Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven

Provincie Zuid-Holland

december 2010
Definitief

Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven

dossier : BA2435-100-101
registratienummer : WN-ZH20100076
versie : 2

Provincie Zuid-Holland

december 2010
Definitief

© DHV B.V. Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.
Het kwaliteitssysteem van DHV B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001.

INHOUD BLAD

1	SAMENVATTING	3
2	LEESWIJZER	4
3	AANLEIDING	5
3.1	Historie	5
3.2	Mogelijkheden voor verplaatsing in drie fasen	6
3.3	Kernvraag	6
3.4	Op zoek naar potentieel geschikte locaties	8
3.5	Harde belemmeringen	8
3.6	‘Zachte belemmeringen’	10
4	LOCATIE-ANALYSE	17
4.1	Selectie van geschikte gebieden	17
4.2	Selectie van geschikte locaties	19
4.3	Analyse en haalbaarheid	31
4.4	Geluid	31
4.4.1	Beoordelingskader	31
4.4.2	Beoordeling	32
4.4.3	Conclusie	33
4.5	Ecologie en natuurwaarden	33
4.5.1	Beoordelingskader	33
4.5.2	Beoordeling	34
4.5.3	Conclusie	35
4.6	Externe veiligheid	35
4.6.1	Beoordelingskader	35

4.6.2	Beoordeling	37
4.6.3	Conclusie	42
4.7	Kosten	42
4.7.1	Beoordelingskader	42
4.7.2	Beoordeling	42
4.7.3	Verwijderen huidige kartbaan	44
4.7.4	Verplaatsingskosten	44
4.7.5	Kosten indoor kartbaan	45
4.7.6	Conclusie	45
4.8	Bereikbaarheid	45
5	CONCLUSIES	46
6	COLOFON	49

1 SAMENVATTING

De provincie Zuid-Holland heeft aan DHV gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de verplaatsingsmogelijkheden van de Kartbaan Strijen, binnen de provincie Zuid-Holland. Het gaat hier om een ruimtelijke analyse waarbij wordt geconcentreerd op de milieuhygiënische inpassingsmogelijkheden op basis van GIS[1]. Daarbij wordt ook een inschatting van de kosten van verplaatsing gemaakt. Een verkenning van de financiële haalbaarheid en mogelijke financieringsbronnen maakt geen deel uit van de vraag van de provincie Zuid-Holland.
We onderscheiden in dit onderzoek drie fasen:

1. Op zoek naar potentieel geschikte locaties met behulp GIS (Geografische Informatie Systeem).
2. Het uitvoeren van een locatie analyse, de beperkingen en oplossingen.
3. Een kostenverkenning voor verplaatsing van de kartbaan naar deze potentieel alternatieve locaties.

Via uitsluiting van gebieden waar zich harde of zachte belemmeringen bevinden binnen de Provincie Zuid-Holland is gekomen tot een selectie van een aantal zoekgebieden. Deze gebieden zijn dus op het eerste gezicht vrij van belemmeringen die plaatsing van een kartbaan in de weg kunnen staan. Daarbij moet gesteld worden dat het globale karakter van dit onderzoek belemmeringen op kleinere schaal niet uitsluit. De verwachting is echter, dat die belemmeringen via ruimtelijke of bestuurlijke ingrepen weg te nemen zullen zijn.

Binnen de 5 zoekgebieden is gezocht naar een aantal zoeklocaties waar de kartbaan ruimtelijk zou kunnen worden ingepast. De locaties zijn binnen de zoekgebieden geselecteerd door op de satellietfoto van Zuid-Holland binnen de gebieden zonder harde of zachte belemmeringen te 'schuiven' met een vakje ter grootte van de kartbaan. Deze werkwijze heeft geresulteerd in 8 mogelijke locaties:

- 2e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29
- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

Expert judgement en de 'multicriteria-analyse', laten zien dat de locaties verschillend scoren op diverse criteria. In hoofdstuk 5 is de multi criteria-analyse weergegeven waarin de kwalitatieve score van de zoeklocaties zichtbaar is. Daarbij scoren de zoeklocaties 2e Maasvlakte, Ouddorp en Hellegatsplein ten oosten van A29 negatief ten opzichte van de huidige situatie. De zoeklocaties Voorne- Putten en de zoeklocaties op Goeree Overflakkee scoren neutraal ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan in Strijen. De zoeklocatie Hellegatsplein ten westen van A29 scoort positief ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan.

[1] GIS: Geografische Informatiesystemen waarmee geografische informatie over ruimtelijke objecten kan worden opgeslagen en bewerkt.

2 LEESWIJZER

In hoofdstuk 3 wordt er een korte historie van de kartbaan en het proces tot nu toe gegeven en wordt de aanpak van voorliggend onderzoek uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden de zoekgebieden en mogelijke locaties in kaartbeelden verduidelijkt en wordt de feitelijke analyse gedaan. Daarbij wordt per thema gekeken wat de mogelijke belemmeringen en kansen zijn om een kartbaan te kunnen realiseren op de betreffende locaties. Telkens wordt eerst het beoordelingskader geschetst, daarna wordt de kwalitatieve beoordeling gedaan en vervolgens per thema een conclusie getrokken. De kwalitatieve beoordeling is in de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 terug te vinden. In dat hoofdstuk worden eveneens de eindconclusies getrokken.

3 AANLEIDING

In 1964 werd één van de eerste kartbanen van Nederland in het Oudeland van Strijen aangelegd. Op deze baan worden regionale-, nationale en internationale wedstrijden gereden. De kartbaan ligt in de open lucht ten noordwesten van het dorp Strijen en ten westen van Cilaarshoek, aan de Voorweg nummer 1. Het circuit is 650 meter lang en heeft een oppervlakte van circa 2,2 hectare.
De Skelterclub Hoeksche Waard (SHW) exploiteert de kartbaan en heeft als doel de kartsport te promoten en voor haar leden wedstrijden en activiteiten te organiseren. Omdat SHW in de eerste uren van de kartsport in Nederland is opgericht is het nu de oudste kartvereniging van Nederland.

Het omvangrijke buitengebied van Strijen kenmerkt zich door een open agrarisch gebied en de polder *'Het Oudeland van Strijen'*. Het gebied maakt deel uit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard en is in 2000 is aangewezen als Speciale Beschermingszone van de Vogelrichtlijn en in 2007 als Natura 2000-gebied. De kartbaan ligt tevens in de Ecologische Hoofdstructuur, zoals vastgelegd in het streekplan Zuid-Holland Zuid uit 2007. Ook in de onlangs (2 juli jl.) vastgestelde Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland valt de locatie van de kartbaan binnen Ecologische Hoofdstructuur en is het omgeven door het Natura 2000-gebied.

3.1 Historie

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft op 15 juli 2008 positief besloten over het bestemmingsplan "Polder het Oudeland, 1e herziening", dat door de gemeenteraad van Strijen is vastgesteld. Het bestemmingsplan van de gemeente Strijen voorziet in een planologische regeling voor de bestaande kartbaan met een oppervlakte van circa 2,2 hectare in het landelijke gebied van Strijen.
Tegen dit besluit is beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens de Raad van State is het plan vastgesteld in strijd met artikel 3.2 Awb (zorgvuldigheid en belangenafweging) en heeft het college van GS ten onrechte tot goedkeuring besloten. De Raad van State heeft het besluit van de GS op 3 maart 2010 vernietigd en goedkeuring onthouden aan het plan. De kartbaan beschikt over een onherroepelijke milieuvergunning.

Zowel de gemeenteraad van Strijen als het college van GS hebben zich op het standpunt gesteld dat de kartbaan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, maar dat onvoldoende aannemelijk is dat de kartbaan binnen de planperiode kan verplaatst of worden opgeheven. Er is wel onderzoek gedaan naar alternatieve locaties, maar dit heeft niet geleid tot haalbare opties. Daarbij zijn de kosten voor verplaatsing geschat op ongeveer € 10 miljoen, waarvoor onvoldoende financiële middelen beschikbaar zouden zijn. Aangezien er dus geen zicht is op de verplaatsing binnen de planperiode, hebben zowel de gemeenteraad als het college van GS besloten tot de planologische regeling in het bestemmingsplan. Echter, de Raad van State is van mening dat er zorgvuldiger onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheden voor verplaatsing van de kartbaan, of de beëindiging van het gebruik. Daarnaast zullen ook de mogelijkheden moeten worden onderzocht de kartbaan overdekt, op een andere locatie, aan te leggen. Dit moet zijn onderzocht voordat eventueel tot de beslissing kan worden gekomen om de kartbaan op de huidige locatie planologisch in te passen. Bovendien heeft de Raad van State zich op het standpunt gesteld dat er 'onvoldoende is geïnventariseerd of er bij de

betrokken overheden of andere instellingen bereidheid bestaat financieel bij te dragen, dan wel anderszins (…) mogelijkheden bestaan om tot een financiering te komen.[2,]

3.2 Mogelijkheden voor verplaatsing in drie fasen

Beoogd wordt dat op basis van zorgvuldig onderzoek een beslissing kan worden genomen of verplaatsing van de kartbaan naar een andere locatie haalbaar is.

De provincie Zuid-Holland heeft aan DHV gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de verplaatsingsmogelijkheden van de Kartbaan Strijen, binnen de provincie Zuid-Holland. Het gaat hier om een ruimtelijke analyse waarbij we ons concentreren op de milieuhygiënische inpassingsmogelijkheden op basis van GIS[3]. Daarbij maken we ook een inschatting van de kosten van verplaatsing. Een verkenning van de financiële haalbaarheid en mogelijke financieringsbronnen maakt geen deel uit van de vraag van de provincie Zuid-Holland.
We onderscheiden hiervoor drie fasen:

1. Op zoek naar potentieel geschikte locaties met behulp GIS (Geografische Informatie Systeem).
2. Het uitvoeren van een locatie analyse, de beperkingen en oplossingen.
3. Een kostenverkenning voor verplaatsing van de kartbaan naar deze potentieel alternatieve locaties.

3.3 Kernvraag

De onderzoeksvraag die door de Provincie Zuid-Holland aan DHV is gesteld is de volgende:

Zijn er binnen de provincie Zuid-Holland locaties aanwezig waarnaar de huidige kartbaan in de gemeente Strijen toe verplaatst kan worden, wat zijn hierbij de beperkingen, hoe zijn deze op te lossen en wat zijn hiervoor de geschatte kosten?

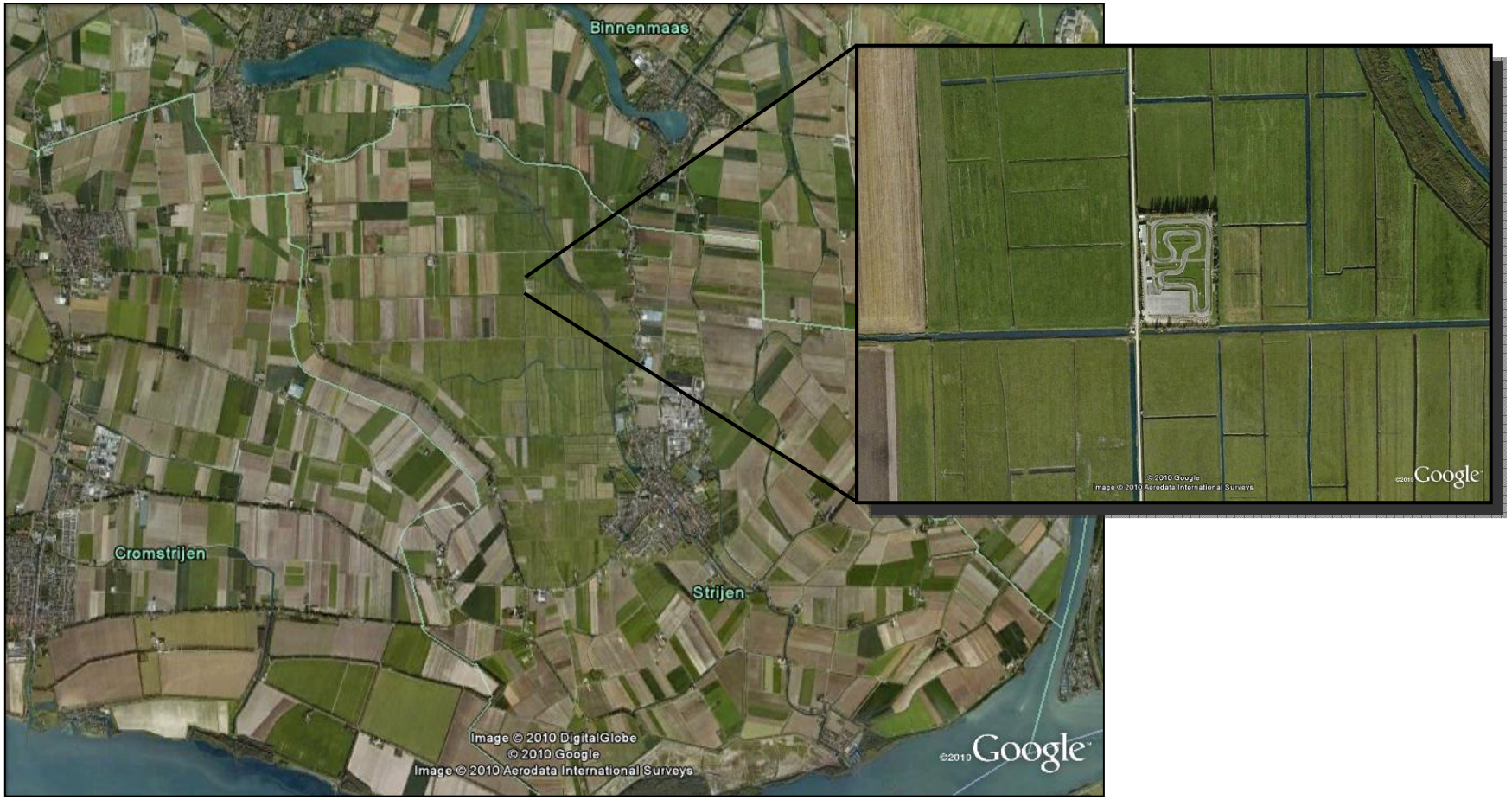
De uitgangspunten die we bij dit onderzoek hanteren zijn:

- de huidige oppervlakte van de kartbaan;
- het huidig gebruik van de kartbaan;
- zoekgebied ligt binnen de provincie Zuid-Holland;
- de uitspraak van de Raad van State van 3 maart 2010.

Dit onderzoek kan als onderbouwing worden gebruikt voor besluitvorming door de gemeente Strijen over de toekomst van de kartbaan.

[2] Uitspraak Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, zaaknr. 200806422/1/R1, d.d. 3 maart 2010.

[3] GIS: Geografische Informatiesystemen waarmee geografische informatie over ruimtelijke objecten kan worden opgeslagen en bewerkt.



Figuur 1: De ligging van de kartbaan in het landelijk gebied van de gemeente Strijen

3.4 Op zoek naar potentieel geschikte locaties

Voor het zoeken naar een potentieel geschikte locatie voor de kartbaan is een deductieve werkwijze gehanteerd. In eerste instantie is de gehele provincie Zuid-Holland zoekgebied. Er zijn echter locaties waar een kartbaan onmogelijk (of slechts met zeer grote ruimtelijke, maatschappelijke en/of bestuurlijke implicaties) ingepast zou kunnen worden. Deze belemmeringen noemen we 'hard'. Daarnaast is er een aantal belemmeringen die wat minder 'hard' van aard zijn. Die zijn met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht te overkomen. Dit zijn de zogenaamde 'zachte' belemmeringen. Met behulp van GIS zijn over het Zuid-Hollands grondgebied kaartlagen met belemmeringen gelegd, waardoor het beschikbare gebied steeds verder wordt afgepeld.
Hierdoor blijft een aantal zoekgebieden over dat potentieel geschikt is als vestigingsplaats voor een nieuwe kartbaan. Binnen deze zoekgebieden is vervolgens gezocht naar mogelijke locaties voor de kartbaan. Dit resulteerde in 9 potentieel geschikte locaties. Via een multicriteria-analyse zijn deze locaties op kwalitatieve wijze beoordeeld.

3.5 Harde belemmeringen

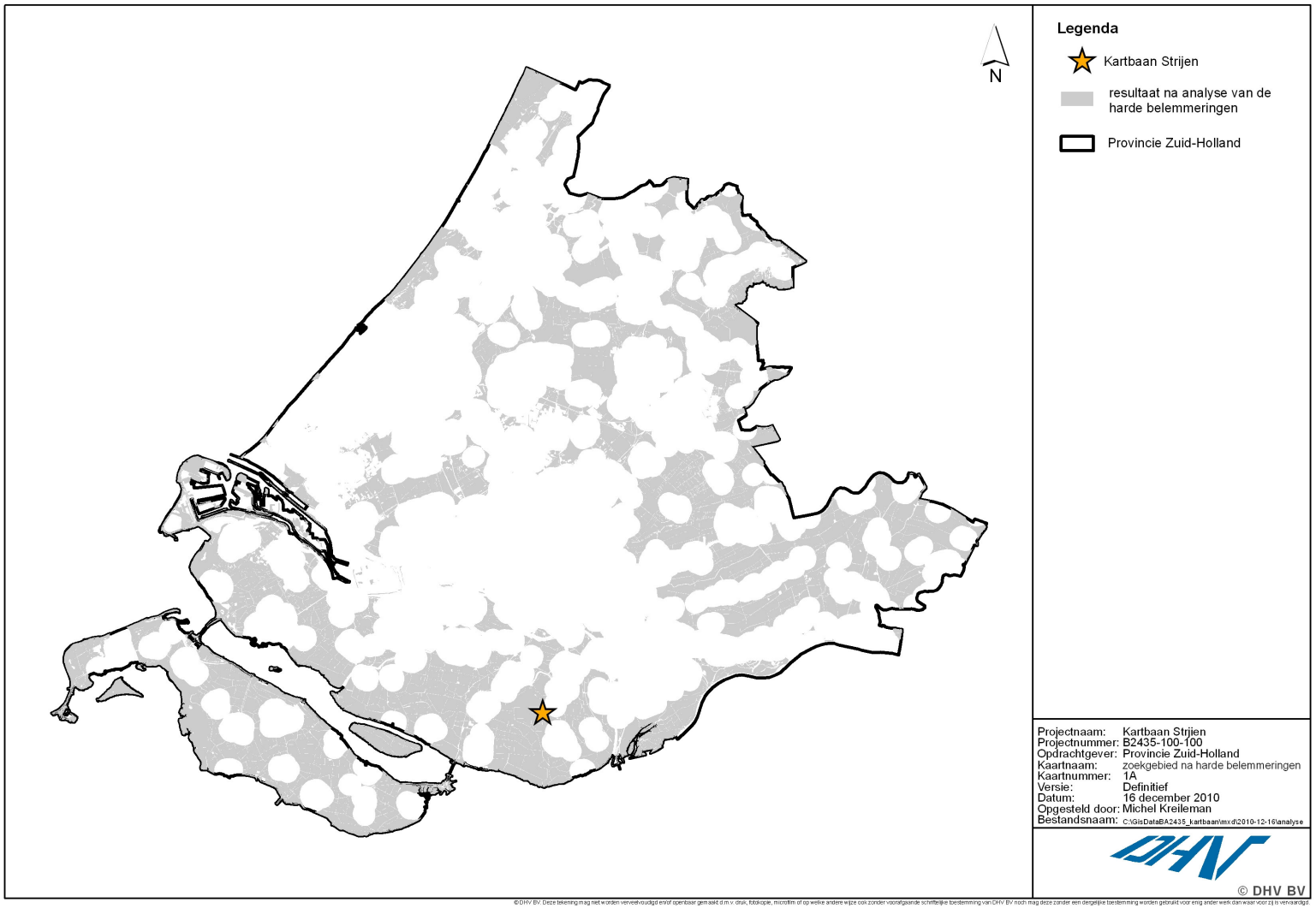
Zoals aangegeven, is het gehele grondgebied van de Provincie Zuid-Holland potentieel zoekgebied voor een alternatieve locatie voor de kartbaan Strijen. Er is echter een aantal harde belemmeringen die op voorhand het zoekgebied verkleinen. In dit onderzoek zijn de volgende gronden uitgesloten:

- Aaneengesloten woonbebouwing (bebouwde kom), inclusief aanbevolen richtafstand VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering';
- Infrastructuur (wegen, vaarwegen);
- Oppervlaktewater;
- Natura 2000-gebieden;

Het is niet reëel te veronderstellen dat op plaatsen waar zich één van deze functies bevinden, een kartbaan gesitueerd wordt.

Het resultaat van deze stap is een kaart waarop de gebieden zichtbaar zijn die geen, of slechts in beperkte mate, belemmeringen kennen voor de inpassing van een kartbaan. Daarbij zijn de zachte belemmeringen nog niet geëlimineerd.

De kaart is op de volgende pagina weergegeven. Te zien valt dat de gebieden waar zich harde belemmeringen bevinden, als witte vlekken uit de ondergrond zijn gehaald. De grijze gebieden zijn de gebieden waar zich geen harde belemmeringen bevinden.



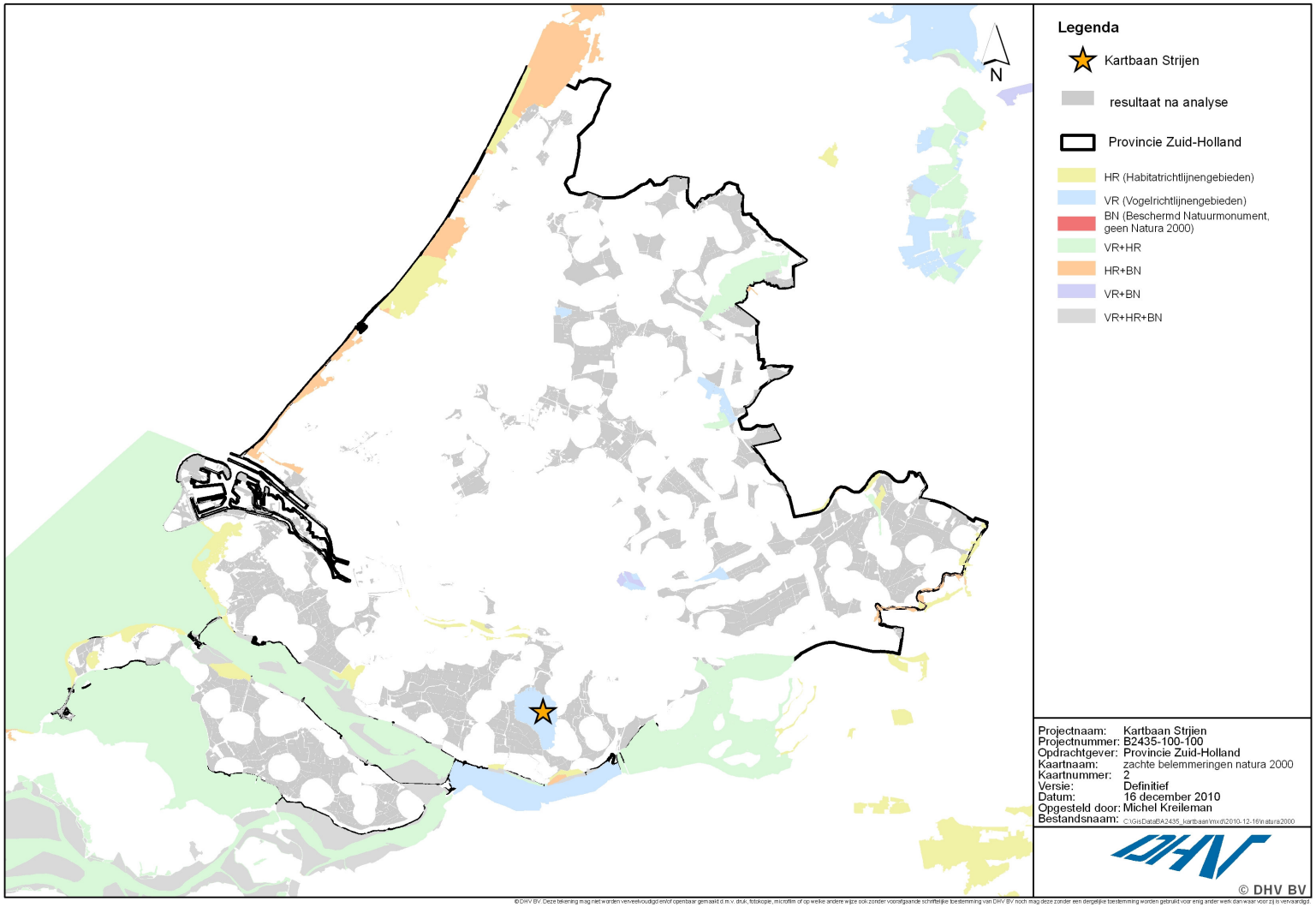
© DHV BV. Deze tekening mag niet worden vervielvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

3.6 Zachte belemmeringen

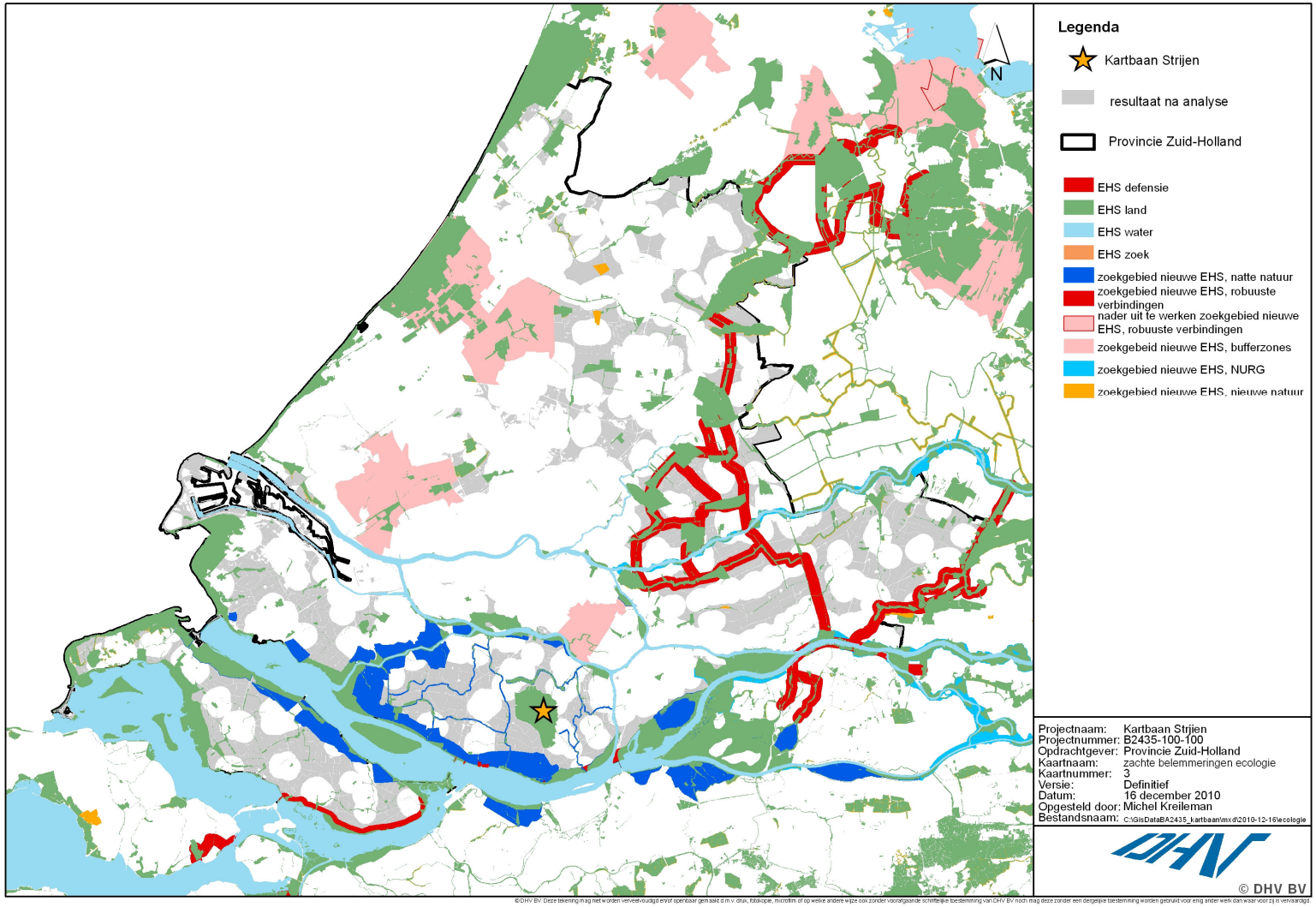
Naast de harde belemmeringen zijn er ook belemmeringen die met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht weggenomen kunnen worden. De volgende belemmeringen zijn als “zacht” aangemerkt:

- Ecologische Hoofdstructuur;
- Nationale en provinciale landschappen en rijksbufferzones;
- Archeologisch waardevolle gebieden;
- Kabels en Leidingen;
- Verspreid liggende woningen.

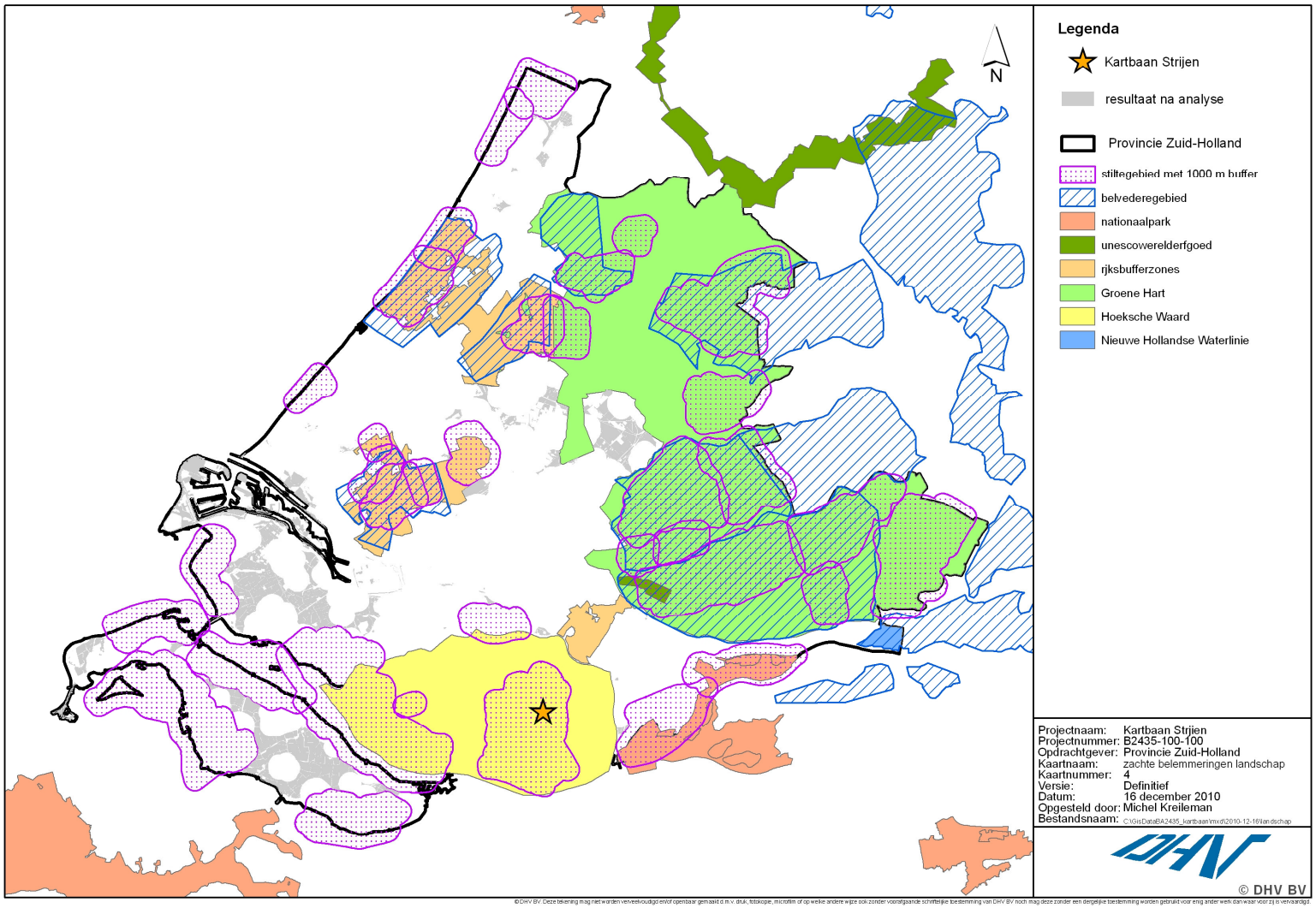
Deze zachte belemmeringen verschillen onderling in de mate waarin de belemmering kan worden weggenomen. Per belemmering wordt in de toelichting hierna ingegaan op hoe ‘hard’ of ‘zacht’ de belemmering feitelijk is.
Van iedere belemmering is een kaartlaag gemaakt die over de voorgaande laag wordt gelegd, zodat het zoekgebied van de kartbaan zichtbaar wordt. Op de volgende pagina’s worden de verschillende kaarten weergegeven. Daarna zullen de lagen worden toegelicht.



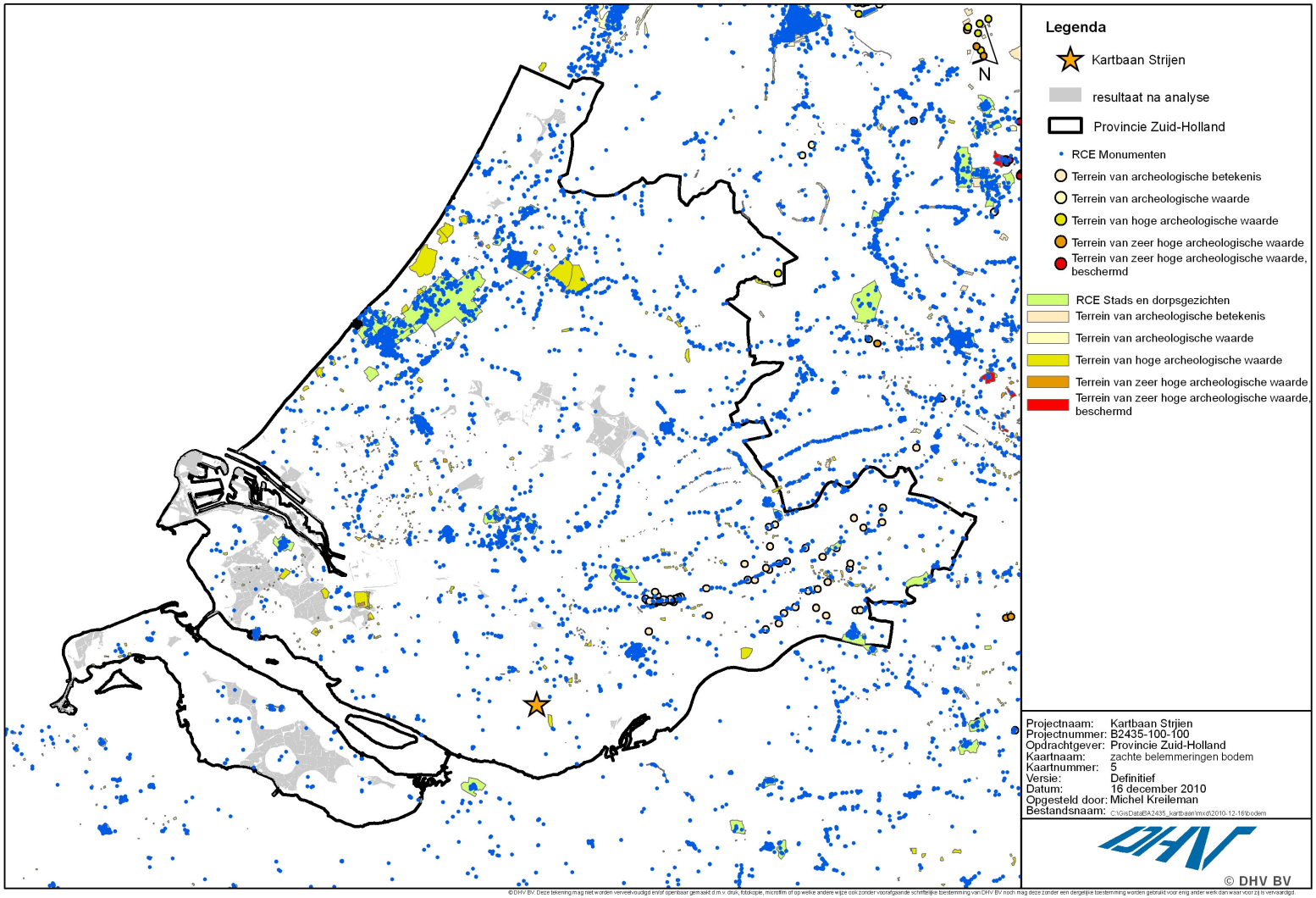
©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.



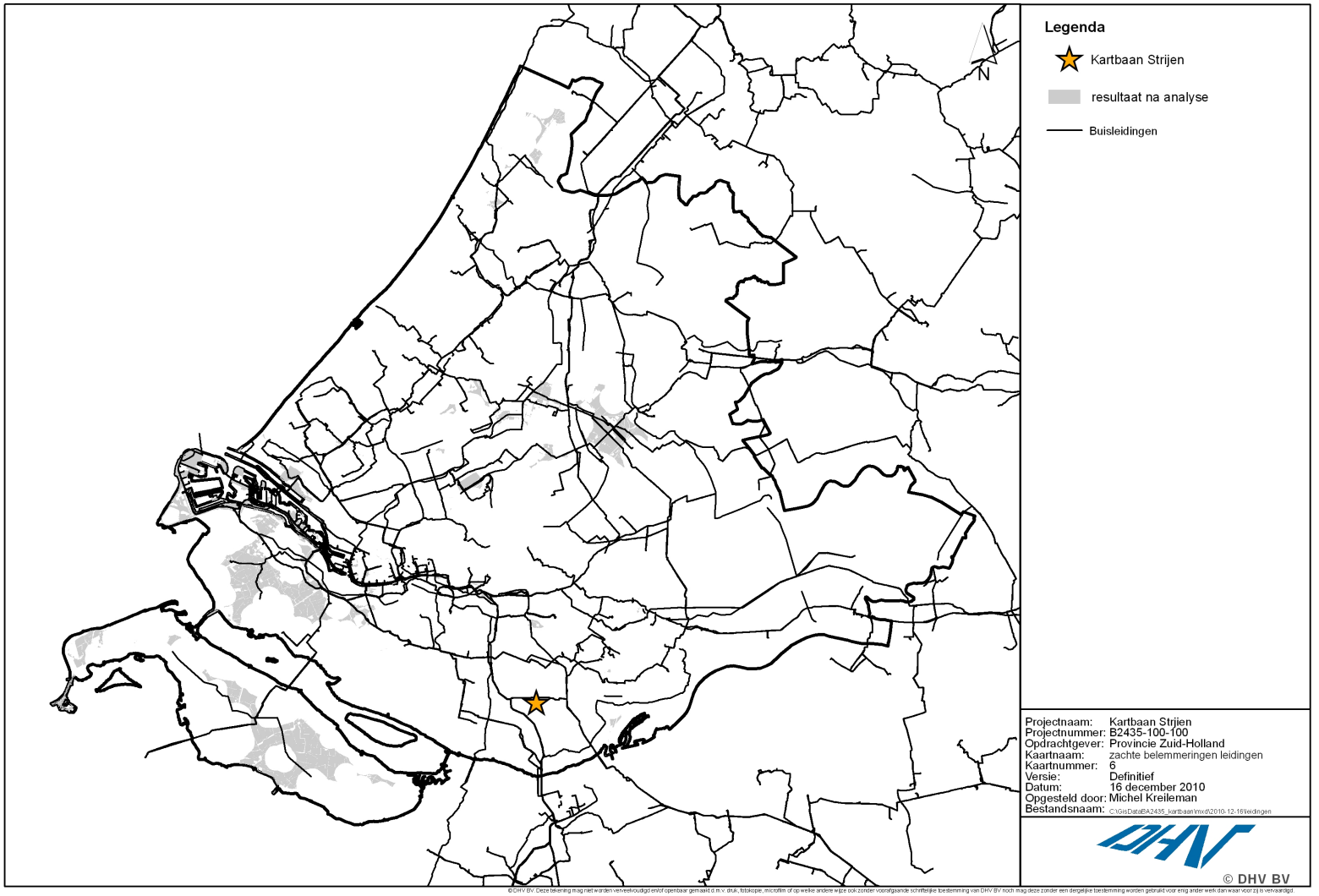
©DHV BV. Deze tekening mag niet worden vervielvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor zij is vervaardigd.



© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.



© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.



© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor zij is vervaardigd.

Natura2000 gebieden
De Natura2000-gebieden zijn in eerste instantie als zachte belemmering genoemd, omdat het gebied waar de kartbaan momenteel ligt ook als zodanig bestemd is. Een verplaatsing van de kartbaan naar een andere locatie waar een Natura2000-bestemming ligt zou dus niet een verslechtering van de situatie betekenen en dus geen harde belemmering vormen. De kartbaan zelf is echter geen onderdeel van het Natura2000-gebied. Dit betekent dat, wanneer de kartbaan zou worden verplaatst naar een Natura2000-gebied, de situatie per definitie op dit criterium verslechtert. Mede daardoor is ervoor gekozen om de Natura2000-gebieden als 'harde' zachte belemmering op te nemen en uit te gaan van het feit dat verplaatsing van de kartbaan naar een dergelijk gebied juridisch en bestuurlijk vrijwel uitgesloten is. Om die reden zijn Natura2000-gebieden bij de harde belemmeringen geplaatst.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
De Ecologische Hoofdstructuur is als zachte belemmering meegenomen. Ook hier geldt dat die kwalificatie relatief is; slechts met zeer veel juridisch-bestuurlijke inspanning kan een kartbaan wellicht worden ingepast in een gebied dat is aangemerkt als EHS.

Nationale en waardevolle landschappen
Deze landschappen zijn in het onderzoek eveneens in eerste instantie als zacht aangemerkt, maar door de Provincie Zuid-Holland is aangegeven dat het zeer onwenselijk is om in deze gebieden te zoeken naar een potentiële locatie voor plaatsing van de kartbaan. M.n. het Nationale Landschap Hoeksche Waard en het Groene Hart zin daarbij belangrijk. Maar ook gebieden die zijn aangemerkt als Provinciale Landschappen en de concentratiegebieden voor glastuinbouw, bollenteelt en boom- en sierteelt kunnen bij voorbaat worden uitgesloten van analyse. Ook deze gebieden zijn dus in de kaarten als witte vlekken opgenomen en van het potentieel geschikt areaal afgetrokken.

Archeologisch waardevolle gebieden
Op deze kaart zijn gebieden en locaties aangegeven die een archeologisch waarde hebben of locaties die cultureel erfgoed zijn. De meeste van deze gebieden of locaties bevinden zich al in de omgevingen met aaneengesloten bebouwing die als harde belemmering zijn uitgesloten. Daar waar dit niet het geval is, is het van het mogelijke zoekgebied afgehaald. Deze zachte belemmering heeft daarmee slechts in beperkte mate betekenis voor het potentieel zoekgebied.

Kabels en Leidingen
De kabels en leidingen zijn niet van het areaal afgehaald, maar zijn op de kaart aangegeven. Het is niet mogelijk om in dit stadium van onderzoek de volledige weergave van alle kabels en leidingen aan te geven op de kaart. Daarom zijn slechts de hoofdleidingen en –kabels aangegeven. Bij een uitwerking van een mogelijk geschikte locatie zal moeten worden bezien of eventuele kabels en leidingen een onoverkomelijk probleem geven. De verwachting is, dat dit in de uitvoering altijd wel op te lossen zal zijn.

4 LOCATIE-ANALYSE

4.1 Selectie van geschikte gebieden

De deductie van harde en zachte belemmeringen uit hoofdstuk 3 leiden tot potentiële zoekgebieden. In eerste instantie wordt gekeken naar die gebieden waar zich noch harde, noch zachte belemmeringen bevinden. Aanname is dat die gebieden het meest kansrijk zijn om plaatsing van de kartbaan te kunnen faciliteren.

Het resultaat van de verkenningen zoals in hoofdstuk 3 beschreven, is een kaart met daarop de belemmeringsvrije gebieden in groen aangegeven. Op de kaart zijn – ter informatie- ook de gebieden aangegeven die in het verleden in een quick scan[4] zijn beoordeeld op potentie voor huisvesting van de kartbaan. Deze worden aangeduid met de legendabeschrijving 'Zoekgebieden provincie Zuid-Holland'.

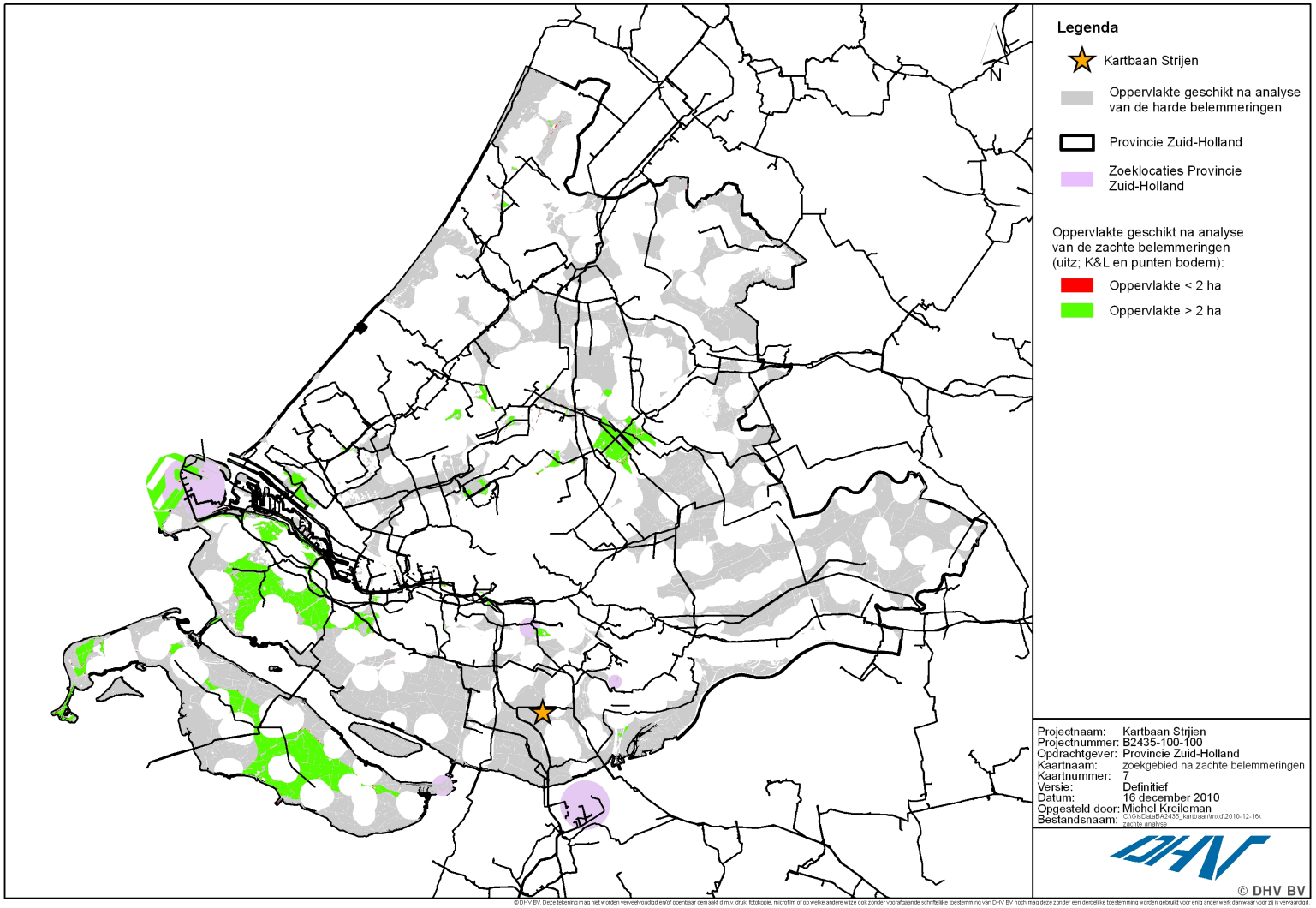
De gebieden die gelegen zijn ten noordoosten van de lijn Den Haag – Gorinchem worden bedekt door landschappen als het Groene Hart en concentratiegebieden voor glastuinbouw, bollenteelt en boom- en sierteelt, waardoor er 5 zoekgebieden te definiëren zijn waarbinnen kan worden gezocht naar een concrete locatie voor plaatsing van de kartbaan.

De 5 zoekgebieden zijn globaal te benoemen als:
- 2e Maasvlakte
- Goeree Overflakkee
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Hellegatsplein

Voor Hellegatsplein geldt dat dit zoekgebied weliswaar binnen de EHS gesitueerd is, maar omdat deze locatie in het verleden milieuhygiënisch en financieel het meest kansrijk is gebleken is het voor de vergelijking opgenomen in dit onderzoek.

Op de volgende pagina is de kaart weergegeven met de zoekgebieden binnen de provincie Zuid-Holland.

[4] Quickscan van alternatieve locaties voor kartbaan Strijen, z. kenm., z. datum, Provincie Zuid-Holland.



© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

4.2 Selectie van geschikte locaties

Binnen de 5 zoekgebieden is gezocht naar een aantal zoeklocaties waar de kartbaan ruimtelijk zou kunnen worden ingepast. Het gaat dan niet alleen om een locatie waar voldoende ruimte beschikbaar is om de 2,2 ha. grote kartbaan in te kunnen passen, maar ook naar een locatie waar de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk zal zijn. De locaties zijn binnen de zoekgebieden geselecteerd door op de satellietfoto van Zuid-Holland binnen de gebieden zonder harde of zachte belemmeringen te 'schuiven' met een vakje ter grootte van de kartbaan. Daarbij is rekening gehouden met (de effecten op) de volgende criteria:

- De beschikbare ruimte (min. 2,2 ha.);
- Verspreid liggende gevoelige bestemmingen in de nabijheid;
- aaneengesloten woonbebouwing op de grootst mogelijke afstand;
- Invloed op natuurwaarden (Flora- en faunawet);
- Externe veiligheid;
- Bereikbaarheid;
- Kosten.

Uit deze verkenning blijkt dat binnen de 5 zoekgebieden een selectie van 8 mogelijke locaties in aanmerking komt. Dit zijn:

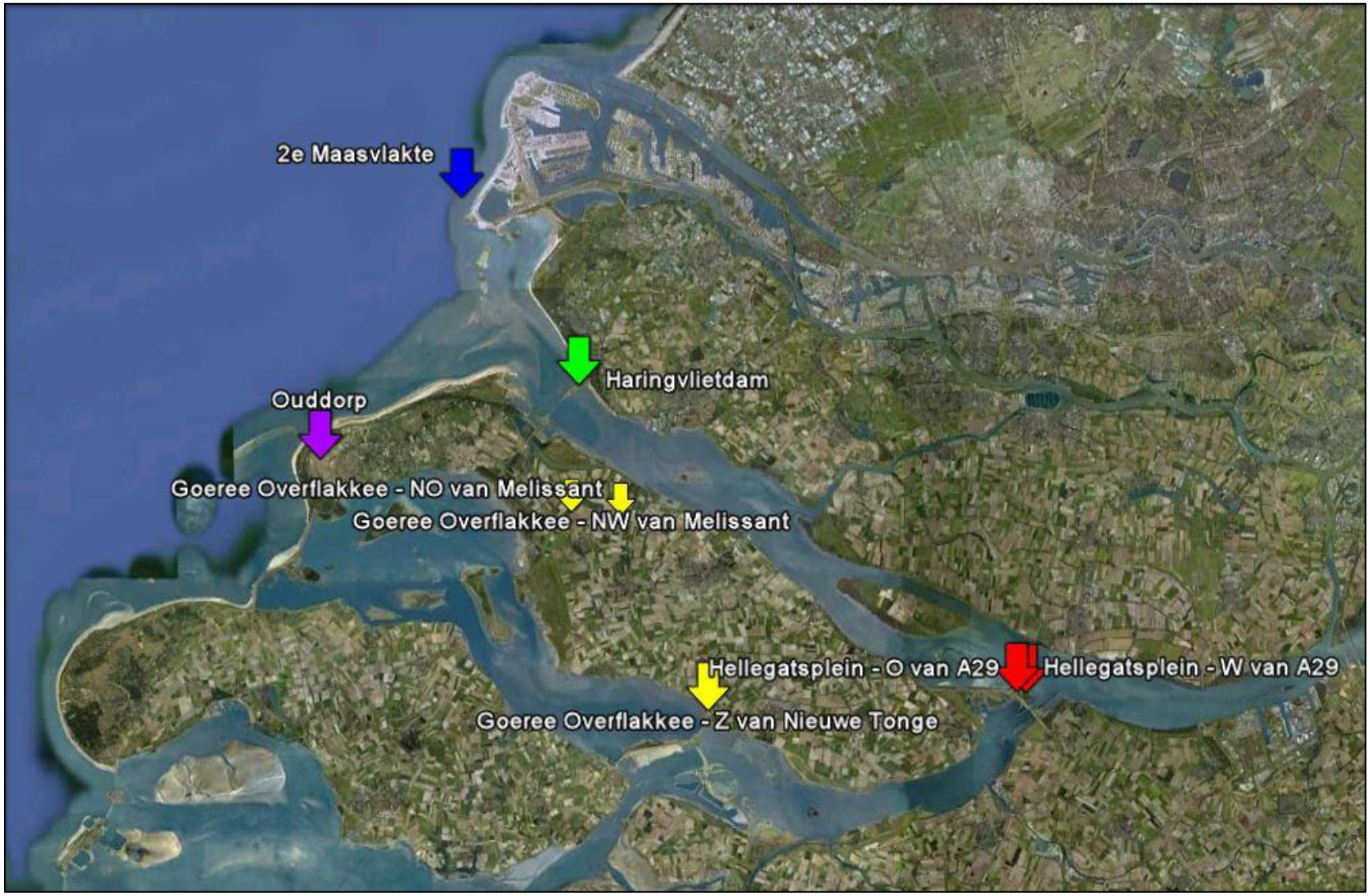
- 2e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29
- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

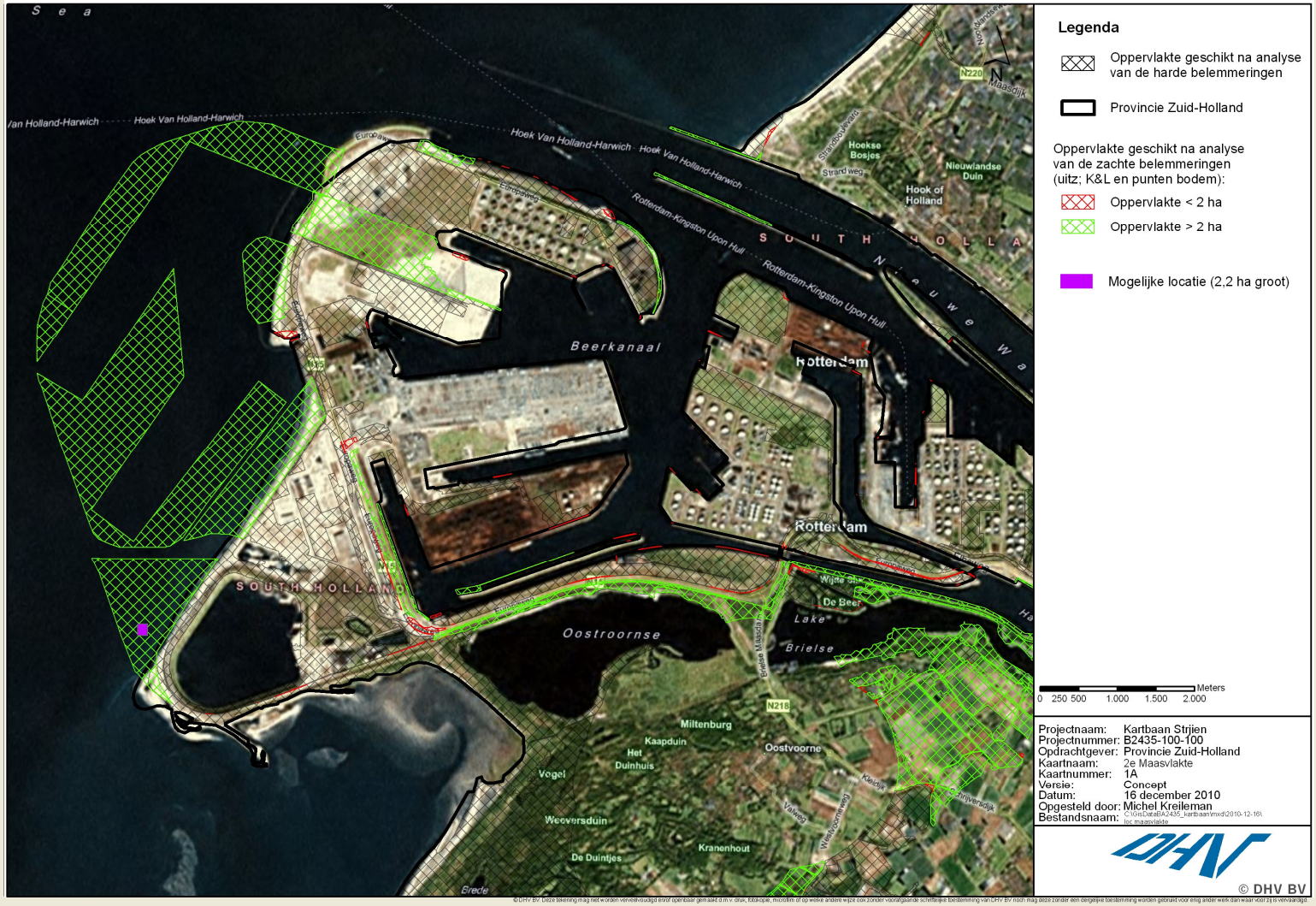
Voor de locatie Voorne-Putten kan de ligging op de Haringvlietdam, in de keurzone van de waterkering een belemmering vormen. Volgens art. 10, lid 3 van de Verordening Ruimte zijn andere bestemmingen slechts toelaatbaar voor zover - ook met het oog op de zeespiegelstijging - er geen sprake is van significante belemmeringen voor het onderhoud, de veiligheid of de mogelijkheden voor versterking van de betreffende keringen

Uit een globale analyse van de mogelijke beperkingen die dit met zich meebrengt blijkt dat in theorie een kartbaan gezien kan worden als een autoweg. Zolang de constructie (dus ook fundering) niet het leggerprofiel van de waterkering snijdt, zou de aanleg van een kartbaan mogelijk kunnen zijn. Daarbij dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van de waterkering (geotechnisch) niet zwaarder wordt belast.
Recreatief medegebruik en toekennen van een economische waarde aan dijken is een discussie die gaande is. In deze discussie staat de veiligheid van de waterkering altijd voorop. Hierdoor blijkt het niet eenvoudig om waterkeringen andere mede-functies toe te kennen.

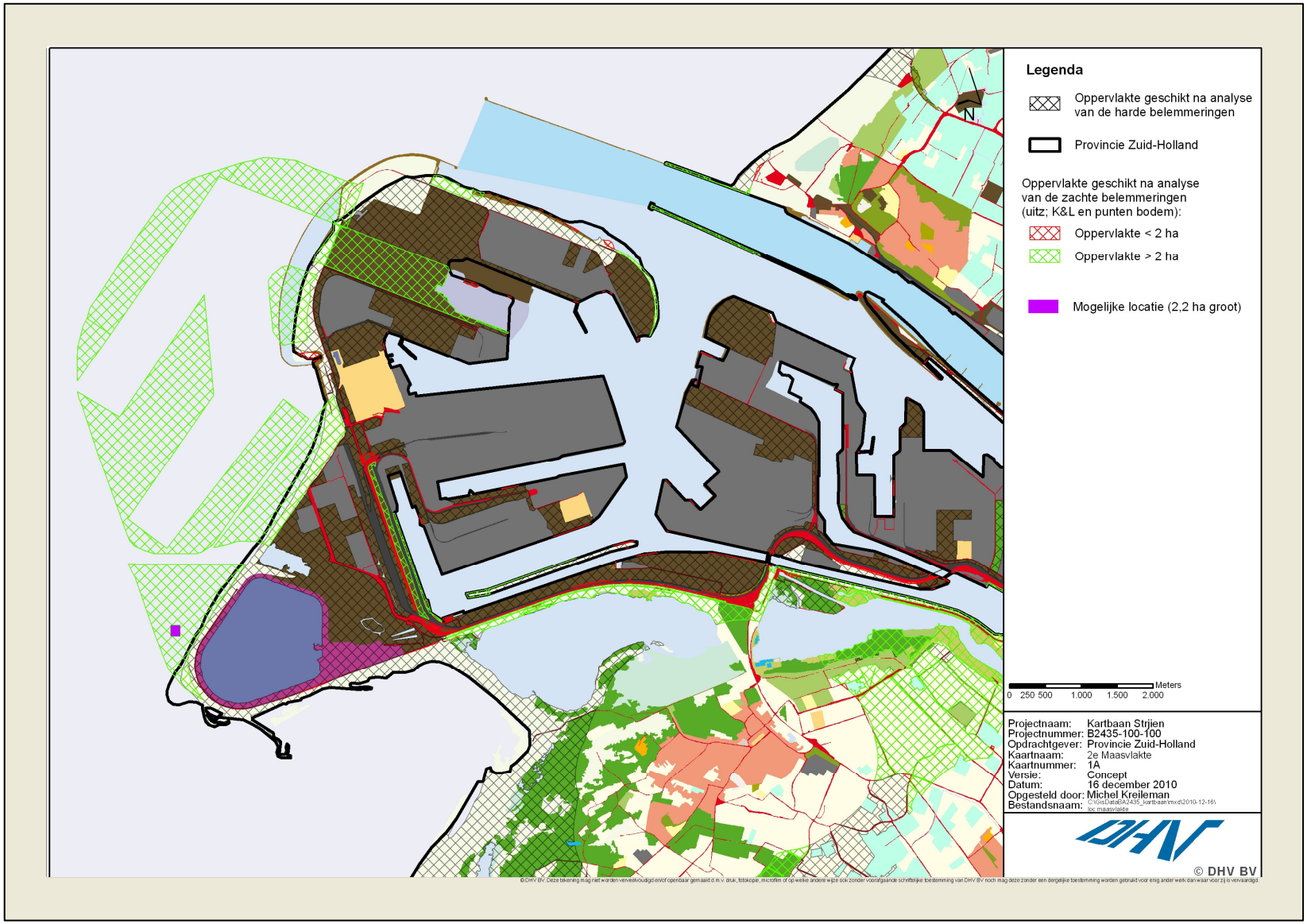
In de volgende paragrafen zullen de 8 locaties nader worden beschouwd. Daarbij zijn voor de criteria "Verspreid liggende gevoelige bestemmingen in de nabijheid" en "Aaneengesloten woonbebouwing op de grootst mogelijke afstand" in de analyse voor het onderdeel geluid samengenomen in het criterium 'Geluid'.

Op de volgende pagina's zijn de overzichtskaart van de zoeklocaties weergegeven en worden zij achtereenvolgens gepresenteerd.

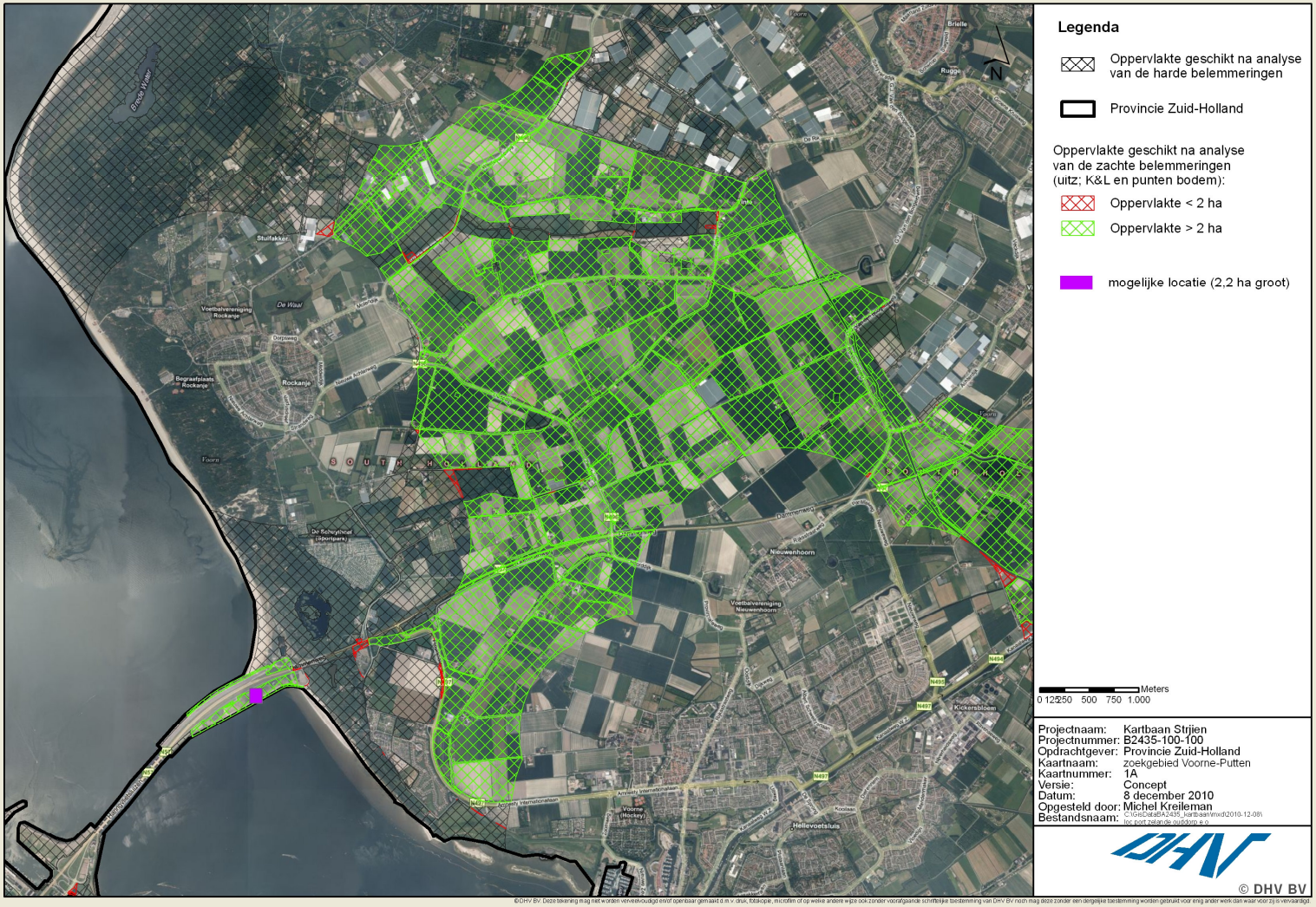

2e Maasvlakte
Haringvlietdam
Ouddorp
Goeree Overflakkee - NO van Melissant
Goeree Overflakkee - NW van Melissant
Hellegatsplein - O van A29
Hellegatsplein - W van A29
Goeree Overflakkee - Z van Nieuwe Tonge



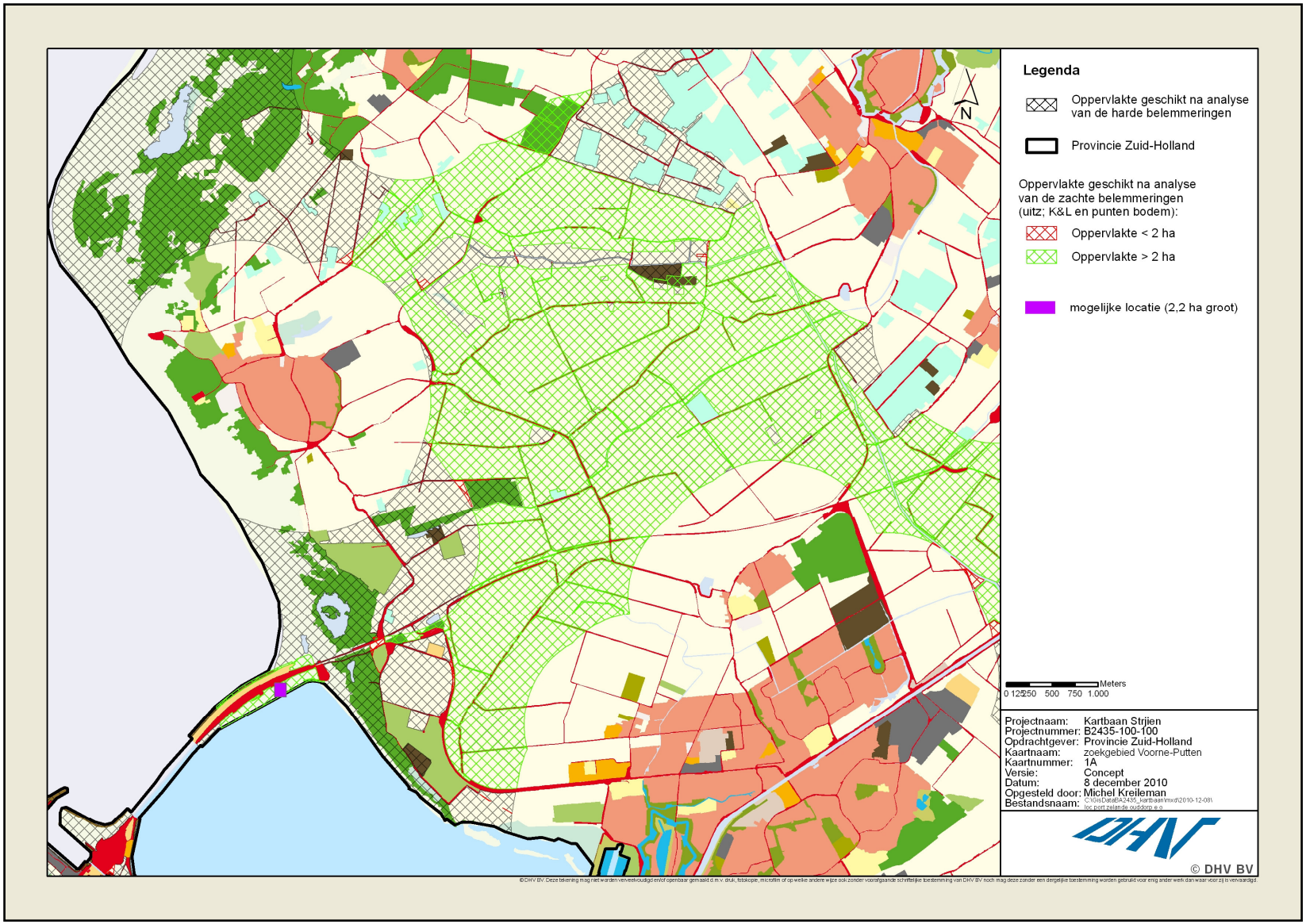
© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor zij is vervaardigd.



©DHV BV. Deze tekening mag niet worden vervielfältigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

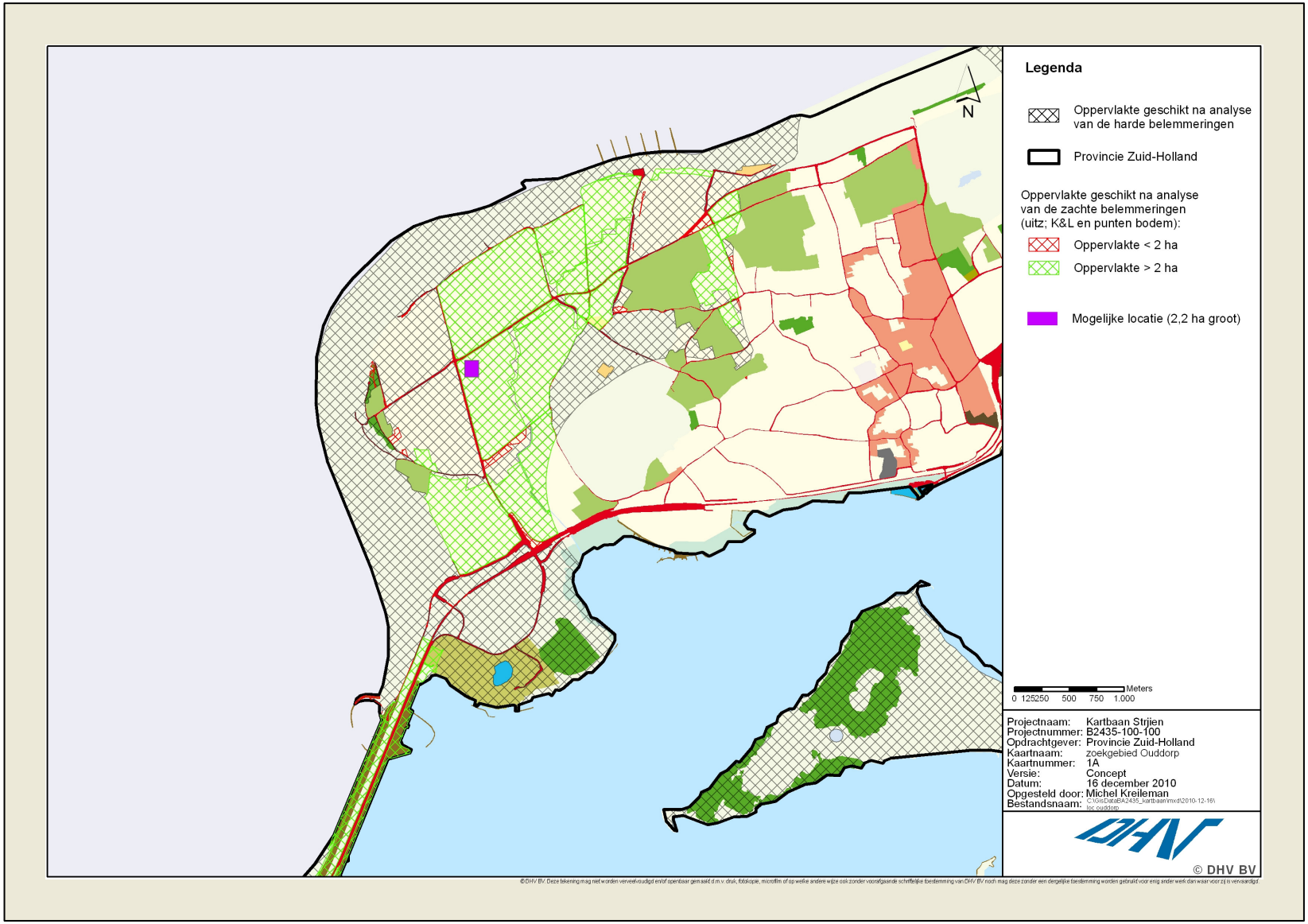


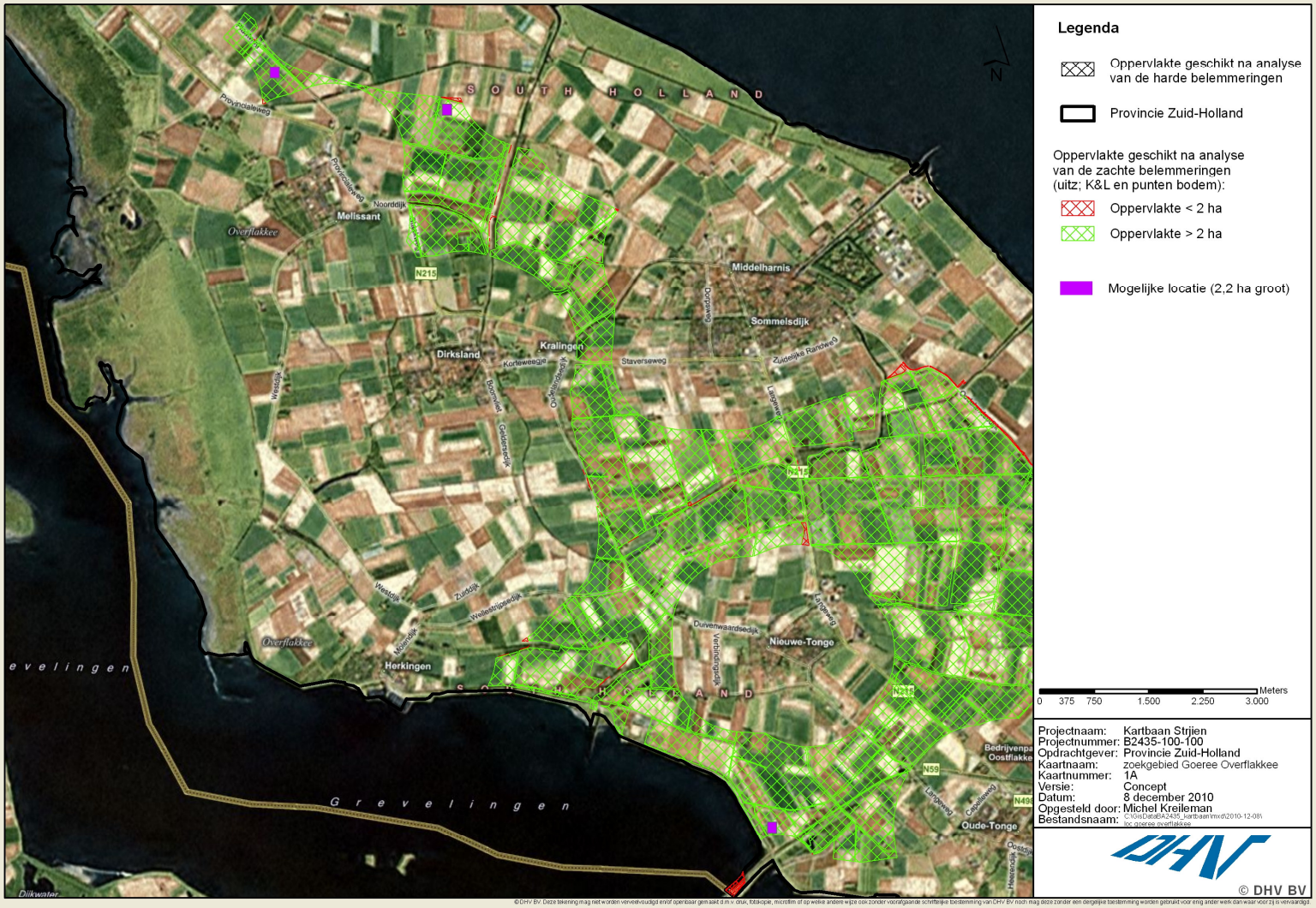
©DHV BV. Deze tekening mag niet worden vervielvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.



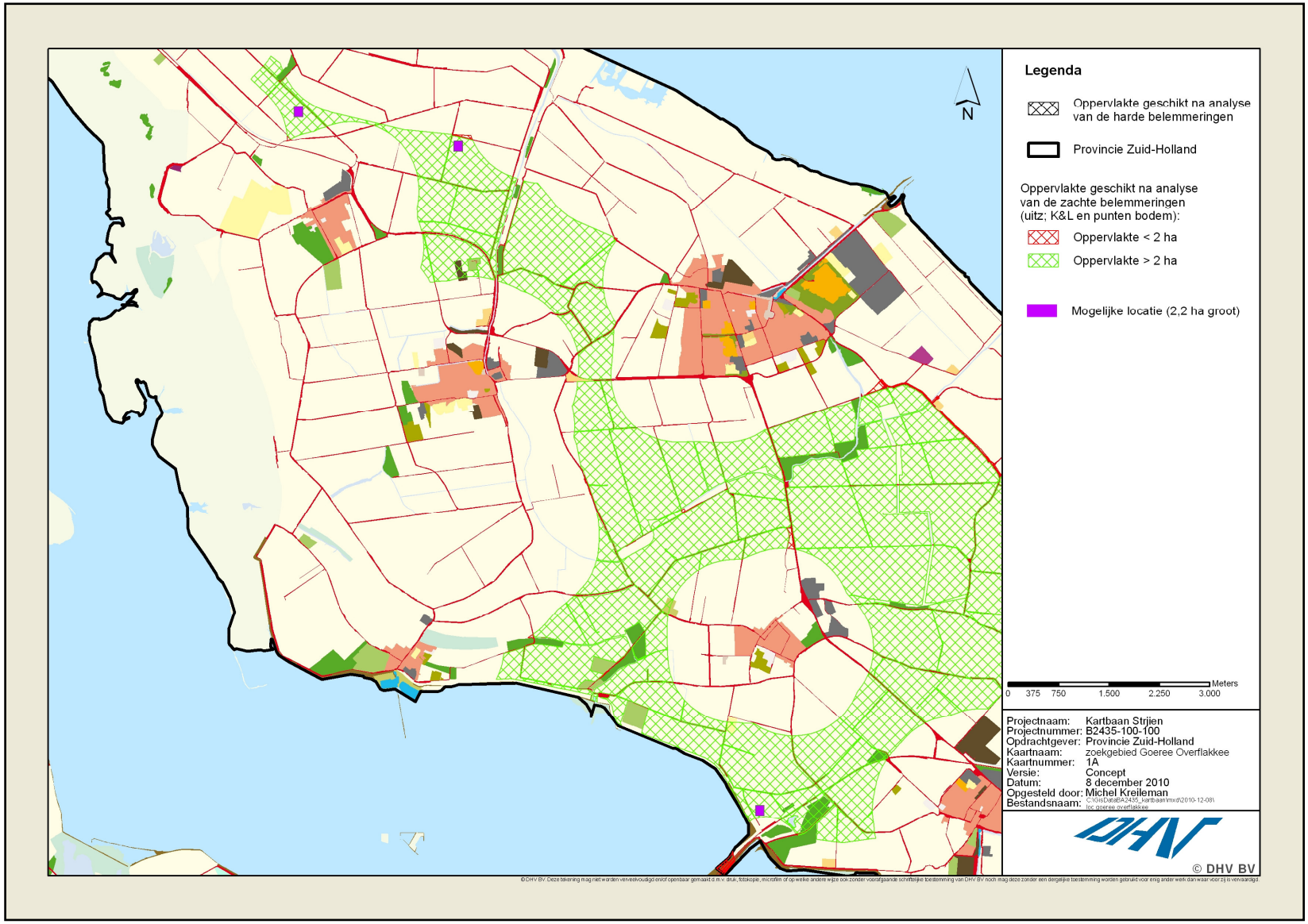
©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.

North Sea
Sea
SOUTH HOLLAND
Zeeland
Goedereede
Ouddorp
Jonkerstee
Oudelandse Zeedijk
N57
Molenweg
Vrijeweg
Oosterweg
Goereese Overlaklee
Legenda
Oppervlakte geschikt na analyse van de harde belemmeringen
Provincie Zuid-Holland
Oppervlakte geschikt na analyse van de zachte belemmeringen (uitz; K&L en punten bodem):
Oppervlakte < 2 ha
Oppervlakte > 2 ha
Mogelijke locatie (2,2 ha groot)
N
Meters
0 125250 500 750 1.000
Projectnaam: Kartbaan Strijen
Projectnummer: B2435-100-100
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Kaartnaam: zoekgebied Ouddorp
Kaartnummer: 1A
Versie: Concept
Datum: 16 december 2010
Opgesteld door: Michel Kreileman
Bestandsnaam: C:\GisData\B2435_kartbaan\mxd\2010-12-16\loc ouddorp
© DHV BV

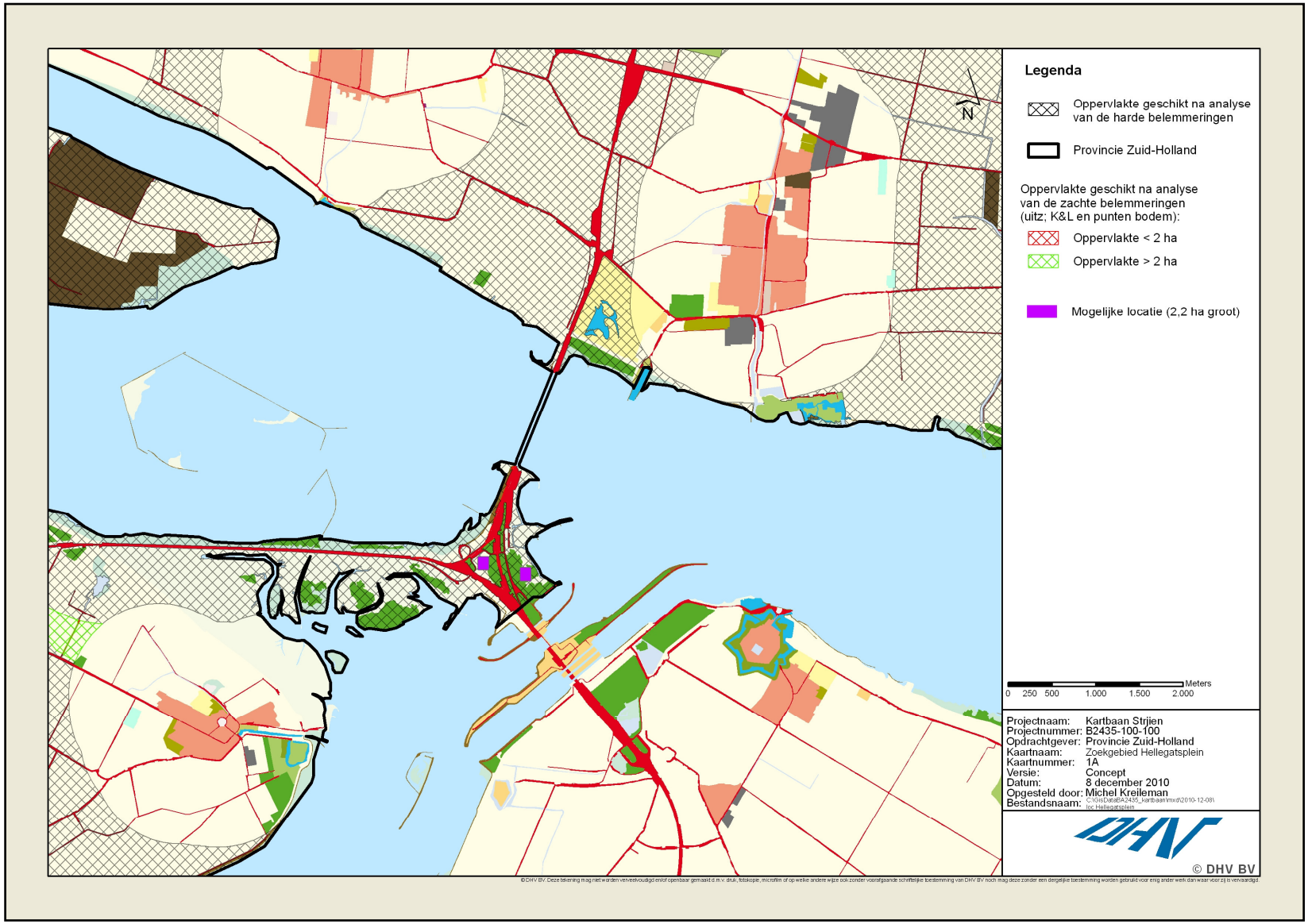

N
Legenda
Oppervlakte geschikt na analyse van de harde belemmeringen
Provincie Zuid-Holland
Oppervlakte geschikt na analyse van de zachte belemmeringen (uitz; K&L en punten bodem):
Oppervlakte < 2 ha
Oppervlakte > 2 ha
Mogelijke locatie (2,2 ha groot)
Meters
0 125250 500 750 1.000
Projectnaam: Kartbaan Strijen
Projectnummer: B2435-100-100
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Kaartnaam: zoekgebied Ouddorp
Kaartnummer: 1A
Versie: Concept
Datum: 16 december 2010
Opgesteld door: Michel Kreileman
Bestandsnaam: C:\GIS\Data\B2435_kartbaanmxd\2010-12-16\loc ouddorp
© DHV BV
© DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.



©DHV BV. Deze tekening mag niet worden vervielfvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor zij is vervaardigd.


Legenda
Oppervlakte geschikt na analyse van de harde belemmeringen
Provincie Zuid-Holland
Oppervlakte geschikt na analyse van de zachte belemmeringen (uitz; K&L en punten bodem):
Oppervlakte < 2 ha
Oppervlakte > 2 ha
Mogelijke locatie (2,2 ha groot)
N
Meters
0 375 750 1.500 2.250 3.000
Projectnaam: Kartbaan Strijen
Projectnummer: B2435-100-100
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Kaartnaam: zoekgebied Goeree Overflakkee
Kaartnummer: 1A
Versie: Concept
Datum: 8 december 2010
Opgesteld door: Michel Kreileman
Bestandsnaam: C:\GisData\B2435_kartbaan\mxd\2010-12-08\loc goeree overflakkee
© DHV BV

©DHV BV. Deze tekening mag niet worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV BV noch mag deze zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waar voor zij is vervaardigd.


Legenda
Oppervlakte geschikt na analyse van de harde belemmeringen
Provincie Zuid-Holland
Oppervlakte geschikt na analyse van de zachte belemmeringen (uitz; K&L en punten bodem):
Oppervlakte < 2 ha
Oppervlakte > 2 ha
Mogelijke locatie (2,2 ha groot)
N
0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meters
Projectnaam: Kartbaan Strijen
Projectnummer: B2435-100-100
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Kaartnaam: Zoekgebied Hellegatsplein
Kaartnummer: 1A
Versie: Concept
Datum: 8 december 2010
Opgesteld door: Michel Kreileman
Bestandsnaam: C:\GisData\B2435_kartbaan\mxd\2010-12-08\loc Hellegatsplein
© DHV BV

4.3 Analyse en haalbaarheid

De locaties zijn op de criteria uit paragraaf 4.2 beoordeeld. Dit gebeurt met behulp van een multicriteria-analyse, waarbij de locaties in kwalitatieve zin worden gescoord door het toekennen van 'plussen' en 'minnen'. Hierbij worden de volgende mogelijke scores gehanteerd:
++ : Locatie scoort zeer goed op criterium,
+ : Locatie scoort goed op criterium
0 : Locatie scoort neutraal op criterium
- : Locatie scoort slecht op criterium
-- : Locatie scoort zeer slecht op criterium

Hieronder worden achtereenvolgens de diverse criteria verder verkend en wordt voor de geselecteerde zoekgebieden en –locaties aangegeven welke consequenties en (on-)mogelijkheden er zijn bij eventuele plaatsing van een kartbaan ter plekke. Een weergave van de multicriteria-analyse wordt in hoofdstuk 5 gegeven.

4.4 Geluid

4.4.1 Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de zoeklocaties het onderzoek is er voor het aspect geluid gebruik gemaakt van het onderzoek van Peutz "Akoestisch onderzoek met betrekking tot de skelterbaan De Hoeksche Waard te Strijen Saneringsonderzoek fase II", rapport nummer IA221-2, d.d. 11 februari 2003.

In deze rapportage zijn in tabel 8 de resultaten van geluidmetingen rondom afzonderlijke karts opgenomen. In de onderstaande tabel zijn de resultaten samengevat.

Tabel A: Resultaten geluidmetingen (Peutz)

Omschrijving	L_{Aeq} op 1 meter afstand van motor/uitlaat
Mini junioren 60 cc	101 dB(A)
idem, ander exemplaar	103 dB(A)
Nationaal junioren 100cc	102 dB(A)
ICA/PROMO 95	107 dB(A)
125 CROSS	105 dB(A)
125 ICC	105 dB(A)

De internationale normen voor het geluid van karts (op 1 meter afstand van de uitlaat onder standaard condities) zijn ten opzichte van 2003 gewijzigd. Het gaat dan niet alleen om de toegelaten bronsterktes, maar ook om de wijze van meten. In de praktijk is evenwel gebleken, dat er geen eenvoudige noch eenduidige relatie is tussen de volgens standaard condities gemeten geluidniveaus op 1 meter van de uitlaat, en de immissierelevante bronsterktes van de karts tijdens het racen zelf.

De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven, dat dit aspect al eerder een punt van discussie en beschouwing is geweest, met als resultaat dat per saldo de in de geluidrapportage van Peutz aangehouden bronsterkten ook nu nog voldoende representatief zijn voor de berekende geluidbelastingen vanwege het gebruik van de kartbaan. De huidige geluidcontouren zijn daarom uitgangspunt voor de beoordeling.

Bij een concrete inpassing van de kartbaan op een specifieke locatie is het altijd nog mogelijk, om met afschermingsmaatregelen van voldoende hoogte (tot enkele meters) in bepaalde richtingen een lagere geluidbelasting te realiseren. Verwacht wordt dat er op een nieuwe locatie meer mogelijkheden zijn om geluidbeperkende maatregelen (overdracht) te treffen. Dit zal in een gericht geluidonderzoek moeten worden onderzocht.

In het bovengenoemde akoestisch onderzoek van Peutz is een overzichtstekening opgenomen met de berekende geluidcontouren en de vastgestelde zone voor de situaties met en zonder maatregelen (zie bijlage 5). Uit de contouren blijkt dat na het treffen van saneringsmaatregelen de contour aan de noordzijde beperkt kleiner wordt, maar aan zuidzijde beperkt groter. Aan de west- en oostzijde wijzigt de contour niet. De effecten van de overdrachtsmaatregelen (afschermende reclameborden) zijn derhalve richtingsafhankelijk. Gesteld kan worden door de overdrachtsmaatregelen de contour over het geheel gezien gelijk blijft. Aan de hand van deze tekening zijn de afstanden van de geluidcontouren indicatief bepaald.

De berekende 50 dB(A) contour ligt op een afstand van circa 1400 meter afstand van de kartbaan. Vanwege de kartbaan is voor de woningen binnen de vastgestelde geluidzone een MTG waarde vastgesteld van 55 dB(A). De meeste nabijgelegen woning bevindt zich op een afstand van circa 800 meter van de huidige kartbaan. Deze afstand van de woning tot de kartbaan zal derhalve het meest kritisch zijn voor de zoeklocaties uitgaande van de geluidmetingen aan de karts door Peutz. De 60 dB(A) contour ligt op een afstand van circa 450 meter.

4.4.2 Beoordeling

Er is voor de beoordeling van de zoeklocaties voor het aspect geluid uitgegaan van de situatie met de dB(A)-waarde voor de karts zoals opgenomen in het Peutz onderzoek.

In tabel B is voor geluid het beoordelingscriterium weergegeven.

Tabel B: Beoordelingcriterium aspect geluid

Beoordelingscriterium	Omschrijving
++	afstand woning >1400 meter
+	afstand woning 800-1400 meter
0	afstand woning circa 800 meter
-	afstand woning 450-800 meter
--	afstand woning <450 meter

In de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 is per locatie de beoordeling voor het aspect geluid opgenomen. Voor het inschatten van de afstand tussen de kartbaan en de meest nabijgelegen woning is uitgegaan van de luchtfoto's in Google Earth.

4.4.3 Conclusie

De locaties Hellegatsplein ten westen van A29 en de 2e Maasvlakte scoren het best. Dit komt doordat deze locaties de grootst mogelijke afstand tot aaneengesloten woonbebouwing kennen, en eveneens een relatief grote afstand tot verspreid liggende gevoelige bestemmingen hebben[5]. Dit is minder het geval voor de locaties op Goeree Overflakkee en Ouddorp, waar zich nog veel verspreid liggende woonbebouwing bevindt. Het is daarom moeilijk om in die zoekgebieden een locatie te vinden waarbij geen of minder woningen dan in de huidige situatie worden geraakt door de 50 dB(A) geluidscontour van de kartbaan. Voor Voorne-Putten geldt dat er lijkt ruimte te zijn voor een vergelijkbare kartbaan. De afstand tot bebouwing in het bos is ruim 900 meter, dat is meer dan in de huidige situatie. Echter liggen er binnen de 50 dB(A) contour van 1400 meter meer woningen dan in Strijen. Bovendien ligt er binnen die contour de nodige verblijfsrecreatie (formeel niet geluidgevoelig). Per saldo scoort de locatie Voorne Putten daarmee slecht op het criterium geluid (een min). In de multicriteria-analyse is dit resultaat in kwalitatieve zin terug te zien.

4.5 Ecologie en natuurwaarden

4.5.1 Beoordelingskader

Sinds 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet implementeert de soortbescherming van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen, de Jachtwet en de oude Natuurbeschermingswet. De Flora - en faunawet (en haar Algemene Maatregel van Bestuur van 2005) richt zich op de bescherming van wilde planten en dieren, met als doel het behoud van de biodiversiteit. Welke planten en dieren in welke mate beschermd zijn, staat in de wet.

De bedoeling van de Flora- en faunawet is het beschermen van individuen en populaties van inheemse plant- en diersoorten tegen schadelijk menselijk handelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen streng (Tabel 3 en soorten van de Habitatrichtlijn) en minder streng (Tabel 1 en 2) beschermde soorten. Uitgangspunt is dat verzamelen, verstoren, doden of vernietigen van beschermde soorten of verstoring van het leefgebied (habitat) niet is toegestaan. Indien onvermijdelijk, kan een ontheffing worden verleend door het ministerie van LNV, indien de initiatiefnemer aantoont zorgvuldig te werk te gaan, effecten zo veel mogelijk voorkomt en resteffecten compenseert.

Algemene zorgplicht Flora- en faunawet
Er is in alle gevallen en bij alle (ook de algemene) soorten sprake van de algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Hierin staat beschreven dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat, voor zover redelijk, handelingen nagelaten of juist genomen worden om negatieve invloeden op soorten te voorkomen, beperken of tegen te gaan.

De wet biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden uitsluitend verleend door de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

[5] Bovendien geldt voor Hellegatsplein een mogelijke afschermende werking van de omringende rijkswegen.

4.5.2 Beoordeling

De waardering van de locaties is gedaan op basis van de mogelijk aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet. Er is dus geen beoordeling gedaan op eventuele ligging in de EHS, omdat dit aspect al als belemmering is meegenomen in hoofdstuk 3.
Het toegepaste principe is dat een locatie meer geschikt is als alternatieve locatie voor de kartbaan Strijen, wanneer er minder zwaarder beschermde soorten (Tabel 2 en 3 van de Flora- en Faunawet) in de buurt te verwachten zijn. Daarom is elk van de potentiële alternatieve locaties door een ecoloog beoordeeld op basis van gebiedskennis, type locatie en verspreidingsgegevens van beschermde soorten (excl. flora en ongewervelden). Daarbij is gebruik gemaakt van onder anderen de software Google Earth en verspreidingsgegevens van de internetsites www.ravon.nl en www.vzz.nl.

Dit heeft geleid tot een beschrijving per locatie van de mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden). Op basis daarvan is in de tabel van de multicriteria-analyse aangegeven welke locaties als gevolg van areaalbeslag en verstoringseffecten (licht, trillingen, geluid) meer of minder negatieve invloed kunnen hebben op beschermde soort(sgroep)en, met een meer of minder omvangrijke ontheffingsaanvraag met bijbehorende voorwaarden tot gevolg. Het aantal *mogelijk* aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet (excl. Flora en ongewervelden) is daarin leidend voor de beoordeling.

Huidige locatie Strijen
De huidige locatie van de kartbaan kan worden getypeerd als vochtig weidevogelgrasland. Mogelijk zijn er beschermde soorten aanwezig als broedvogels en weidevogels (de Grutto, Kievit, Scholekster en Tureluur) aanwezig, alsmede Noordse woelmuis en vleermuizen.

2e Maasvlakte
Op de 2e Maasvlakte kunnen zich mogelijk zwaar beschermde soorten ingevolge de flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) bevinden. De locatie is echter nog in aanleg, maar op termijn kunnen broedvogels, de zandhagedis, de rugstreeppad en de gewone en grijze zeehond aanwezig zijn. Deze laatsten zijn zeer gevoelig voor geluid, licht en trillingen.

Voorne-Putten
Op deze locatie kunnen, gezien het type landschap en de omgevingsfactoren mogelijk broedvogels en de Rugstreeppad aanwezig zijn. Het aantal mogelijk aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet is daarmee op deze locatie, evenals op de locaties op Hellegatsplein, het kleinst. Voorne-Putten scoort echter beter in de multi criteria-analyse, omdat er hier geen sprake is van ligging in de EHS, zoals bij Hellegatsplein.

Ouddorp
Het gebied is te typeren als akkerfaunagebied en botanisch waardevol grasland (Natuurbeheerplan PZH). Er zijn mogelijk broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur aanwezig. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat zoogdieren als de Waterspitsmuis, Noorde Woelmuis en vleermuizen aanwezig zijn. De Rugstreeppad komt mogelijk eveneens voor in dit gebied. Ook geldt dat de gewone zeehond in de buurt aan de kust aanwezig kan zijn. Hiervóór is reeds gewezen op de gevoeligheid van die soort voor geluid, licht en trillingen.

Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant

Dit gebied is te typeren als Akkerfaunagebied (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk zijn de volgende zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) aanwezig: broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur, zoogdieren zoals de Waterspitsmuis en Noordse Woelmuis en vleermuizen.

Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
Dit gebied is eveneens te typeren als Akkerfaunagebied (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk zijn de volgende zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) aanwezig: broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur, zoogdieren zoals de Waterspitsmuis en vleermuizen.

Goeree Overflakkee, ten zuiden van Nieuwe Tonge
Voor deze locatie geldt eenzelfde opsomming van mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten als de locatie ten noordoosten van Melissant, met die toevoeging, dat mogelijk ook de Rugstreeppad aanwezig is.

Hellegatsplein, te westen van A29
Het Hellegatsplein is ter plaatse te typeren als Kruiden- en faunarijk grasland. (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten zijn broedvogels en vleermuizen.

Hellegatsplein, te oosten van A29
Het Hellegatsplein wordt ten oosten van de A29 omschreven als Haagbeuken- en essenbos (Natuurbeheerplan PZH). Ook hier zijn mogelijk zwaar beschermde soorten als broedvogels en vleermuizen aanwezig.

Voor beide locaties op Hellegatsplein geldt dat zij zich bevinden in de Ecologische Hoofdstructuur. Dit maakt dat zij in de multicriteria-analyse minder scoren dan de locatie Voorne-Putten, waar evenveel mogelijk aanwezige beschermde soorten aanwezig zijn.

4.5.3 Conclusie

In hoofdstuk 5 is de multicriteria-analyse gegeven voor het criterium ‘Ecologie’ op basis van de hiervoor beschreven beoordelingsmethodiek.
Uit de beoordeling blijkt dat er bij de locatie Hellegatsplein en Voorne-Putten het minste aantal beschermde soort(sgroep)en te verwachten zijn. Hellegatsplein maakt echter zoals aangegeven, met uitzondering van de wegen deel uit van de EHS. Er blijkt recentelijk nog geïnvesteerd te zijn in de natuurontwikkeling op het centrale deel van Hellegatsplein. Dit maakt dat Voorne-Putten vanuit ecologisch standpunt de voorkeur heeft boven Hellegatsplein.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Beoordelingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico’s van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico is een norm gesteld opgesteld en voor het groepsrisico een oriëntatiewaarde. In dit onderzoek worden de locaties voor de kartbaan beoordeeld op externe veiligheid door:

- Te toetsen aan de normen voor het plaatsgebonden risico
- Vast te stellen van hoeveel risicobronnen de locatie binnen een voor het groepsrisico relevant gebied of wel invloedsgebied valt.

In het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Onder risicobronnen wordt verstaan:
  - Bevi inrichtingen op basis van de professionele risicokaart;
  - Transport van gevaarlijke stoffen over de weg op basis van de professionele risicokaart;
  - Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding op basis van de professionele risicokaart;
  - Transport van gevaarlijke stoffen over het water op de Circulaire RNVGS (zware en rode coridors);
  - Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor op basis van de Prognosecijfers 2007 afkomstig van Prorail.
- Per type risicobron is het invloedsgebied (1% letaliteit) als volgt bepaald:
  - Weg: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de jaarintensiteiten van DVS;
  - Spoor: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform prognosecijfers 2007 van Prorail.
  - Water: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de jaarintensiteiten uit de Circulaire RNVGS;
  - Bevi-inrichtingen: effectafstand 1% letaliteit op basis van de professionele risicokaart;
  - Buisleidingen: effectafstand 1% letaliteit op basis van de professionele risicokaart;
  - Indien op basis van de professionele risicokaart het invloedsgebied van de Bevi-inrichtingen en/of het transport van gevaarlijke stoffen per buisleidingen onbekend is, wordt een invloedsgebied aangenomen van 1000 meter. Wanneer een alternatieve locatie van de kartbaan binnen deze 1000 meter is gelegen, wordt deze risicobron als mogelijk relevant wordt aangegeven.
- De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is bepaald op basis van de professionele risicokaart (spoor, buisleiding, water en Bevi-inrichting) en op basis van de Circulaire RNVGS (weg).

De effecten zijn uitgedrukt in een 5-puntsschaal (++, +, +-, -, --). Per alternatieve locatie voor de kartbaan is onderscheid gemaakt tussen de aspecten plaatsgebonden risico en groepsrisico. De afstand tot de risicobron bepaalt de relevantie van het risico.

Tabel C: Puntenschaal van plaatsgebonden risico en groepsrisico

	Plaatsgebonden risico	Groepsrisico
++	nvt	Grote afname van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (5 of meer risicobronnen)
+	nvt	Lichte afname van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (tussen 1 en 5 risicobronnen)
+-	Het plaatsgebonden risico is niet relevant, alternatieve locatie kartbaan is buiten de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van de (mogelijk) relevante risicobronnen	Geen verandering van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen
-	Kartbaan mogelijk binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van (mogelijk) relevante risicobronnen. Vormt daardoor een aandachtspunt.	Lichte toename van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen(tussen 1 en 5 risicobronnen)
--	Kartbaan binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van de (mogelijk) relevante risicobronnen.	Grote toename van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (5 of meer risicobronnen)

De overall beoordeling van het aspect externe veiligheid wordt per alternatieve locatie bepaald door de maatgevende score van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico te hanteren.

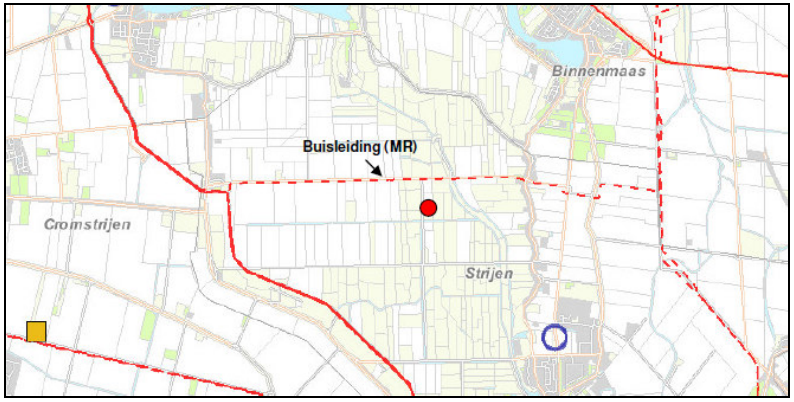
Aandachtspunt voor in ieder geval de locaties Goeree Overflakkee en Voorne-Putten is de aanwezigheid van windturbines in de nabijheid. Deze kennen een risicocontour PR 10-6, die niet op de risicokaart zoals gehanteerd staat aangegeven. Evenwel heeft dit voor genoemde locaties mogelijk implicaties.

4.6.2 Beoordeling

Legenda figuren
MR= mogelijk relevant vanuit externe veiligheid
R= relevant vanuit externe veiligheid
= (alternatieve) locatie kartbaan
= Bevi-inrichtingen
Transportroute gevaarlijke stoffen over de weg
Transportroute gevaarlijke stoffen per buisleiding
Transportroute gevaarlijke stoffen over het spoor
Transportroute gevaarlijke stoffen over het water

Huidige locatie kartbaan

In onderstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de huidige locatie van de kartbaan weergegeven.



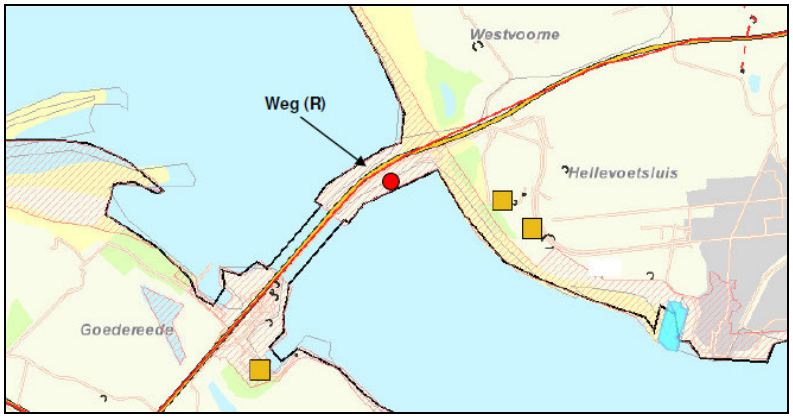
Figuur 1: Ligging risicobronnen nabij huidige locatie kartbaan

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de huidige locatie van de kartbaan weergegeven. Uit dit figuur kan worden opgemaakt dat één risicobron mogelijk relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor de huidige locatie van de kartbaan. Tevens blijkt de huidige locatie van de kartbaan buiten het plaatsgebonden risico van de mogelijk relevante risicobronnen is gelegen.

Alternatieve locatie 2e Maasvlakte

Aangezien de locatie "2e Maasvlakte" nog verder ontwikkeld moet worden (is nog niet op de professionele risicokaart opgenomen), kan er geen specifieke beoordeling plaatsvinden voor het aspect externe veiligheid. Gezien de gebruiksfunctie (industrie) van de 2e Maasvlakte is bij de beoordeling aangenomen dat de alternatieve locatie "2e Maasvlakte" een score "- -" krijgt.

Alternatieve locatie Voorne-Putten



Figuur 2: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie "Voorne-Putten".

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie "Voorne-Putten" weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat één risicobron relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor de alternatieve locatie "Voorne-Putten". Tevens blijkt dat bij deze alternatieve locatie rekening gehouden dient te worden met het plaatsgebonden risico van

de N57, deze bedraagt namelijk 10 meter. Hierbinnen mag de kartbaan in principe niet mogelijk worden gemaakt.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Voorne-Putten” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijft. Tevens blijkt dat het plaatsgebonden risico van de N57 een aandachtspunt is.
Ook voor deze locatie geldt dat, hoewel niet op de risicokaart aangegeven, er nabij deze locatie windturbines aanwezig zijn waardoor een eventuele kartbaan zich mogelijk binnen de PR 10-6 contour zou bevinden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Voorne-Putten” een “-” scoort.

Alternatieve locatie “Ouddorp”

Figuur 3: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Ouddorp”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Ouddorp” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Ouddorp” geen risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit betekent eveneens dat het plaatsgebonden risico niet relevant is.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Ouddorp” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen licht afneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet relevant is . Dit betekent dat de alternatieve locatie “Ouddorp” een “+” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant”

Figuur 4: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” één risicobron relevant is vanuit het

oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobron is gelegen.
Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijkt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” een “0” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant”

Figuur 5: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” geen risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit betekent eveneens dat het plaatsgebonden risico niet relevant is.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen licht afneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet relevant is. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” een “+” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge”

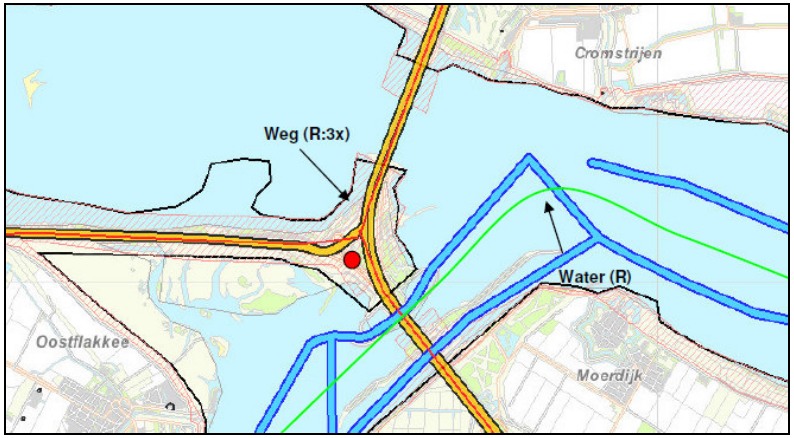
Figuur 6: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “goeree Overflakkee”, zuidelijk van Nieuwe Tonge.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” één risicobron relevant is vanuit het oogpunt van externe

veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de risicobron is gelegen.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijkt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Hoewel niet op de risicokaart aangegeven, zijn er nabij deze locatie windturbines aanwezig, waardoor een eventuele kartbaan zich mogelijk binnen de PR 10-6 contour zou bevinden.
Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” een “-” scoort.

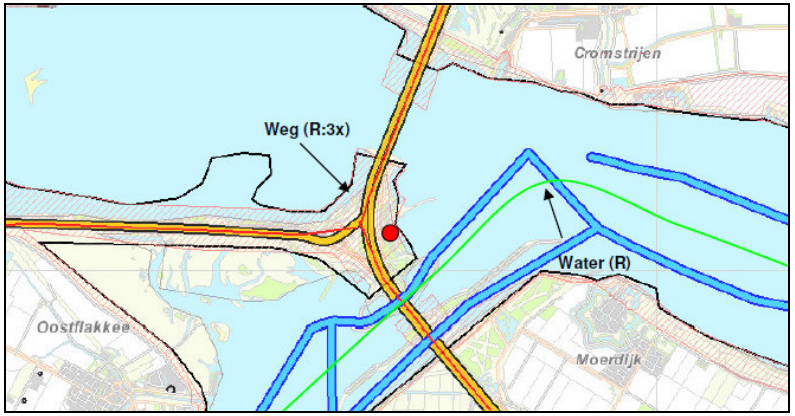
Alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29”



Figuur 7: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van A29”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” vier risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen is gelegen.
Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen sterkt toeneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “, ten westen van de A29” een “-” scoort.

Alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29”



Figuur 8: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van A29”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” vier risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen is gelegen.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen sterk toeneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” een “-” scoort.

4.6.3 Conclusie

In de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 zijn per alternatieve locatie voor de kartbaan de resultaten van de beoordeling van het aspecten externe veiligheid weergegeven. Uit de tabel kan worden opgemaakt dat de alternatieve locatie “2^{e} Maasvlakte” het slechts scoort vanuit het aspect externe veiligheid. Tevens blijkt dat de alternatieve locaties “Ouddorp“ en “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” het beste scoren.

De score van de huidige locatie van de kartbaan (Strijen) is qua externe veiligheid erg goed. Dat neemt niet weg, dat het aspect externe veiligheid voor de locaties met score ‘-‘ naar verwachting geen echte problemen zal geven. De plaatsgebonden risico’s zijn gering (de afstanden gelden vanaf de as van de weg, de locaties zullen zeker ruim buiten de PR 10-6 contour liggen). En het groepsrisico zal beperkt zijn en eenvoudig te verantwoorden.

4.7 Kosten

4.7.1 Beoordelingskader

In de multicriteria-analyse is ook het criterium ‘Kosten’ opgenomen. Dit betreft een globale verkenning van de kosten en is uitdrukkelijk geen raming. Een nadere verkenning is noodzakelijk indien de kartbaan daadwerkelijk verplaatst zal worden. De kosten zijn gekwantificeerd op basis van kentallen over grondprijzen, sloopkosten en nieuwbouwkosten. Daarbij is uitgegaan van een benodigde areaal van ca. 20.000 m^2 (oppervlakte huidige kartbaan).
De sloopkosten zijn geraamd op € 1,1 mln. Voor een weergave van de in de sloopkosten meegenomen posten verwijzen wij naar Bijlage 6. De kosten voor nieuwbouw zijn opgesteld aan de hand van kentallen op een aantal posten, met daarbij een aantal uitgangspunten. Die zijn eveneens terug te vinden in Bijlage 6.
In de verkenning is een bandbreedte opgenomen die bestaat uit eventuele extra kosten voor kabels en leidingen, bodemgesteldheid en mogelijke sanering. Mogelijke ‘meevallers’ zoals voordelen in het ontwerp of aanbestedingsvoordelen zijn ook niet verder concreet gemaakt. Dit zijn immers zaken die in deze fase van het onderzoek nog niet bekend zijn. De mogelijke extra meer- of minderkosten zijn daarom als een marge meegenomen in de verkenning

4.7.2 Beoordeling

Alternatieve locatie “Ouddorp”
Deze locatie bevindt zich in een gebied waar de ondergrond bestaat uit klei en zand en wordt momenteel agrarisch gebruikt. De kentallen zijn voor

dienovereenkomstige omstandigheden in de verkenning meegenomen. Eventuele kostenverhogende factoren zijn het feit dat er grondverbetering zal moeten plaatsvinden voor bouw van een kartbaan (ophoging in zand) en dat er kosten zullen moeten worden gemaakt voor aansluiting van riolering en nutsvoorzieningen, aangezien die nu op de locatie niet aanwezig zijn. Dit leidt tot een indicatieve kostenpost van € 5,0 mln.

Alternatieve locatie "Ouddorp"	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+- 25%
Totaal	**€ 5,0 mln**

Alternatieve locaties "Goeree Overflakkee"

Voor Goeree Overflakkee geldt dat de drie mogelijke locaties als gelijkwaardig qua kosten zijn beschouwd. Gebruik van de grond is in alle gevallen agrarisch en de samenstelling van de grond is lichte / zware zavel. Noodzakelijke grondverbetering is dus een kostenverhogende factor. Meevallers in de kosten kunnen bijvoorbeeld de reeds aanwezige nutsvoorzieningen zijn vanwege de windturbines.

Dit leidt tot het volgende beeld:

Alternatieve locaties "Goeree Overflakkee"	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+- 20%
Totaal	**€ 4,9 mln**

Alternatieve locatie "2e Maasvlakte"

De 2e Maasvlakte wordt momenteel aangelegd. De 2e Maasvlakte is grotendeels bestemd voor industrie. De bodem bestaat uit opgespoten zand. Eventueel zijn er extra kosten noodzakelijk voor het realiseren van een ontsluiting van de nieuwe kartbaan. Voordelig is het dat de nutsaansluitingen dichtbij aanwezig zijn.

Voor de bepaling van de grondprijs is aangenomen dat de grond ter plaatse is bestemd als bedrijventerrein. Als uitgangspunt is genomen dat de grondprijs om en nabij de € 300,- per m^2 zal liggen. Dit komt neer op een totaal bedrag van circa € 6,0 miljoen voor de verwerving.

Voor de indicatieve kostenbepaling betekent dit het volgende:

Alternatieve locatie "2e Maasvlakte"	
Verwerving	€ 6,0 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+- 15%
Totaal	**€ 11,4 mln**

Alternatieve locatie "Voorne-Putten"

Deze locatie heeft een bijzondere ligging, namelijk op het dijklichaam van de Haringvlietdam. De bodem bestaat ter plaatse uit opgespoten zand. Als kostenverhogende factor is bij "Voorne-Putten" een onzekerheidsmarge opgenomen betreffende het besluitvormingstraject, omdat de ligging op een dijklichaam hoogstwaarschijnlijk verregaande bestuurlijke en juridische implicaties heeft.

Dit geeft het volgende beeld:

Alternatieve locatie "Voorne-Putten"	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+- 50%
Totaal	**€ 5,7 mln**

Alternatieve locatie "Hellegatsplein"
De locatie Hellegatsplein bestaat uit twee mogelijke plekken voor situering van de kartbaan; ten westen of ten oosten van de Rijksweg A29. Voor het aspect kosten maakt dit – anders dan bijvoorbeeld geluid – niet uit en dus zijn de beide locaties als gelijk beschouwd.

Hellegatsplein bestaat uit opgespoten zand en heeft momenteel een grondwaarde die vergelijkbaar is met de waarde voor agrarisch gebruik. Eventueel is de aanleg van nutsvoorzieningen op deze locatie kostenverhogend, daarom is er daarvoor een beperkte marge meegenomen.

Alternatieve locatie "Hellegatsplein"	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+- 10%
Totaal	**€ 4,6 mln**

4.7.3 Verwijderen huidige kartbaan

De kosten voor het verwijderen van de huidige kartbaan en het terugbrengen van de locatie in een staat die te vergelijken is met de staat van de omgeving, zijn gespecificeerd in de verkenning in Bijlage 6. Hiervoor is een aantal aannames gedaan.
De huidige kartbaan is volgens opgave van de "Skelterclub Hoeksche Waard" ca. 33 jaar oud. Dit houdt in dat uitgegaan is van het verwijderen van teerhoudend asfalt, wat kostenverhogende consequenties heeft.
Ook is uitgegaan van het verwijderen van een brandstoftank en de noodzaak tot sanering van de grond. De bestaande bebouwing bestaat vooral uit containerunits, die relatief eenvoudig opgepakt kunnen worden. Voor eventuele asbestverwijdering zijn geen kosten opgenomen.
De totale sloopkosten, waaronder ook het in 'oude staat' terugbrengen van de locatie, bedragen daarmee ca. € 1,1 mln.

4.7.4 Verplaatsingskosten

De verplaatsingskosten bestaan uit de bouw van een nieuwe kartbaan, in vorm en functie gelijk aan de huidige kartbaan in Strijen. Uitgangspunt is dat de nieuwe locatie uit grasland of vergelijkbaar bestaat. Daarbij is geen rekening gehouden met de huidige bodemgesteldheid omdat die nog niet bekend is. Tevens is het eventueel verleggen van kabels en leidingen niet meegenomen in de financiële verkenning.

Zie voor een specificatie van de nieuwbouwkosten Bijlage 6.

4.7.5 Kosten indoor kartbaan

Wanneer de kartbaan niet kan worden verplaatst naar een locatie die vanuit milieuhygiënische redenen volkomen vrij van belemmeringen is, zou kunnen worden uitgeweken naar een bedrijventerrein om de kartbaan toch een alternatieve locatie te bieden. Los van de bezwaren van de Skelterclub Hoeksche Waard (SHW) betekent dit nogal wat in kostenopzicht; een indoorlocatie zal namelijk minimaal ca. € 19,5 mln gaan kosten, inclusief bouwrijp maken van het terrein en een parkeerplaats. Uitgangspunt voor deze globale verkenning is een oppervlakte voor een indoor kartbaan van 10.000m2 bvo. Kentallen voor bouwkosten geven aan dat de kosten in dat geval € 1.000,- per m2 zullen bedragen. Er is rekening gehouden met duurdere installaties vanwege de benodigde afzuiging van uitlaatgassen. Het grondoppervlak van de indoor kartbaan bedraagt 20.000m2, conform de huidige oppervlakte van de kartbaan in Strijen.

Daarmee is een indoorlocatie ca. € 16,7 mln duurder dan een outdoorlocatie (respectievelijk € 19,5 mln en € 2,8 mln).

In bijlage 2 is een brief van de Koninklijke Nederlandse Autosport Federatie (KNAF) opgenomen, waarin zij het onderscheid tussen ‘outdoor’ en ‘indoor’ karten toelicht.

4.7.6 Conclusie

De kosten voor verwerving, slopen en bouwen bedragen voor alle locaties om en nabij de € 5 mln totaal. De locatie 2^{e} Maasvlakte is aanmerkelijk duurder (€ 11,4 mln), door de verwachte hogere grondprijs die de bestemming bedrijventerrein met zich meebrengt. De multicriteria-analyse wordt in hoofdstuk 5 weergegeven.

Mogelijk zijn er subsidiemogelijkheden beschikbaar bij de provincie Zuid-Holland die de kosten (deels) zouden kunnen compenseren. Het gaat immers om het oplossen van een nijpend milieuprobleem. Een verkenning van de subsidiemogelijkheden valt buiten de scope van dit onderzoek, maar zou in een latere fase kunnen worden opgestart.

4.8 Bereikbaarheid

Bij de beoordeling op bereikbaarheid is middels satellietfoto’s bekeken in hoeverre de mogelijke locaties voldoen aan een zekere mate van bereikbaarheid. De bereikbaarheid is in deze gedefinieerd als de bereikbaarheid per auto. De leden en bezoekers van de kartbaan komen met de auto uit een gebied met een straal van ca 50 km (zie bijlage 3), al dan niet met een kart op een aanhanger. De bereikbaarheid per openbaar vervoer of per fiets kan daardoor verwaarloosd worden.

Uit de beoordeling van de bereikbaarheid kan de conclusie getrokken worden dat de locatie Hellegatsplein zeer positief scoort t.a.v. bereikbaarheid vanwege de centrale ligging in een kruispunt van rijkswegen. Voor de overige locaties is het criterium bereikbaarheid weinig onderscheidend te noemen, met de kanttekening dat de 2^{e} Maasvlakte relatief ‘ver’ weg ligt en dus minder scoort.

5 CONCLUSIES

De huidige kartbaan in Strijen bevindt zich in een ongewenste situatie, onder meer omdat het zich in een Stiltegebied bevindt en bovendien Ecologische Hoofdstructuur is. Bovendien wordt de locatie omsloten door Natura2000-gebied.

In voorliggend onderzoek is een aantal locaties nader beschouwd op mogelijkheden om de locatie geschikt te maken als nieuwe vestigingsplaats voor een kartbaan. Zij zijn in eerste instantie geselecteerd op mogelijkheid om een kartbaan - in vorm en functie gelijk aan de kartbaan zoals die zich nu in Strijen bevindt – te kunnen huisvesten. Het gaat dan concreet om de volgende locaties:

- 2e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29
- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

Per locatie kunnen de volgende aandachtspunten worden benoemd:

2e Maasvlakte
De 2e Maasvlakte scoort goed qua geluid, maar heeft een duidelijke negatieve kostencomponent. Ook de factor externe veiligheid speelt deze locatie parten. Al met al kan gesteld worden dat deze locatie negatief uitvalt in de multicriteria-analyse en dus slechter scoort dan de huidige situatie.

Voorne-Putten
Hier is de externe veiligheid een aandachtspunt. Met name de ligging op een primaire waterkering en de aanwezigheid van windturbines in de nabijheid maken deze locatie minder geschikt.

Ouddorp
Met name de slechte beoordeling op ecologie en de nabijheid van recreatiewoningen maken deze locatie minder geschikt als potentiële vestigingsplaats.

Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
De beoordeling van deze locatie is neutraal ten opzichte van de huidige locatie, maar een fractie slechter dan de overige locaties op Goeree Overflakkee. Dit wordt veroorzaakt door de negatieve scores op geluid en kosten.

Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
Deze locatie kent eveneens slechte scores op de criteria geluid en kosten, maar scoort goed op het criterium externe veiligheid. In totaal scoort de locatie neutraal, maar beter dan de locatie ten noordwesten van Melissant.

Goeree Overflakkee, ten zuiden van Nieuwe-Tonge
De bereikbaarheid van deze locatie is goed te noemen, waardoor de overwegend neutrale score iets positiever uitvalt dan de locatie ten noordwesten van Melissant, maar even goed als de locatie ten noordoosten van Melissant. De slechte score op externe veiligheid door de aanwezigheid

van windturbines in de directe nabijheid lijkt echter een zwaarwegende belemmering.

Hellegatsplein, ten westen van A29
Zowel het criterium geluid als bereikbaarheid worden voor deze locatie als zeer goed beoordeeld. De scores voor ecologie (ligging in de EHS), externe veiligheid door de aanwezigheid van drie rijkswegen en een negatieve score op kosten geven de totaalscore 'goed' voor Hellegatsplein, ten westen van A29.

Hellegatsplein, ten oosten van A29
De criteria geluid en bereikbaarheid scoren voor deze locatie goed. Er bevinden zich geen woningen in de directe omgeving, als draagt het geluid over water ver en de ontsluiting is door de aanwezigheid van (rijks)wegen gewaarborgd. De overige criteria scoren slecht. Daarmee wordt de totaalscore slechter dan de locatie op Hellegatsplein ten westen van A29.

De huidige locatie van de kartbaan in Strijen scoort zeer slecht op het criterium ecologie. Immers, de locatie ligt in EHS en Stiltegebied, en wordt omsloten door Natura2000-gebied. De kosten zijn als positief beoordeeld, omdat er bij de huidige kartbaan geen verplaatsingskosten nodig zijn. De externe veiligheid kan als goed worden omschreven. Geluid en bereikbaarheid zijn neutraal.

Expert judgement en de 'multicriteria-analyse', laten zien dat de locaties verschillend scoren op diverse criteria. Op de volgende pagina is de multi criteria-analyse weergegeven waarin de kwalitatieve score van de zoeklocaties zichtbaar is. Daarbij scoren de zoeklocaties 2e Maasvlakte, Ouddorp en Hellegatsplein ten oosten van A29 negatief ten opzichte van de huidige situatie. De zoeklocaties Voorne- Putten en de zoeklocaties op Goeree Overflakkee scoren neutraal ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan in Strijen. De zoeklocatie Hellegatsplein ten westen van A29 scoort positief ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan.

Zoekgebied	Huidige locatie Strijen	2e Maasvlakte	Voorne-Putten	Ouddorp	Goeree Overflakkee			Hellegatsplein	
Mogelijke locatie	Oudeland van Strijen				Noordwesten van Melissant	Noordoosten van Melissant	Zuidelijk van Nieuwe-Tonge	Ten westen van A29	Ten oosten van A29
Geluid	0	++	-	-	-	-	0	++	+
Ecologie	--	0	++	--	0	0	0	-	-
Externe veiligheid	+	--	-	+	0	+	-	-	-
Kosten	++	--	-	-	-	-	-	-	-
Bereikbaarheid	0	-	+	+	0	0	+	++	+
TOTAAL	**0**	**-**	**0**	**--**	**0**	**0**	**0**	**+**	**-**

++ : Locatie scoort zeer goed op criterium
+ : Locatie scoort goed op criterium
0 : Locatie scoort neutraal op criterium
- : Locatie scoort slecht op criterium
-- : Locatie scoort zeer slecht op criterium

6 COLOFON

Opdrachtgever	:	Provincie Zuid-Holland
Project	:	Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen
Dossier	:	BA2435-100-101
Omvang rapport	:	49 pagina's
Auteur	:	M.P. Scheerder
Bijdrage	:	Rein Bruinsma, e.a.
Interne controle	:	Rein Bruinsma
Projectleider	:	M. Scheerder
Projectmanager	:	M. Compeer
Datum	:	17 december 2010
Naam/Paraaf	:	

DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Waldorpstraat 13G
2521 CA Den Haag
Postbus 93059
2509 AB Den Haag
T (070) 314 33 33
F (070) 326 28 91
E denhaag@dhv.com
www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Kartbanen in Nederland

Brief aan:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. de heer E. Scheepers
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

in afschrift aan:

DHV Den Haag
t.a.v. Martijn Scheerder
Postbus 94059
2509 AB Den Haag

Gemeente Strijen
t.a.v. mevrouw L. Bos
Postbus 5881
3290 EA Strijen

SHW
t.a.v. de heer F. van Kampen
Postbus 5845
3290 AC Strijen

KNAF Federatiebureau
Postbus 274
NL-2300 AG Leiden
Nederland
Internet: www.knaf.nl
E-mail: info@knaf.nl
Tel.: +31 (0)71-589 26 01
Fax: +31 (0)71-582 08 80

Zoeterwoude-Rijndijk, 17 november 2010 Ref. 0103,10,172

Geachte heer Scheepers,

Door tussenkomst van DHV en SHW bereikte ons de vraag om meer informatie over de aanwezigheid, de ligging en het karakter van de andere outdoor kartbanen in Nederland. Door middel van deze brief verschaffen wij de actuele situatie inzake outdoor kartbanen in Nederland en directe omgeving.

Kartbanen in Nederland
Op dit moment zijn de volgende kartbanen in Nederland voor 2-takt karts open naast Strijen:

- Op 100 Km: Berghem, ten oosten van Oss, op gepachte grond van de gemeente en in discussie over zijn voortbestaan.
- Op 100 Km: Landsard, ten noorden van vliegveld Eindhoven, gemeente Eindhoven
- Op 233 Km: Pottendijk (Nieuw-Weerdinge, ten noorden van Emmen)
- Op 261 Km: Vledderveen (Stadskanaal), is net verlengd tot 1.200 meter
- Op 130 Km: Venray, is net verplaatst maar niet opengegaan vanwege milieu procedures, kan nog enkele jaren duren

- Op 150 Km: Lelystad, is slechts enkele keren per jaar open alleen voor een NK en verder niet voor 2-takt!
- Uitgeest en Amsterdam zijn gesloten.

- Buiten Nederland zijn gelegen:
  - Genk
  - Mariumbourg
  - Spa
  - Kerpen
  - Ostricourt

In de provincie Zuid-Holland zijn geen 4-takt outdoor banen gelegen. Verder onderzoek naar 4-takt banen elders in Nederland is niet zinvol, daar deze banen binnen hun vergunning niet de ruimte hebben om particuliere (meestal 2-takt) karts toe te laten. Het zijn banen (IJsselstein, Texel, Driebergen, Eefde, Oldenzaal, Vaals, Ulrum en Zwolle) waar een beheerder eigen huurkarts (4-takt), zoals bij binnen banen, verhuurd. Je mag daar niet zelf aan sleutelen! Ook zijn deze banen nog een stuk kleiner dan Strijen en daardoor niet geschikt voor de wedstrijdsport en snelle 2-takt karts.

Op basis van deze gegevens kan een overzichtskaart van Nederland gemaakt worden, waaruit blijkt er maar 4 min of meer vergelijkbare kartbanen zijn. Andere buitenbanen hebben een andere, karakteristiek en zijn niet vergelijkbaar.

Hopende Uw vragen voldoende beantwoord te hebben verblijf ik. Mochten er desondanks bij U toch nog vragen onbeantwoord zijn gebleven, mag U hiervoor te allen tijde met mij contact opnemen.

Hoogachtend,

Knac Nationale Autosport Federatie

M.G.J. van Wesenbeeck
Accountmanager Karting

BIJLAGE 2 Karting overdekt (indoor) versus sport voor jong en oud buiten in de open ruimte

Brief aan:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. de heer E. Scheepers
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

in afschrift aan:

DHV Den Haag
t.a.v. Martijn Scheerder
Postbus 94059
2509 AB Den Haag

Gemeente Strijen
t.a.v. mevrouw L. Bos
Postbus 5881
3290 EA Strijen

SHW
t.a.v. de heer F. van Kampen
Postbus 5845
3290 AC Strijen

KNAF Federatiebureau
Postbus 274
NL-2300 AG Leiden
Nederland
Internet: www.knaf.nl
E-mail: info@knaf.nl
Tel.: +31 (0)71-589 26 01
Fax: +31 (0)71-582 08 80

Zoeterwoude-Rijndijk, 17 november 2010 Ref. 0103,10,171

Geachte heer Scheepers,

Door tussenkomst van DHV en SHW bereikte ons de vraag om meer informatie over verschillen en overeenkomsten tussen indoor- en outdoor karting en de mogelijkheid om van uitdoor karting indoor karting te maken. Door middel van deze brief bieden wij U gaarne informatie en meer inzicht in de beantwoording van die vraagstelling.

Karting overdekt (indoor) versus sport voor jong en oud buiten in de open ruimte (outdoor).

De kartsport wordt in binnen- en buitenland op twee manieren bedreven, te weten als recreatie (indoor) en als competitieve nationale en internationale sportbeoefening (outdoor) met Europese en Wereldkampioenschappen, onder toezicht van nationale- en internationale erkende organisaties zoals KNAF en FIA (de internationale autosport federatie).
Het verschil is direct zichtbaar aan circuits, materiaal (kart, techniek, kleding) en snelheden.

Bezoekadres: Kopperwetering 3
2382 BK Zoeterwoude
Postbank: 1856700
ABN/AMRO Bank: 46.07.76.304

Recreatief karten (indoor karting).

Over het algemeen vindt het recreatief karten plaats in overdekte circuits/racecentra, met smallere en kortere banen, als gevolg van de beperkingen bij het bouwen van een circuit in een overdekte ruimte. Voordelen van indoor karting zijn geen invloed van de weersomstandigheden en lagere snelheden. Daarnaast is maar minimale kennis vereist bij het gezellig een ritje maken tijdens clubevent, verjaardag of bedrijfsfeestje. Met een hapje en drankje tussendoor of na afloop, gaat het om pure recreatie welke tot doel heeft om gezellig samen te zijn. Zodoende hoeft men geen rekening te houden met ingewikkelde techniek, safety rules en de om veel kennis vragende technische afstelling (tuning) van de karts zoals motortuning, keuze van banden en bijbehorende outfit. De gekozen voortbewegingtechniek is afgestemd op de maximaal, verantwoord te bereiken snelheden. Om een idee te geven:

De indoorkarts

- maximale topsnelheid: 60 km per uur
- techniek energiebron: elektrisch, gas of benzine 4-takt

De outdoor- en wedstrijdkart

Om op succesvolle wijze op deze karts te rijden is vaardigheid, goede conditie, stuurmanskunst en kennis van techniek vereist. Ook spelen uitdagingen zoals weersomstandigheden (zon, regen, wind en temperatuur) bij het afstellen van het materiaal een cruciale rol voor het behalen van succes. Het rijden op een buitencircuit geeft aansluiting met de nationale- en internationale wedstrijdsport, die bedreven wordt op buitencircuits overeenkomstig in de FIA reglementen beschreven maatvoering. Binnencircuits kunnen niet voldoen aan die reglementen. Denk hierbij aan breedte van de baan, lengtes van rechte delen in het circuit, boogstralen van bochten, grindbakken etc. Outdoor karting sluit aan bij de internationaal vereiste techniek in de wedstrijdcompetitie.

Eisen aan de outdoor of wedstrijdkart:

- maximale veiligheidseisen;
- maximale topsnelheid afhankelijk van het type kart van Mini tot 125 cc wedstrijd kart van 90 tot 140 km per uur;
- techniek energiebron: benzine 2-takt;
- eisen voor geluidsbeperking zijn internationaal omschreven.

Het circuit van Strijen, ooit ontwikkeld als internationaal circuit (hetgeen blijkt uit oude krantenberichten) is thans een sportieve kweekvijver, bedoeld om jonge karters kennis te laten maken met de kart en wedstrijdsport, zoals de FIA dit voorschrijft. Vervolgens wordt aansluiting gezocht met de internationale uitdagingen in deze sport. De skelterclub SHW kent dan ook een opleiding voor jongeren en steunt meer gevorderde karters.

Enthousiaste (ex-)karters leiden deze jeugd op. Doelstelling is om, naast het plezier om deze sport te kunnen bedrijven, ook succesvol regionaal, nationaal en internationaal in de wedstrijdsport te kunnen acteren. Om aansluiting te vinden bij de binnen- en buitenlandse

wedstrijdsport, moet men zich kunnen ontwikkelen op de buitencircuits. KNAF/ FIA erkende wedstrijdcircuits organiseren nationaal en internationaal kampioenschappen op buitencircuits.

Meer talentvolle rijders zoeken hun grenzen op den duur ook territoriaal. Zij gaan allengs ook de kartsport beoefenen op circuits in Belgie, Duitsland, Frankrijk en Italie. Velen leerde het klappen van de zweep op het circuit van Strijen met grote successen.

Strijen heeft vele succesvolle karters voortgebracht zoals: Peter de Bruijn, Carlo van Dam, Robert Dirks, Nick de Bruijn, Nick de Vries en Bas Lammers die alle Europees en/of Wereldkampioen karting zijn. Het aantal Nationale kampioenen karting die op Strijen zijn begonnen is te groot om op te noemen. Strijen is de kweekvijver voor het Talent in karting/autosport. Zelfs internationale toppers zoals Kimi Raikonen, Jos Verstappen, Mika Häkkinen en Jenson Button hebben op Strijen wedstrijden gereden.

De conclusie is dan ook dat outdoor karting een tak van wedstrijdsport is met zware eisen, die tot op het hoogste niveau wordt beoefend. Indoor karting is een recreatieve tijdsbesteding. Outdoor karting laat zich niet vervangen door indoor karting.

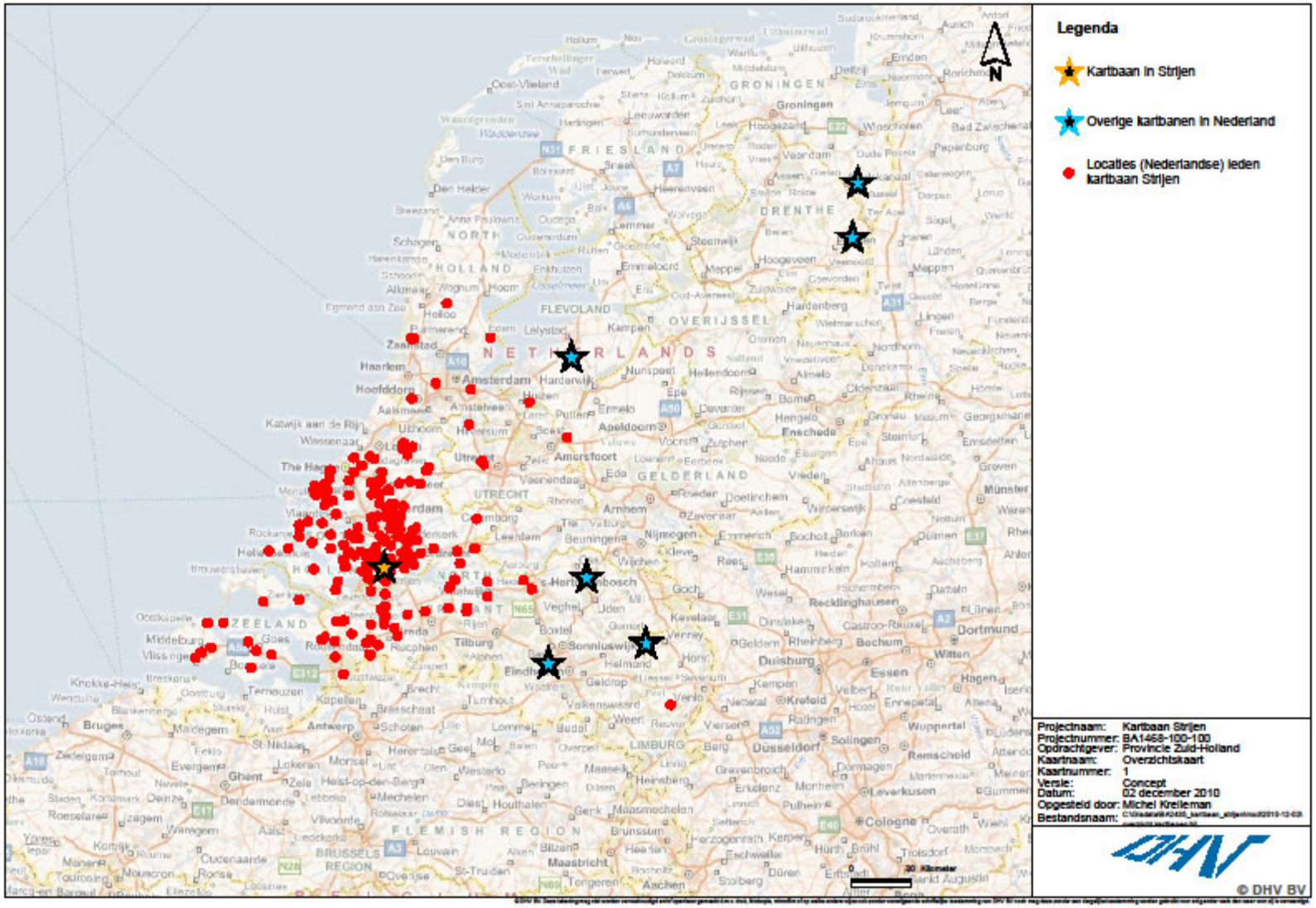
Hopende Uw vragen voldoende beantwoord te hebben verblijf ik. Mochten er desondanks bij U toch nog vragen onbeantwoord zijn gebleven, mag U hiervoor te allen tijde met mij contact opnemen.

Hoogachtend,

Knac Nationale Autosport Federatie

M.G.J. van Wesenbeeck
Accountmanager Karting

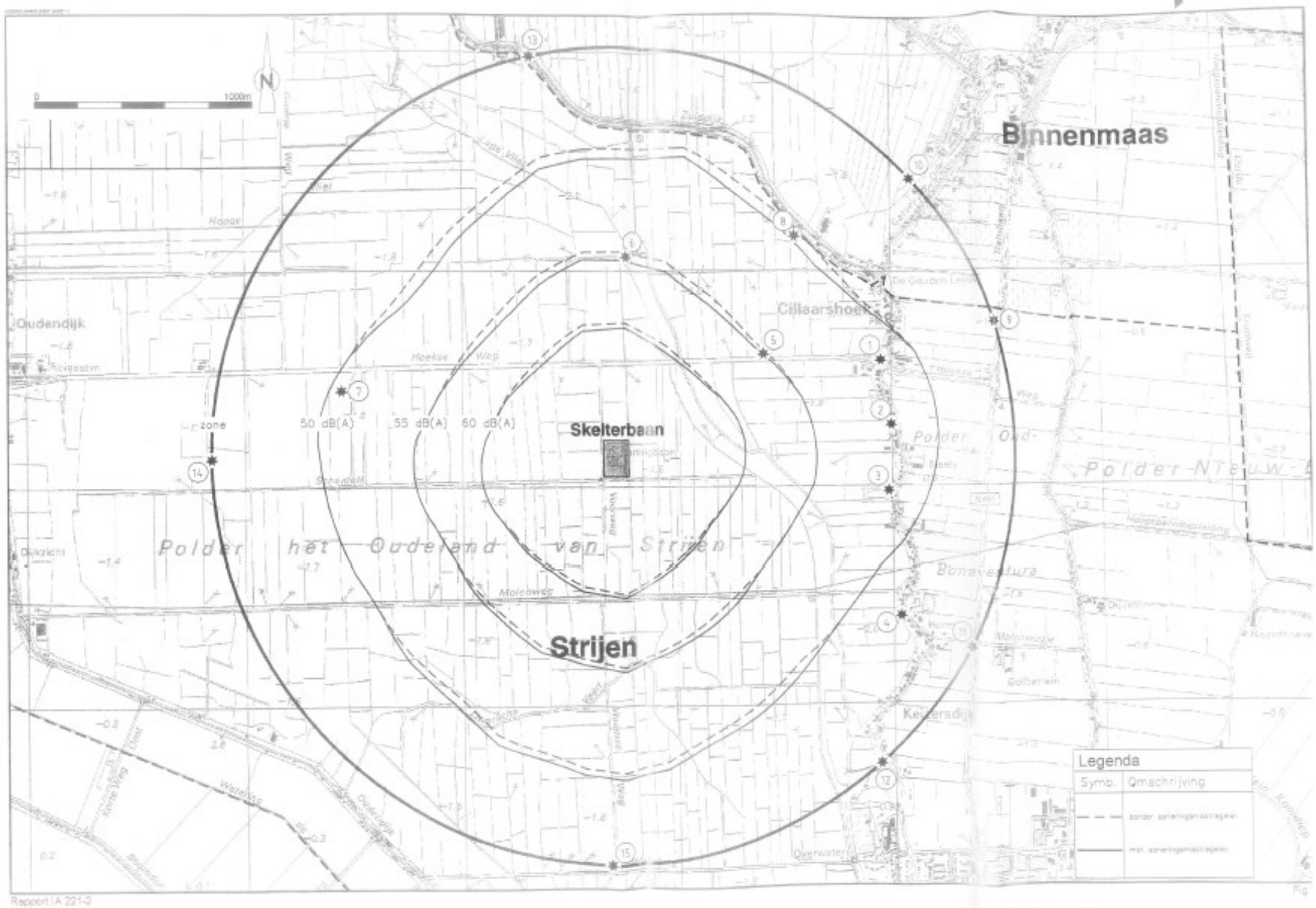
BIJLAGE 3 Verspreiding leden Skelterclub Hoeksche Waard en locaties kartbanen in Nederland


Legenda
Kartbaan in Strijen
Overige kartbanen in Nederland
Locaties (Nederlandse) leden kartbaan Strijen
N
Projectnaam: Kartbaan Strijen
Projectnummer: BA1468-100-100
Opdrachtgever: Provincie Zuid-Holland
Kaartnaam: Overzichtskaart
Kaartnummer: 1
Versie: Concept
Datum: 02 december 2010
Opgesteld door: Michel Kreileman
Bestandsnaam:
DHV
© DHV BV

BIJLAGE 4 Overzichtstekening met de berekende geluidcontouren en de vastgestelde zone voor de situaties met en zonder maatregelen

Situering kartbaan ten opzichte van zijn omgeving, de zonegrens, de immissieposities 1 t/m 15 en de geluidcontouren 50 dB(A), 55dB(A) en 60 dBA) voor de situaties met en zonder maatregelen

PEUTZ



Rapport A 221-2

BIJLAGE 5 Specificatie sloop- en nieuwbouwkosten

Project: Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen
Dossier nr. B2435-101-101
datum: 22-11-2010

			HH.		pp	€ / eenh.	sloop	€ / eenh.	nieuwbouw
terrein	175,00	125,00	**21.875,00**	**m2**					
baan	650,00	6,00	3.900,00	m2		35,00	136.500,00	50,00	195.000,00
gras, incl 10cm teelaarde	21.875,00	40%	8.750,00	m2		-	-	5,00	43.750,00
leveren zand tbv aanvullen			8.750,00	m2		7,50	65.625,00		
conditionering terrein			21.875,00	m2		4,00	87.500,00	8,00	175.000,00
barriers (opnemen en verplaatsen)			800,00	m1		10,00	8.000,00		-
hekwerken			600,00	m1		7,50	4.500,00	60,00	36.000,00
verwijdering brandstof opslag			1,00	pst			15.000,00		-
aansluiten riool tbv nieuwe lokatie (max 500m1)			1,00	pst				5.000,00	5.000,00
aansluiten op bestaande wegen (max 500m1)			1,00	pst				7.500,00	7.500,00
parkeer	40,00	75	3.000,00	m2	150	35,00	105.000,00	50,00	150.000,00
overig baan/verharding		25%	975,00	m2		35,00	34.125,00	50,00	48.750,00
			48.653,00	**m2**					
onbebouwd			26.778,00-	m2					
bomen	600,00	m1	120,00	st				150,00	18.000,00
verlichting			50,00	st				1.800,00	90.000,00
gebouwen	500,00	3,00	1.500,00	m3		25,00	37.500,00	1.100,00	550.000,00
tribunes	nvt			pst			-	-	-

		€.	493.750,00	€.	1.319.000,00
nader te detaileren	15%	€.	74.062,50	€.	197.850,00
		€.	567.812,50	€.	1.516.850,00
algemene bouwplaatskosten	10%	€.	56.781,25	€.	151.685,00
		€.	624.593,75	€.	1.668.535,00
algemene kosten	7%	€.	43.721,56	€.	116.797,45
		€.	668.315,31	€.	1.785.332,45
winst en risico	3%	€.	20.049,46	€.	53.559,97
		€.	688.364,77	€.	1.838.892,42
onvoorzien (onder- of overschrijdings kans)	20%	€.	137.672,95	€.	367.778,48
		€.	826.037,73	€.	2.206.670,91
bijkomende kosten	6%	€.	49.562,26	€.	132.400,25
		€.	875.599,99	€.	2.339.071,16
BTW	19%	€.	166.364,00	€.	444.423,52
totaal bouwkosten + bijkomende kosten (incl btw)		€.	1.041.963,99	€.	2.783.494,68
				€.	**3.825.459**

toelichting:

sloop

- aanname asfalt: 15 cm dik teerhoudend, verwijderen tot de fundering
- conditionering terrein:
  verwijderen lichtmasten, riolering, afval,
  geen bomen verwijderen
- barriers kunststof elementen meenemen
- brandstoftank verwijderen en saneren grond

- gebouwen: bestaande bebouwing voornamelijk container units.
- geen kosten voor asbestverwijdering opgenomen

nieuwbouw

- uitgangspunt nieuwe lokatie: grasland
- aanname: 60% verhard, 40% gras
- verleggen kabels en leidingen niet opgenomen
- geen rekening gehouden met bodemgesteldheid
- conditionering terrein:
  opschonen terrein
  geen bomen verwijderen
- straat ontwatering, maaien en frezen grond

- aanname asfalt: 15 cm dik, incl cunet en fundering
  incl drainage en/of riolering
- parkeren: op asfalt
- overige verhardingen: asfalt
- bomen: jonge beplanting (16-18cm)
- verlichting: standaard lichtmast, gem prijs

- nieuwe gebouwen conform kosten kantine sportvereniging

- bijkomende kosten bestaan uit advieskosten, leges, aansluitkosten etc.
- geen onderscheid kunnen maken tussen verschillende lokaties
- peildatum nov. 2010