaar mag worden overschreden en
- 40 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie, uiterlijk op 1 januari 2010.

Ook voor stikstofdioxide geldt dat ter plaatse wordt voldaan aan het Blk 2005.

### 3.3.3. Toetsing

In de aanvraag en het MER is beschreven welke bijdrage de aangevraagde activiteiten levert aan de luchtkwaliteit op de grens van de inrichting. Het betreft een indicatieve worstcase-berekening. Uit de berekening blijkt dat de bijdrage gering is en dat de grenswaarden uit het Blk 2005 niet worden overschreden. In de onderstaande tabel is dit weergegeven.

Stof	Grenswaarde ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Jaargemiddelde achtergrondconcentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Jaargemiddelde bijdrage MCCZ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Jaargemiddelde achtergrondconcentratie + bijdrage MCCZ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Fijn stof (PM10)	40	17,3	1,2	18,5
Stikstofoxiden (NOx)	40	20,6	1,2	21,8

Berekend kan worden dat bij een jaargemiddelde concentratie fijn stof van  $18,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , de 24-uursgemiddelde concentratie van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  niet meer dan 12 keer per jaar wordt overschreden. Hiermee wordt voldaan aan de norm dat deze concentratie niet meer dan 35 maal per jaar mag worden overschreden.

Ten aanzien van  $\text{NO}_2$  kan worden berekend dat bij de aangegeven jaargemiddelde concentratie van  $21,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , de uurgemiddelde concentratie maximaal  $107 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de norm dat een uurgemiddelde concentratie van  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden.

### 3.3.4. Conclusie

Wij komen tot de conclusie daad er in redelijkheid geen aanvullende maatregelen of voorzieningen te treffen zijn om de emissies verder te beperken. Daarnaast concluderen wij dat wordt voldaan aan de grenswaarden van het Blk 2005.

## 3.5. Geluid

### 3.5.1. Algemeen

De bedrijfsactiviteiten van de Motorcrossclub Zuidwolde hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. Deze geluidsemissie wordt vooral bepaald door de crossmotoren.

De door de inrichting veroorzaakte geluidsbelasting in de omgeving is in kaart gebracht in een akoestisch rapport van Royal Haskoning, kenmerk 9S0676 van 27 april 2007.

Het geluid wordt beoordeeld op basis van de representatieve bedrijfssituatie. Dit is de toestand waarbij de inrichting volledig gebruikmaakt van de vergunde capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. Beoordeeld worden de geluidsbelasting, de maximale geluidsniveaus en de indirecte hinder als gevolg van het in werking zijn van de inrichting.

### 3.5.2. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Het terrein van de Motorcrossclub ligt op het gezoneerde industrieterrein Motorsportterrein Zuidwolde in de gemeente De Wolden. Voor dit terrein is een zone als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder vastgesteld.

Buiten de zone mag de equivalente geluidsbelasting vanwege de onderhavige inrichting, samen met de overige inrichtingen, niet hoger zijn dan 50 dB(A). Binnen de zone worden geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen beschermd. In het kader van de Wet geluidhinder worden tuinen, stallen, kampeerplaatsen en broedplaatsen van fauna niet als geluidsgevoelige bestemming beschouwd.

Omdat de totale geluidbelasting op dit industrieterrein in het verleden hoger was dan 55 dB(A) voor de gevels van woningen rond het industrieterrein, was er sprake van een zogenaamde saneringssituatie. Hiervoor hebben wij een saneringsprogramma opgesteld. Dit saneringsprogramma hebben wij aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) voorgelegd. De minister van VROM heeft het bedoelde saneringsprogramma vastgesteld bij besluit van 28 september 1998, kenmerk MBG 99181681/970.

In de zone is een aantal geluidgevoelige bestemmingen gelegen waarvoor op grond van het voornoemde saneringsprogramma door de minister van VROM een maximaal toelaatbare geluidbelasting (MTG)-waarde is vastgesteld. Overeenkomstig de toetsing aan de zone moet worden getoetst aan de vastgestelde MTG-waarden.

Buiten de zone mag de geluidbelasting vanwege de onderhavige inrichting niet hoger zijn dan 50 dB(A) en bij de woningen in de zone mag de geluidbelasting op grond van het voornoemde saneringsprogramma niet hoger zijn dan de in het saneringsprogramma aangegeven MTG-waarden. Voor de woningen Ten Arlo 5 en 6 en De Stuw 16, respectievelijk De Stuw 18, gelegen binnen de zone, zijn door minister van VROM hogere grenswaarde(n) vastgesteld van 55 dB(A) respectievelijk 58 dB(A). Voor de woningen Ten Arlo 1, 2, 3 en 4, Alteveer 105 en De Stuw 14 geldt de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 55 dB (A).

In het akoestisch rapport dat deel uitmaakt van de aanvraag is de geluidmissie, zowel voor de dag-, als de avondperiode, aangegeven ter plaatse van de door de zonebeheerder vastgestelde zonebewaakingspunten zowel gelegen op de vastgestelde 50 dB(A)-contour als bij relevante woningen binnen de zone.

Binnen de inrichting worden geluidsbeperkende maatregelen getroffen. Uit het saneringsonderzoek blijkt dat de aanleg van een geluidswal noodzakelijk werd geacht. Het betreft een geluidswal ten zuiden van de zogenaamde zuidlus die een verlaging van de geluidbelasting zou betekenen voor de woningen gelegen aan De Stuw 16 en 18. In de voorschriften bij de vergunning hebben wij bepaald dat deze geluidswal moet worden aangelegd.

De bronvermogens van de crossmotoren zijn door middel van plaatselijke meting vastgesteld. In de aanvraag is beschreven dat de motoren voldoen aan de landelijk geldende geluidseisen van de KNMV. Daarmee heeft de aanvraagster, voor het aspect geluid, voldaan aan het vereiste dat de best beschikbare technieken moeten worden toegepast.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt (de inrichting is de enige inrichting op het industrieterrein) dat de berekende geluidmissie afkomstig van de crossbaan voor zowel de trainingen en de trainingwedstrijden, past binnen de beschikbare geluidruimte voor het desbetreffende industrieterrein. De 50 dB(A)-zone en de vastgestelde MTG's worden zowel in de dag- als avondperiode niet overschreden.

### 3.5.3. Maximaal geluidsniveau (L<sub>Amax</sub>)

Volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening moet gestreefd worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente niveau uitkomen.

De in de handreiking aanbevolen grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus bedragen 70 en 65 dB(A) in respectievelijk de dag- en avondperiode. Bij de meest nabijgelegen woningen wordt niet

aan de streefwaarden voldaan. Aan de grenswaarden wordt voor de dagperiode wel voldaan. Voor de avondperiode wordt de grenswaarde op twee woningen (De Stuw 18 en 16) met respectievelijk 3 à 4 dB(A) overschreden. In bepaalde situaties en onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging van deze grenswaarden af te wijken of activiteiten uit te zonderen van de toetsing.

In deze specifieke situatie zijn wij van mening dat een hogere grenswaarde dan de grenswaarde van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van 65 dB(A) in de avondperiode, toelaatbaar kan worden geacht. De volgende redenen liggen hieraan ten grondslag.

- De veroorzakende activiteiten (de clubwedstrijden die zich uitstrekken tot de avondperiode), treden slechts een beperkt aantal keren een korte periode op, te weten maximaal zes keer per jaar en ten hoogste 1 avond per week.
- De clubwedstrijden beperken zich tot het begin van de avondperiode (uiterlijk tot 21.00 uur).
- Om de overlast voor omwonenden en campinggasten te beperken worden geen wedstrijden in juli en augustus gereden.
- De woning gelegen aan De Stuw 16 is in 2005 afgebrand. De woning was al geruime tijd onbewoond (en onbewoonbaar). Uitgaande van de feitelijke situatie, behoeft deze woning voor de maximale geluidsniveaus in deze vergunning, niet te worden beoordeeld. Daarnaast zijn er, voor zover bekend, geen plannen om op deze locatie nieuwbouw te plegen.
- De overschrijding van de maximale geluidsniveaus blijft daarmee beperkt tot 3 dB(A) bij één woning (boerderij gelegen aan de De Stuw 18).
- Vast is komen te staan dat verdere maatregelen ter vermindering van de maximale geluidsniveaus op het beoordelingspunt (De Stuw 18) redelijkerwijs niet mogelijk zijn. Er wordt immers al een geluidswal aangelegd om de geluidbelasting op deze woning te verminderen. Om de maximale geluidsniveaus te beperken tot 65 dB(A), zou aanvullend een aarden wal van circa 125 m lengte en 3 m hoogte nodig zijn, zo blijkt uit berekening uitgevoerd door de provincie Drenthe. Nog afgezien van wenselijkheid en technische haalbaarheid van een dergelijke wal in een bosachtig terrein is de aanleg van de wal een maatregel die vanuit financieel oogpunt (kosten ruim € 40.000,--) redelijkerwijs niet van de inrichting kan worden verlangd. Voor de motorcrossclub is het van essentieel belang om in de avondperiode (tot maximaal 21.00 uur) clubwedstrijden te houden.
- Uitgaande van een te verwachten geluidwering van de gevel van 20 dB(A), mag ervan uitgegaan worden dat aan een toelaatbaar te achten waarde voor het maximale geluidsniveau binnen van 50 dB(A) in de avondperiode kan worden voldaan.

Omdat, zoals gezegd, deze situatie slechts één keer per week en maximaal twee uur in de avondperiode voor komt, achten wij de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening op dit punt niet toegesneden op de situatie en achten wij een grenswaarde van maximaal 69 dB(A) aanvaardbaar. De maximaal toegestane geluidsniveaus hebben wij in een voorschrift vastgelegd.

#### 3.5.4. Camping

Binnen de zone zijn twee campings (Klein Zwitserland en De Bulte) gesitueerd. De campings zijn in het kader van de wet geen geluidgevoelige bestemmingen. Voor de campings zijn dan ook geen MTG's vastgesteld. Indien de inrichting in gebruik is heerst bij de campings een geluidbelasting van 49 dB(A) respectievelijk 55 dB(A). Mede gelet op het geringe gebruik van het crosscircuit achten wij deze niveau's aanvaardbaar.

#### 3.5.5. Indirecte hinder

Onder indirecte hinder wordt verstaan de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door transportbewegingen van en naar de inrichting zolang de transportmiddelen zich op de openbare weg bevinden.



Het geluid van het verkeer van en naar de inrichting over de openbare weg wordt beoordeeld volgens de circulaire Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wm d.d. 29 februari 1996.

Het geluid van het verkeer van en naar een inrichting gelegen op een gezoneerd industrieterrein mag echter bij vergunningverlening Wm niet worden getoetst aan de in de circulaire genoemde grenswaarden, omdat hierdoor het speciale regime en vergunningstelsel voor bedrijven op een gezoneerd industrieterrein worden doorkruist. De verkeersaantrekkende werking behoeft derhalve niet te worden getoetst conform de jurisprudentie (onder andere dossiernummer E03.96.0906) van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Overigens zal op de woningen, vanwege de verkeersaantrekkende werking, een etmaalwaarde optreden van ten hoogste 46 dB(A). Er is daarom geen aanleiding voor het stellen van middelvoorschriften.

### 3.5.6. Conclusie

Ten aanzien van de geluidsbelasting, maximale geluidsniveaus en indirecte hinder is de situatie milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Wij hebben aan de vergunning voorschriften verbonden, waarin grenswaarden zijn gesteld op beoordelingspunten bij woningen van derden en op de zonegrens. De geluidbelasting op deze punten is overeenkomstig de aanvraagde geluidsruijme met inachtneming van de maatregelen zoals die in het saneringsprogramma zijn gesteld.

Binnen de inrichting zijn en worden maatregelen en voorzieningen getroffen ter beperking van de geluidsproductie. Bij het opstellen van de voorschriften hebben wij rekening gehouden met die voorzieningen.

Gelet op het feit dat de inrichting alleen in de dag- en avondperiode in werking is, vergunnen wij alleen in deze perioden geluidsruijme.

Een overzicht van de beoordelingspunten is gegeven in bijlage 2 van de vergunningvoorschriften.

## 3.6. Bodem

### 3.6.1. Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB)

Het (nationale) preventieve bodembeschermingbeleid is vastgelegd in de NRB bedrijfsmatige activiteiten. Wij hanteren de NRB als het primaire toetsingskader voor de beoordeling van bodembedreigende activiteiten.

De activiteiten in de aanvraag dienen getoetst te worden aan de NRB. De NRB geeft aan welke bedrijfsmatige activiteiten bodembedreigend zijn en voor welke activiteiten bodembeschermende maatregelen en een nulsituatieonderzoek nodig zijn. Of een activiteit bodembedreigend is, hangt af van de gebruikte stoffen, de aanwezige apparatuur of opslagfaciliteit en de bedrijfsvoering. Aan de hand van de NRB kan per bedrijfsactiviteit een emissiescore worden bepaald. Deze emissiescore is een maat voor het bodemrisico als gevolg van die activiteit. De juiste voorzieningen en maatregelen verlagen de emissiescore. Afhankelijk van de emissiescore wordt de bedrijfsactiviteit ingedeeld in een bodemrisicocategorie. Een emissiescore van 1 betekent een verwaarloosbaar bodemrisico (bodemrisicocategorie A). Er hoeven dan geen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Bij een emissiescore groter dan 1 moeten wel aanvullende maatregelen worden getroffen.

Het uitgangspunt van het nationale bodembeleid is dat door een doelmatige combinatie van maatregelen en vloeistofdichte voorzieningen een verwaarloosbaar risico wordt gerealiseerd. Combinaties van voorzieningen en maatregelen die leiden tot een emissiescore van 1 - dat wil zeggen een verwaarloosbaar bodemrisico geven - representeren BBT.

De potentieel bedreigende activiteiten betreffen in deze situatie het (bij)tanken van brandstof en het incidenteel bijvullen van olie en koelvloeistof. Door ondeskundig handelen en/of het ontbreken van de juiste bodembeschermde voorzieningen en maatregelen kan verontreiniging van de bodem optreden.

In de aanvraag is beschreven dat maatregelen worden getroffen om bodemverontreiniging te voorkomen. De potentieel bodembedreigende activiteiten zullen plaatsvinden op een verharde ondergrond (vloeistofkerende voorziening). Daarnaast worden de activiteiten uitgevoerd boven een zogenaamde milieumat. De milieumat absorbeert onverhoopt gemorste vloeistoffen.

Wij concluderen dat in het kader van de NRB door de genomen maatregelen en voorziening sprake is van een verwaarloosbaar bodemrisico.

### 3.6.2. Bodemonderzoek

Voor de inrichting is op 29 november 1997 door Eco Reest een bodemonderzoek (projectnummer 97-11-033) uitgevoerd. Per brief van 3 maart 1998 (kenmerk RH/aw 980129) heeft Eco Reest een nader toelichting gegeven op de gemeten concentratie olieachtige verbindingen in het bovengrondmengmonster. De gemeten concentratie olieachtige verbindingen ligt in de orde van grootte van de streefwaarde. Deze verhoogde concentratie ontstaat doordat de grondsoort ter plaatse (bosgrond) van nature een hoog gehalte aan humuszuren bevat. Deze verhoogde concentratie kan daarom als de achtergrond situatie worden gezien. Verder zijn in de onderzochte grondmonsters geen gehalten van de onderzochte parameters boven de streefwaarde en/of de detectiegrens aangetroffen. In het grondwater zijn geen verhoogde gehalten aan olie of BTEX aangetroffen.

Wij concluderen dat de aangetroffen concentraties bij huidige gebruik (motorcrossterrein) geen aanleiding vormen om risico's te verwachten voor volksgezondheid en milieu.

De resultaten van het bodemonderzoek zullen dienen als referentie voor een eventuele toekomstige verontreiniging van grond en grondwater.

Het risico dat door de aangevraagde activiteiten in combinatie met de getroffen maatregelen een bodemverontreiniging ontstaat, is verwaarloosbaar conform het gestelde in de NRB. Het is dan ook niet noodzakelijk dat de bodemkwaliteit periodiek wordt gecontroleerd.

### 3.7. Water

Binnen de inrichting is geen aansluiting op het drinkwaternet aanwezig. Eveneens wordt geen water opgepompt. Binnen de inrichting ontstaat geen afvalwater en is ook geen aansluiting op het openbaarriool aanwezig.

### 3.8. Energie

Binnen de inrichting bevindt zich geen aansluiting op het elektriciteit- en/of gasnet. Daarnaast wordt binnen de inrichting ook niet op een andere wijze energie opgewekt.

De motoren gebruiken wel brandstof. Aangezien het brandstofgebruik beperkt is en het reguliere crossmotoren (KNMV goedgekeurde motoren) betreft zien wij geen relevant besparingspotentieel aanwezig.

### 3.9. Afvalstoffen

Gelet op het feit dat er binnen de inrichting ook wedstrijden worden gehouden bestaat de mogelijkheid dat er door het aanwezige publiek zwerfvuil ontstaat. Om het ontstaan van zwerfvuil te beperken is in de voorschriften opgenomen dat voorzieningen aanwezig moet zijn waarin bezoekers zich van eventueel afval kunnen ontdoen. Daarnaast wordt in de voorschriften bepaald dat het terrein na trainingen en wedstrijden schoon moet worden achtergelaten.

## 4. CONCLUSIE

Wij hebben de gevolgen voor het milieu die de inrichting kan veroorzaken beoordeeld, mede in hun onderlinge samenhang, gezien de technische kenmerken van de inrichting en de geografische ligging van de inrichting.

Binnen de inrichting zullen de van toepassing zijnde BBT worden toegepast en zal worden voldaan aan de voor de inrichting geldende grenswaarden (zie artikel 8.8, derde lid, van de Wm).

Op grond van vorenstaande overwegingen kunnen wij de gevraagde Wm-vergunning verlenen. Ter bescherming van het milieu verbinden wij voorschriften aan de vergunning.

## 5. BESLISSING

Gedeputeerde staten van Drenthe;

gelet op het voorgaande en de ter zake geldende wettelijke bepalingen;

BESLUITEN:

- I. de door MCCZ aangevraagde vergunning als bedoeld in artikel 8.1 van de Wm voor een motorcrossterrein te verlenen voor onbepaalde tijd;
- II. aan deze Wm-vergunning de voorschriften en beperkingen te verbinden, zoals die in bijbehorende voorschriften zijn opgenomen;
- III. te bepalen dat paragraaf 5.6 van de aanvraag deel uitmaakt van de vergunning;
- IV. te bepalen dat voorschrift 6.3.1 gedurende drie jaar nadat de Wm-vergunning haar geldigheid heeft verloren van kracht blijft.

Gedeputeerde staten voornoemd,

, secretaris , voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.

Het origineel van dit besluit wordt verzonden aan:

- MCCZ, t.a.v. de heer E. Posthumus, Boslaan 62, 7921 LE Zuidwolde

Afschrift aan:

- het college van burgemeester en wethouders van De Wolden, Postbus 20, 7920 AA Zuidwolde
- het college van burgemeester en wethouders van Hoogeveen, Postbus 20000, 7900 PA Hoogeveen
- het dagelijks bestuur van het waterschap Reest en Wieden, Postbus 120, 7940 AC Meppel
- de VROM-Inspectie, Regio Noord, Postbus 30020, 9700 RM, Groningen
- de Commissie voor de milieueffectrapportage, Postbus 2345, 3500 GH Utrecht

gm/coll. F:\PRODUCT\FG\CTB\Ontwerpen (brieven, enz.)\ob-mb-motorcrossclub zuidwolde.doc