



# MEMO

**aan** : Gemeente Valkenswaard  
t.a.v. H Appelmans  
**van** : J van den Borne (geluid)  
**datum** : 4 januari 2019  
**afschrift** : L Corsten  
**kenmerk** : 256455  
**onderwerp** : Beoordeling MER Eurocircuit Valkenswaard, aspect geluid

Met reactie Agel d.d. 23 januari 2019

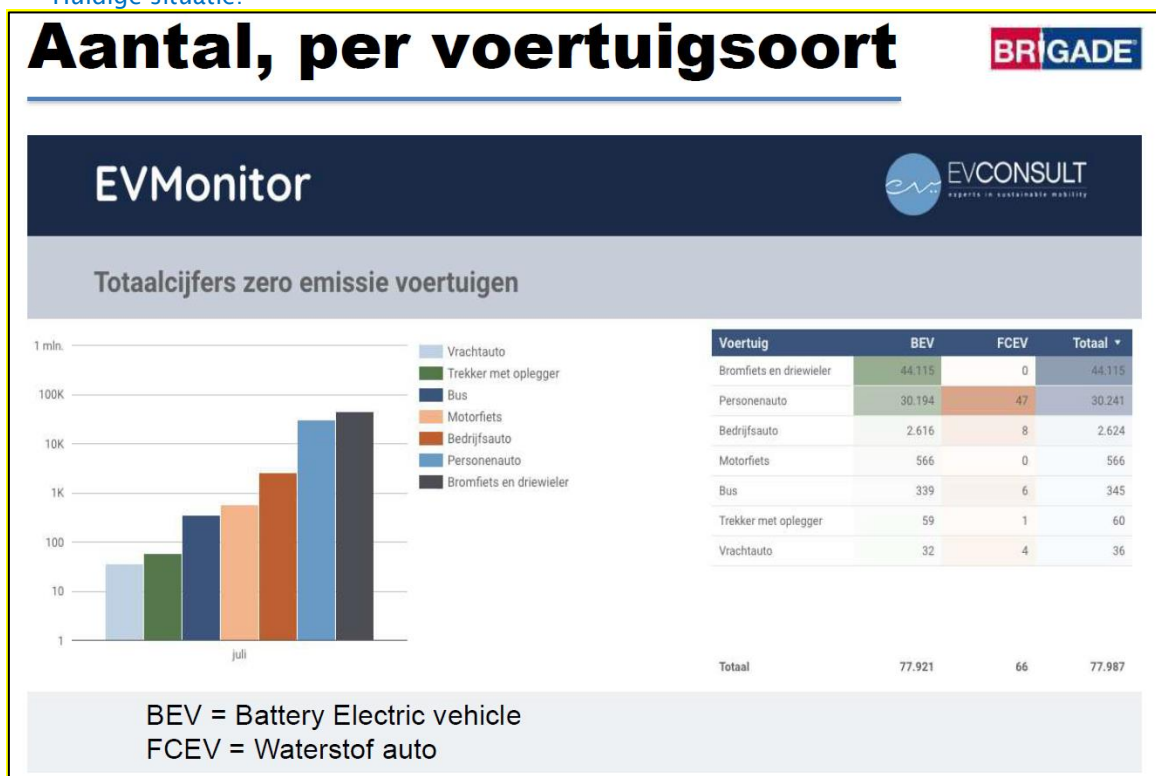
## 1 Geluid

Er wordt uitgegaan van meerdere scenario's (referentie-situatie, voorgenomen activiteiten, zone van rechtswege, milieuvriendelijk alternatief, verminderde exploitatie NRV).

- Wat is het standpunt van de gemeente met betrekking tot de gewenste activiteiten in de toekomst? Eerder is uitgesproken dat de activiteiten niet meer mogen toenemen ten opzichte van de situatie van de afgelopen 10 jaar (referentiesituatie). Volgens het document MER Eurocircuit zou het aspect "conserverend" echter weer losgelaten zijn door de gemeente.  
[Het standpunt van de gemeente is opgenomen in het bestemmingsplan.](#)
- In hoeverre is het milieuvriendelijke alternatief haalbaar en op welke termijn zou dat dan zijn? Kan dit alternatief als uiteindelijk doel gesteld worden?

[Op het GTL congres, november 2018, zijn de volgende sheets gepresenteerd:](#)

[Huidige situatie:](#)





De ontwikkeling en implementatie:

<b>Ontwikkeling</b>	<b>Implementatie</b>
2018: ca. 3 miljoen elektrische voertuigen op de weg wereldwijd	2025: Alle nieuwe bussen in het openbaarvervoer vrij van schadelijke uitlaatgassen
2020: naar schatting rond 9 tot 20 miljoen EV's	2030: Vanaf 2030 alle bussen emissievrij
2025: naar schatting rond 40 a 70 miljoen EV's	2040: Alleen nog maar elektrische voertuigen (alle voertuigen)
2035: mogen alleen nog emissievrije voertuigen verkocht worden	
2050: alleen nog emissievrije voertuigen toegestaan	

Het volledig milieuvriendelijk alternatief blijkt derhalve haalbaar binnen een tijdvenster van enkele tientallen jaren. Dit alternatief wordt voor een significant percentage als uiteindelijk doel gesteld.

- Bestaat er een voorkeur voor een bepaalde variant?

Dit is alternatief 3: verminderde exploitatievorm t.o.v. de voorgenomen situatie. Geleidelijk zal een overgang plaatsvinden naar alternatief 2: milieuvriendelijk alternatief.

Er wordt bij toetsing in eerste instantie uitgegaan van de 50 dB(A)-contour, bepaald op basis van een akoestisch rapport van DGMR uit 1985.

- Deze contour is de enige concrete afbakening van de destijds toegestane geluidsruimte en wordt daardoor inderdaad wel als uitgangspunt aangehouden met betrekking tot de beginsituatie. Deze contour is gebaseerd op activiteiten op het rallycircuit en het motorcrosscircuit, waarbij uitgegaan is van de bronvermogens van de voertuigen in 1985. Het is wenselijk om, naast een beoordeling in het kader van ruimtelijke inpasbaarheid, ook naar de mogelijkheden te kijken in het kader van een milieuvergunningprocedure, die uiteindelijk ook zal moeten plaatsvinden. Vanuit dat oogpunt wordt op basis van jurisprudentie niet zondermeer uitgegaan van een toegestane/vergunde geluidsruimte maar van toegestane bedrijfsactiviteiten. Tegenwoordig zijn, vanwege strengere eisen, de racevoertuigen stiller geworden. Hoewel de zone, zoals bepaald in 1985, beschouwd kan worden als "van rechtswege", verdient het aanbeveling om ook te beschouwen wat de geluidruimte/contour is bij de situatie van 1985, maar dan met de bronvermogens van de huidige/moderne race-voertuigen.

Een milieuvergunningprocedure gaat uit van toegestane bedrijfsactiviteiten en niet zondermeer van de toegestane/vergunde geluidsruimte. De 50 dB(A)-contour, bepaald op basis van het akoestisch rapport van DGMR uit 1985, is gebaseerd op een autocrosswedstrijd. In bijlage 7 van het akoestisch rapport zijn de geluidcontouren van een tegenwoordige autocrosswedstrijd weergegeven.

(Indien gekeken wordt naar de 50 dB(A) geluidcontour van een rallycrosswedstrijd op het Eurocircuit, dan komt deze nagenoeg overeen met de 50 dB(A) geluidcontour van een rallycrosswedstrijd volgens het rapport van Peutz met kenmerk E 1040-6-RA de datum 13 maart 2018. In het kader van een vergunningaanvraag zal het Eurocircuit hier niet van afwijken.)

- Op basis van de VNG-brochure wordt de omgeving als "gemengd gebied" beschouwd met een streefwaarde van 50 dB(A) voor het gemiddelde geluidsniveau als toets voor een goed woon/leefklimaat. Deze typering is verdedigbaar vanwege de aanwezigheid van het Eurocircuit, de Kempervennen en de beoogde Westparallel. Vanuit het oogpunt van een toekomstige milieuvergunningprocedure kan echter niet zondermeer met een niveau van 50 dB(A) ingestemd worden, bij woningen van derden. Hiertoe dient de omgevingstypering en/of het referentieniveau



aanleiding te geven. De omgevingstyperingen worden aangegeven in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (tabel 4). Met name de dichtstbijgelegen woningen aan de Victoriedijk liggen in een bosrijke omgeving, waarvoor in eerste instantie een richtwaarde van 40 dB(A) als richtwaarde voor het gemiddelde geluidsniveau wordt aangegeven. Vanuit de vigerende milieuvergunningen worden voor wedstrijden en trainingen geen duidelijke geluidsnormen bij woningen gesteld. Voor overige activiteiten, behoudens gebruik van de geluidsinstallatie, wordt een norm van 45 dB(A) acceptabel geacht bij de omliggende woningen.

Op basis van bovenstaande verdient het de voorkeur om goed te onderbouwen welke toetswaarde gehanteerd kan worden voor een goed woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen van derden. Een onderbouwing op basis van een berekening van het referentieniveau van het omgevingslawaai (op basis van wegverkeerslawaai) is daarbij wenselijk. Een gemiddeld geluidsniveau van 50 dB(A) is niet zondermeer vergunbaar (temeer omdat dat een verruiming betekent voor veel activiteiten, die niet onder wedstrijd of training kunnen worden geschaard).

Onderhavige mer is opgesteld in het kader van een ruimtelijk spoor. In het kader van een vergunningspoor is bovenstaande redentatie juist. Initieel zou derhalve tabel 4 uit de HI&V gelden met nadere onderbouwing op basis van L95 metingen en/of wegverkeerlawaai berekeningen mede relaterend aan de nieuw aan te leggen Westparallel. Inzake de geluidbelasting van deze Westparallel zijn de exacte gegevens bij de wegbeheerder opvraagbaar. De metingen en/of wegverkeerlawaai berekeningen worden overgelaten aan de vergunningaanvrager. In de mer zal initieel worden aangesloten bij bovengenoemde normen voor de betreffende woningen in de dagperiode voor de huidige situatie.

- Aansluitend bij bovenstaande: de contour in het rapport van 1985 is gebaseerd op een wedstrijsituatie, die maar beperkt voorkomt per jaar. Conform de vergunningen uit 1993 kunnen er praktisch gezien op het rallycircuit en het motorcrosscircuit maar 3 wedstrijden per jaar worden gehouden.

De contour uit het rapport van 1985 is vastgelegd als zone van rechtswege. Dit betekent dat dit het toetsingskader is voor ruimtelijke plannen. Op basis van het geldende bestemmingsplan en zone van rechtswege zijn er meer wedstrijden mogelijk. Het klopt dat conform de huidige vergunning meer wedstrijden mogelijk zijn, maar deze vergunning kan worden gewijzigd.

Er worden een aantal maatregelen beschouwd ter beperking van de geluidshinder. Van bronmaatregelen kan gesteld worden dat voor de racevoertuigen regels gesteld zijn door de overkoepelende organisaties. Aanvullende bronmaatregelen, zoals dempers, zijn daarmee niet praktisch uitvoerbaar. Tevens geldt dat ook aangetoond wordt dat maatregelen in het overdrachtveld (geluidsafscherming) ook niet doelmatig zijn.

- Met betrekking tot het schietterrein wordt aangegeven dat in de toekomst met luchtbuksen wordt geschoten in plaats van met de huidige buksen. In hoeverre is dat concreet, wat voor buksen worden dan gebruikt en op welke termijn wordt dat gerealiseerd?  
Dit is concreet, alleen het type luchtbuks en tijdstip van initiatie is nog onbekend. Deze laatste vragen zijn voorgelegd aan de gemeente.
- Er wordt aangegeven dat de omroep- en muziekinstallatie niet hoorbaar mag zijn bij woningen. Er moet onderbouwd worden of dat praktisch te realiseren is. Bij de Dakar Preproloog 2018 was duidelijk muziekgeluid, onder andere vanwege live-optredens, hoorbaar bij de woning aan Weerderdijk 5. Tevens was ook omroepgeluid daar toen hoorbaar. Er wordt wel aangegeven dat coureurs ontvangers in hun helm kunnen laten inbouwen maar bij wedstrijden zal het publiek ook omroep- en muziekgeluid willen horen.



In het akoestisch rapport is aangegeven dat de installatie niet herkenbaar dient te zijn bij woningen. In de vigerende vergunning uit 1993 zijn de voorschriften J3, J4, J5 en J8 opgenomen teneinde eventuele overlast te voorkomen. Voor muziekgeluid dient nog een strafcorrectie van 10 dB(A) te worden toegepast op de normen.

Een medewerker van AGEL adviseurs heeft bij de Dakar Preproloog geconstateerd dat omroepgeluid inderdaad hoorbaar was maar niet hinderlijk ter hoogte van woningen. Een en ander is derhalve praktisch te realiseren. Er hebben evenwel geen metingen plaatsgevonden; dit is een leemte in kennis.

- Er wordt aangegeven geen supermoto-wedstrijd meer te organiseren. Het is niet duidelijk of dat enkel geldt voor bepaalde varianten of dat dit al een voorgenomen maatregelen is voor alle toekomstige situaties.

De Supermoto wedstrijd is op basis van het 10 jarig gemiddelde in de feitelijke situatie beschouwd, maar niet meegenomen in de referentiesituatie, omdat het om een niet-vergunde activiteit gaat. De Supermoto is meegenomen in de voorgenomen situatie daar deze wedstrijd gewenst is. In de zone van rechtswege was dit destijds niet aan de orde. Voor het milieuvriendelijk alternatief maakt dit aspect niet uit. Inzake de verminderde exploitatievorm t.o.v. de voorgenomen situatie is deze wedstrijd uiteraard niet beschouwd en zal ook niet meer gaan plaatsvinden conform opgave NRV.

De akoestische berekeningen zijn correct uitgevoerd. De bronvermogens en bedrijfsduren zijn voldoende onderbouwd en akkoord.

- Voor de geluidsbelasting vanwege schietlawaai is gebruik gemaakt van een berekening van de SRE Milieudienst uit 2005. De rekenmethode voor schietlawaai is echter enkele jaren geleden gewijzigd en hiervoor zijn normen opgenomen in het Activiteitenbesluit. Formeel dient de geluidsbelasting conform deze nieuwe methode, zie Activiteitenbesluit, bepaald te worden. Indien er concreet zicht is op het gebruik van, akoestisch niet relevante, luchtbuksen, dan kan deze inrichting wel conform een beschouwing in plaats van een berekening, in het rapport opgenomen worden. Er dient dan wel inzicht gegeven worden in de te verwachten geluidsniveaus bij het schieten en bij het contact van een kogel met een kogelvanger.

Het invoeren van de bronvermogens en het beoordelen voor schietgeluid conform de rekenmethode voor schietlawaai is zeer complex geworden met het van kracht worden van het Activiteitenbesluit milieubeheer van 1 januari 2016. Dit omdat met sterk richtingsafhankelijke bronnen wordt gewerkt en de modellering afwijkt van wat gebruikelijk is. De beoordeling van de resultaten verloopt via een groot aantal bewerkingen. De onderdelen van het stappenplan, te vinden op de website van Infomil, dient hierbij als uitgangspunt. In de onderhavige situatie is de concretisatie van een en ander voorgelegd aan de gemeente.

- Met betrekking tot de mogelijkheden wordt er enkele keren op gewezen dat de van rechtswege vastgestelde geluidscontour "opgevuld" kan worden. Hierbij wordt echter voorbijgegaan aan de milieuvergunningen van 1993, waar door middel van de toegestane gebruikstijden van de circuits, geen grote uitbreidingen mogelijk zijn, omdat daardoor meer dan 8 uur per week van de circuits gebruik gemaakt zal worden. Het is vanuit dat oogpunt ook niet redelijk om de vrijgekomen geluidsruiimte (vanwege de stillere race-voertuigen) weer op te vullen.

In het kader van het ruimtelijk spoor is dit wel mogelijk. In feite zou met deze zeer ruime geluidzone iedere dag veel geluid geproduceerd mogen worden.



- Bij bepaling bronvermogens: waarop is de gehanteerde formule bij toerentalverhoging (30xlog(n/n1)) gebaseerd?  
Deze deelformule komt uit het tabellarium van DGMR onder "het afgestraalde geluidvermogen van het motorblok".
- Waarom wordt een tonale toeslag verrekend bij bronvermogens boven 120 dB(A)?  
In het akoestisch rapport is het volgende vermeld.  
Volgens het KNMV reglement 2018 geldt dat tijdens trainingen en wedstrijden een individuele motor niet meer dan 94 dB(A) mag produceren op 7,5 meter afstand van een vol gas accelererende motor, te meten op 1,5 meter hoogte. Dit komt neer op een geluidvermogen van maximaal LWr = 120 dB(A). Op basis van literatuurstudie volgens de lijst in hoofdstuk 16 is gebleken dat indien motoren geen hoger geluidvermogen hebben, het geluid niet (meer) als tonaal kan worden bestempeld. In bijlage 4 van het rapport is verder het volgende vermeld.

<b>Internoise 2013, de datum 15-18 september 2013, Noise control for quality of life: "Reduction, tonal assessment and monitoring of motocross noise"</b>										
<b>Conclusions</b>										
The recently introduced pass-by noise limit for motocross bikes of 94 dB(A) has led to a significant reduction of the noise emission of motocross bikes and motocross courses in The Netherlands. Compared to the last survey in 2006, the average sound power level per bike during practice (training) has come down from about 118 dB(A) to about 115 dB(A). It is expected that the latter value can be reduced by another 1 to 2 dB(A) to 113-114 dB(A) when all participants comply with the 94 dB(A) noise limit.										
Analysis using the critical bandwidth method as described in ISO 1996-2, Annex C shows that the noise due to a motocross course should no longer be characterized as "tonal". The improved silencing of the exhaust, which is necessary to comply with the 94 dB(A) pass-by noise limit, eliminates the most dominant tones of the exhaust.										

- In modellen zijn de (cross)voertuigen als mobiele bron gemodelleerd. Hierbij moet ook een (gemiddelde) snelheid gekozen worden. Hoewel uit de bronvermogens en bedrijfsduurcorrectie lijkt, dat deze overeenstemmen met de waarden in de bijlagen, waarin de bronvermogens en bedrijfsduurcorrecties worden toegelicht, is niet duidelijk welke invloed de gehanteerde snelheid heeft op de bron (normaal zorgt de combinatie van snelheid en aantal bewegingen binnen een bepaalde periode voor een bedrijfsduurcorrectie. Er dient toegelicht te worden hoe dit is bepaald en ingevoerd.  
In beginsel wordt de bedrijfsduur per voertuig op een circuit bepaald welke vermenigvuldigd wordt met het aantal voertuigen waarbij de totale bedrijfsduur van het voertuig op het circuit volgt. Vervolgens wordt de route op het circuit uitgezet in Geomilieu waarbij door de totale routelengte gedeeld door het aantal onderlinge puntbronafstanden het aantal puntbronnen volgt. De totale bedrijfsduur gedeeld door het aantal puntbronnen geeft de bedrijfstijd T per puntbron. Door middel van de formule  $10 \cdot \log(T/12)$  voor de dagperiode wordt de bedrijfsduurcorrectie in dB verkregen. In het rekenmodel wordt deze bedrijfsduurcorrectie bij de mobiele bronnen verkregen door iteratief het aantal voertuigen in te stellen. Het geluidvermogen van de voertuigen is verder representatief voor de training of wedstrijd.

Er zou ook gekozen kunnen worden voor de optie lijnbron. Hierbij kan gewoon een bedrijfsduur opgenomen worden voor het gehele circuit (de gehele lijnbron), zodat deze bron makkelijker te vergelijken is met de totale bedrijfstijd en bronvermogen van een bepaalde bedrijfssituatie. Er dient



duidelijker per model aangegeven worden hoe de berekende bedrijfsduur en bronvermogens zijn verwerkt in het model, met name bij de optie "mobiele bronnen".

Het bronvermogen van een lijnbron komt niet overeen met het bronvermogen van een voertuig waardoor dit verwarring veroorzaakt. Alle ons bekende soortgelijke onderzoeken (op basis van uitgebreid literatuuronderzoek) gaan uit van modellering met mobiele bronnen. Een lijnbron wordt in feite gebruikt om lange afstralende leidingen te kunnen modelleren.

Uit de resultaten volgt dat er heel hoge geluidsniveaus ontstaan bij woningen ten gevolge van de MXGP, de 4-uurs-Enduro en de Supermoto-race.

- In het rapport wordt gesteld dat geluidsniveaus, die 10-15 dB(A) hoger zijn dan de norm/toetswaarde van 50 dB(A), niet tot buitensporige hinder leiden, mits van te voren aangekondigd. Deze stelling is niet nader onderbouwd. Vanwege de hoge geluidsniveaus valt te verwachten dat bij bepaalde woningen zelfs binnen de woningen het geluid goed hoorbaar is. Ook al is er sprake van een vooraankondiging, dan is er nog steeds sprake van ernstige hinder. De stelling gaat uit van buitensporige hinder in plaats van ernstige hinder en is ingegeven door het incidentele karakter van de overschrijding; de MXGP en de 4-uurs Enduro komt 1 keer per jaar voor. De Supermoto wedstrijd zal niet meer voorkomen. Dat er sowieso sprake is van ernstige hinder is de vraag daar dit op basis van door de overheid uitgevoerde (langdurige) dosis-effect relaties uitgedrukt wordt in percentages gehinderden. Hinder is een subjectief begrip en kan door herkenbaarheid en gewenning in de onderhavige situatie anders worden ervaren.
- Er wordt aangenomen dat de karakteristieke gevelwering van woningen voor slecht geïsoleerde slaapkamers in de praktijk al snel 23 dB(A) bedraagt en dat geluidsniveaus tot 58 dB(A) niet leiden tot overschrijding van de norm voor het binnenniveau. Conform het bouwbesluit geldt een minimale eis van 20 dB(A). Er wordt te makkelijk aangenomen dat bij de omliggende woningen de gevelwering hoger zal zijn. Tevens is er sprake van hogere geluidsniveaus dan 58 dB(A) en zijn de slaapkamers hierbij niet de belangrijkste geluidruimtes die getoetst moeten worden, aangezien de geluidsbelasting overdag plaatsvindt. De conclusie dat in de woningen (naar alle waarschijnlijkheid) geen hinder te verwachten is, is niet voldoende onderbouwd. Dat geen hinder te verwachten is geldt in de wekelijkse situatie en de wedstrijden/evenementen zonder motoren daar de dientengevolge optredende geluidbelastingen niet hoger zijn dan 58 dB(A). De geluidwering van de ruimten op de begane grond zijn normaliter hoger dan 23 dB(A). Zoals in het akoestisch rapport vermeld is inzake de geluidwering veel ervaring opgedaan met uitgevoerde saneringsprojecten.

Bij voorkeur wordt bij woningen, in het geval deze een hogere geluidsbelasting ondervinden dan 55 dB(A) bij een of meer activiteiten, onderzocht welk binnenniveau binnen die woning is te verwachten op basis van de huidige bouwstaat.

In het akoestisch rapport wordt hier ook op geanticipeerd. In het kader van een aanvraag vergunning kan dit als advies worden meegegeven.

De heel hoge geluidsniveaus worden veroorzaakt door activiteiten/evenementen die maar beperkt voorkomen per jaar.

Bij de wekelijkse activiteiten wordt de gehanteerde norm van 50 dB(A) overschreden door de





schietvereniging, de training met supermoto's maar ook door de training met RDW-auto's. Voor deze frequente (wekelijkse) activiteiten dient kritisch gekeken worden naar de toetswaarde.

In het kader van het ruimtelijk spoor treedt overschrijding op van de 50 dB(A) geluidnorm in de wekelijkse situatie in de dagperiode ten gevolge van het St. Martinusgilde, de training met Supermoto's en de RDW voertuigen zoals gemeld in het akoestisch rapport waarbij tevens (niet uitputtend) op de overschrijding geanticipeerd is. Hieronder volgt een tabel met de overschrijdingen.

<b>Wekelijkse situatie</b>				
<b>Overzicht van overschrijdingen</b>				
<b>Activiteiten</b>	<b>Woning</b>	<b>LAr,LT in dB(A)</b>	<b>Geluidnorm ruimtelijk spoor</b>	<b>Overschrijding in dB(A)</b>
St. Martinusgilde	Mgr. Smetsstraat 44	57	50	7
	Mgr. Smetsstraat 46	53	50	3
Training supermoto's	Mgr. Smetsstraat 44	52	50	2
	Mgr. Smetsstraat 46	52	50	2
	Weerderdijk 5	58	50	8
	Kemperven	55	50	5
Training RDW auto's	Weerderdijk 5	52	50	2

Aanvullend op hetgeen in het akoestisch rapport is vermeld, het volgende.

De schietvereniging gaat in de voorgenomen situatie met veel stillere luchtbuksen schieten waardoor geen overschrijdingen meer zullen optreden. Het lijkt er verder op dat de locatie van de schietvereniging versus de woningen Mgr. Smetsstraat 44/46 conform het bestemmingsplan niet klopt.

De woning aan de Weerderdijk 5 wordt redelijk geluidbelast ten gevolge van de training met Supermoto's en marginaal belast ten gevolge van een training met RDW auto's. Rekening houdend met een input- en rekennauwkeurigheid van enkele dB's is de marginale overschrijding acceptabel geacht.

De woning heeft geen buitenverblijfflocaties aan de voor- en zijgevels waardoor een hogere waarde zou kunnen worden toegekend onder de voorwaarde dat het binnenniveau van 35 dB(A) wordt gegarandeerd.

- Conform de huidige vergunning geldt in ieder geval voor de training met RDW-voertuigen een geluidsnorm van 45 dB(A). Maar dit geldt waarschijnlijk ook voor de training met de supermoto's, aangezien voor die voertuigen geen aparte emissie-eisen zijn opgenomen (die zijn enkel opgenomen voor rally-auto's en crossmotoren in een wedstrijd- of trainingssituatie).

In het milieuspoor is dit juist. Hieronder is een tabel gegeven met de overschrijdingen indien de geluidnorm 45 dB(A) zou bedragen.



Wekelijkse situatie	Overzicht van overschrijdingen			
Activiteiten	Woning	LAr,LT in dB(A)	Geluidnorm milieu spoor	Overschrijding in dB(A)
St. Martinusgilde	Mgr. Smetsstraat 44	57	45	12
	Mgr. Smetsstraat 46	53	45	8
Training supermoto's	Mgr. Smetsstraat 44	52	45	7
	Mgr. Smetsstraat 46	52	45	7
	Weerderdijk 5	58	45	13
	Kemperven	55	45	10
	Victoriedijk 25	49	45	4
	Victoriedijk 27	49	45	4
	Victoriedijk 21	49	45	4
Training RDW auto's	Weerderdijk 5	52	45	7
	Mgr. Smetsstraat 44	47	45	2
	Mgr. Smetsstraat 46	46	45	1
	Kemperven	49	45	4
Testdag NGV	Weerderdijk 5	47	45	2
Training crossmotoren	Victoriedijk 25	47	45	2
	Victoriedijk 27	47	45	2

Een hogere waarde zou kunnen worden toegekend onder de voorwaarde dat het binnenniveau van 30 dB(A) wordt gegarandeerd; tot en met 53 dB(A) lijkt dit goed haalbaar.

- In de beschouwing van het scenario “voorgenomen activiteiten” blijven de geluidsniveaus gelijk aan die van de referentiesituatie maar het aantal geluidbelaste dagen neemt toe. Er wordt hierbij geadviseerd om langdurige continue geluidmetingen uit te voeren. Het is niet duidelijk welk doel deze geluidmetingen dan hebben. Dat dient beter toegelicht te worden.  
Overigens kan bij een prognose van de geluidsbelasting niet verwezen worden naar nog uit te voeren geluidmetingen. Er dient voldoende inzicht te zijn over de te verwachten geluidsniveaus.  
[Het doel van de opmerking in het akoestisch rapport “om de beoordeling kracht bij te zetten wordt geadviseerd om op gedefinieerde posities tijdgerestreeerde langdurige continue geluidmetingen te verrichten” is alleen bedoeld ten behoeve van handhaving. Dit in het kader van “meten is weten”.](#)
- Bij de beschouwing van het scenario “van rechtswege” wordt aangegeven dat de huidige zone geen beperkingen bevat in het bestemmingsplan. Het rallycircuit zou meer dan 10 keer in intensiviteit mogen toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Er wordt hierbij voorbij gegaan aan de mogelijkheden conform de vigerende milieuvergunningen. Zoals eerder ook al is opgemerkt is het vanuit milieukundig oogpunt niet terecht om de hele geluidsruijme op te vullen, aangezien deze in de praktijk kleiner is geworden door de afgenomen bronvermogens.  
[Deze zinsnede is opgenomen in het kader van het ruimtelijk spoor. Het vergunningspooir is inderdaad anders zoals eerder is aangegeven.](#)
- Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met de conclusie in 11.2 dat ervoor gekozen wordt om het aantal dagen dat er activiteiten plaatsvinden ten opzichte van het feitelijk gebruik minimaal te verdubbelen.  
[De bedoeling is om dit alternatief te kwantificeren teneinde een vergelijk te kunnen maken ten opzichte van het feitelijk gebruik.](#)
- Er wordt aangegeven dat de maximale geluidsniveaus conform de zone van rechtswege hoger zijn dan in de referentiesituatie, omdat de voertuigen in de jaren negentig minder stil waren. Dat is hier niet aan de orde, omdat er nu niet met die voertuigen gereden wordt.





In het akoestisch rapport is dit vermeld om een vergelijking te kunnen maken tussen de situatie ten tijde van de zonering (1993) en de feitelijke situatie; een en ander in het kader van het ruimtelijk spoor.

- Ook bij de beschouwing van de variant “verminderde exploitatie” wordt geadviseerd langdurig continue-metingen uit te voeren. Het is niet duidelijk met welk doel.  
[Zie de toelichting hierboven.](#)
- Bij de effectbeoordeling wordt aangegeven dat door het treffen van maatregelen een verbetering optreedt. Bij de beoordeling van de mogelijke maatregelen worden echter geen concrete of praktisch uitvoerbare maatregelen genoemd.  
[De geponeerde maatregelen zullen op de langere termijn en na overlegsituaties concreter worden.](#)
- Bij de effectbeoordeling wordt het milieuvriendelijk alternatief als beperkt positief aangemerkt. Waarom is hier niet voor sterk positief gekozen?  
[Dit zal worden aangepast.](#)