GEMEENTE OOSTSTELLINGWERF

BESTEMMINGSPLAN
MOTORCROSSTERREIN DE PRIKKEDAM

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Bestemmingsplangebied	1
1.3	Geldend planologisch kader	2
1.4	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**5**
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Beoogde situatie	5
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**7**
3.1	Rijksbeleid	7
3.2	Provinciaal beleid	8
3.3	Gemeentelijk beleid	9
3.4	Conclusie beleid	11
Hoofdstuk 4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**12**
4.1	Milieueffectrapportage	12
4.2	Verkeer	13
4.3	Geluid	14
4.4	Luchtkwaliteit	15
4.5	Natuur	17
4.6	Landschap en cultuurhistorie	18
4.7	Archeologie	19
4.8	Bodem	20
4.9	Water	20
4.10	Externe veiligheid	21
4.11	Bedrijven en milieuhinder	22
4.12	Klimaatadaptatie	23
4.13	Kabels en leidingen	24
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**25**
5.1	Opzet bestemmingsplan	25
5.2	Toelichting op de planregels	25
Hoofdstuk 6	**Uitvoerbaarheid**	**30**
6.1	Economische uitvoerbaarheid	30
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 **Akoestisch onderzoek**

Bijlage 2 **Reactienota Overleg & Inspraak**

Bijlage 3 **PlanMER**

Regels

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**33**
Artikel 1	Begrippen	33
Artikel 2	Wijze van meten	38
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**39**
Artikel 3	Agrarisch	39
Artikel 4	Natuur	42
Artikel 5	Sport - Motorcrossterrein	44
Artikel 6	Waarde - Archeologie 5	48
Artikel 7	Waarde - Landschap en cultuurhistorie	50
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**51**
Artikel 8	Anti- dubbeltelregel	51
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	52
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels	53
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**54**
Artikel 11	Overgangsrecht	54
Artikel 12	Slotregel	55

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 **Beoordelingspunten**

Bijlage 2 **Profielen geluidmaatregelen**

Bijlage 3 **Adressenlijst**

toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Ooststellingwerf ligt het motorcrossterrein De Prikkedam. Op het motorcrossterrein ligt een motorcrossbaan van ongeveer 1.530 meter. Deze baan wordt gebruikt door Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) voor de motorcrossport. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga.

Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van het motorcrossterrein kent een lange voorgeschiedenis in verschillende ruimtelijke plannen (zie paragraaf 1.3). De gemeente Ooststellingwerf wil nu voor het gehele motorcrossterrein een nieuw bestemmingsplan vaststellen.

Een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. In de voorliggende situatie wordt het plan opgesteld voor het motorcrossterrein De Prikkedam. Het uitgangspunt van het plan is het mogelijk maken van het bestaande gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten - dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving. Het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening betekent in de voorliggende situatie vooral ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving. De belangen van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein moeten bij het vaststellen van het bestemmingsplan dan ook worden overwogen in samenhang met de belangen van het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarbij moet het bestemmingsplan uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijkerwijs mogelijk zijn. Ook is het belangrijk dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar zijn. Wanneer deze niet zijn te handhaven is het plan namelijk ook niet uitvoerbaar.

1.2 Bestemmingsplangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt (samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen. Behalve het motorcrossterrein ligt ook nog een aantal agrarische percelen in het plangebied.

Figuur 1.1 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.3 Geldend planologisch kader

Het planologisch regelen van het gebruik van het motorcrossterrein kent een lange voorgeschiedenis in verschillende ruimtelijke plannen. Deze zijn achtereenvolgens (gedeeltelijk) vernietigd of onverbindend verklaard. Ter plaatse van het plangebied geldt nog steeds het bestemmingsplan "Prikkedam" uit 1980. Een groot deel van het plangebied valt echter binnen het gebied waaraan in 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden en kent momenteel geen geldend planologisch regime (zie figuur 1.2).

In hoofdlijnen is de geschiedenis hieronder weergeven.

1. In 1964 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.
2. Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld. Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân keuren het bestemmingsplan "Prikkedam" goed op 2 februari 1981. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich mee brachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 1.2 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.

3. Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 werd door de Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân een milieuvergunning verleend voor het gebruik van het motorcrossterrein. Diezelfde milieuvergunning is door een uitspraak van de Raad van State op 20 december 1999 vernietigd. Op 3 oktober 2000 onthoudt de Raad van State integraal goedkeuring aan het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam" wegens het ontbreken van de milieuvergunning.
4. Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidsvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden konden plaats vinden.
5. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.
6. Op 26 januari 2013 wordt het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" door de raad vastgesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigt op 18 juni 2014 het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" omdat in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende waren onderzocht.
7. Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime; op het deel van het terrein waar goedkeuring aan het plan is onthouden geldt geen planologisch regime.
8. Op grond van artikel 9.3.2 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening is het uitbreidingsplan "Plan in Hoofdzaak" komen te vervallen (per 1 juli 2013).

Figuur 1.2: Bestemmingsplan Motorcrossterrein "Prikkedam" met (in rood) onthouding van goedkeuring

1.4 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 is een beschrijving van het planvoornemen gegeven. Hierin komt allereerst de huidige situatie ter plaatse van het plangebied aan bod. Tevens wordt de beoogde situatie, die met dit bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt, beschreven. In Hoofdstuk 3 wordt het relevante ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf beschreven. In Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. In Hoofdstuk 5 wordt een juridische toelichting gegeven op het bestemmingsplan. In Hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Op het motorcrossterrein is een 1.530 meter lang circuit aanwezig (de hoofdcrossbaan), dat wordt gebruikt voor de motorcross-sport. Naast het hoofdcircuit is in het zuidoosten van het plangebied een beginnerscrossbaan aanwezig. Bijbehorende voorzieningen, zoals een tankplaats en een technische keuringsplaats, zijn ook aanwezig. Het motorcrossterrein is van de omgeving afgeschermd met een hek en een bomenrij. Daarnaast bevinden zich rondom het circuit geluidswallen. Het motorcrossterrein is te bereiken via de entree aan De Prikkedam, centraal in het plangebied. Op het centrale deel bevindt zich een parkeerterrein voor circa 250 auto's. Ook zijn op dit centrale deel enkele gebouwen aanwezig, zoals een kassagebouw, een kantine, een jurygebouw, een loods die dient als opslagruimte, een dieseltank en een toiletgebouw.

Het feitelijk bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981 - in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidig gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidsvoorschriften zijn verbonden. Het terrein wordt daarnaast dagrecreatief gebruikt door wandelaars, ruiters en mountainbikers.

2.2 Beoogde situatie

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en een beperkte uitbreiding daarvan. De uitbreiding heeft betrekking op de motorcrossactiviteiten en op de overige recreatieve activiteiten die plaatsvinden op het motorcrossterrein. Het gaat om het volgende gebruik:

- Het regelen van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief het legaliseren van de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.

- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het planologisch toestaan van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.
- Het onder bepaalde voorwaarden planologisch toestaan van het beoefenen van veldsporten, zoals: mud-/survivalrun, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountain(bikewedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke.

Voor de activiteiten in de beoogde situatie is een milieueffectrapport voor het bestemmingsplan opgesteld (planMER). Uit het planMER blijkt dat het akoestisch klimaat in de beoogde situatie wordt verbeterd door het plaatsen van een geluidscherm. Het geluidscherm wordt geborgd in dit bestemmingsplan. Tevens blijkt uit het planMER dat het daarin onderzochte alternatief 'verplaatsen van de beginnerscrossbaan' geen akoestisch voordeel oplevert en negatief scoort op landschap en natuur. Gelet op het akoestisch onderzoek is de plusvariant 'wedstrijden' niet haalbaar, vanwege het te hanteren toetsingskader. De plusvariant 'veldsporten' kan wel aanvaardbaar worden geoordeeld, onder bepaalde voorwaarden. Gelet hierop is in dit bestemmingsplan gekozen voor de beoogde situatie als hierboven omschreven.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het bestemmingsplan op basis van het beleid van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf beoordeeld.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) die in 2012 is vastgesteld geeft het Rijk haar visie aan op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040. De SVIR betreft een integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR zijn de nationale belangen geformuleerd. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- Vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening. Het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Uit het planMER blijkt dat er geen conflict is met deze doelen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) stelt niet alleen regels omtrent de dertien aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels aan bestemmingsplannen.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Het bestemmingsplan voldoet aan de in het Barro opgenomen regels voor het bestemmingsplan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het artikel is op 12 mei 2017 gewijzigd, deze wijziging is op 1 juli 2017 in werking getreden.
In de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen dat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' wordt in het Bro als volgt gedefinieerd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Een motorcrossterrein wordt gezien als een stedelijke ontwikkeling, namelijk als ontwikkeling ten behoeve van een sportfaciliteit. Voor het motorcrossterrein is echter geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat geen nieuw beslag op de ruimte wordt gemaakt. Het betreft een bestaand motorcrossterrein, waarbij het beslag op de ruimte grotendeels is vastgelegd in het bestemmingsplan "Prikkedam" uit 1980. De ontwikkeling voorziet ten opzichte van het vorige bestemmingsplan niet in uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden. Voor het andere deel van het motorcrossterrein is in 1987 goedkeuring aan het bestemmingsplan onthouden en geldt er geen planologisch regime. Dit betekent dat er geen extra bebouwing mogelijk wordt gemaakt ten opzichte van het vorige planologisch regime, aangezien er geen planologische regels van toepassing zijn.

3.1.4 Nationaal Milieuplan

Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO_2 en NOx. Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Streekplan Fryslân

Provinciale Staten van Fryslân hebben op 13 december 2006 het Streekplan voor Fryslân (hierna: streekplan) vastgesteld. Het streekplan is de schakel tussen het abstracte rijksbeleid en het concrete karakter van gemeentelijk ruimtelijk beleid. In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid, bijvoorbeeld bij subsidieverlening. Daarnaast is het streekplan toetsingskader voor gemeentelijk ruimtelijk beleid, zoals bij de provinciale beoordeling van bestemmingsplannen.

Het streekplan geeft aan dat het landelijk gebied primair bestemd is voor functies die een ruimtelijk-functionele relatie hebben met het landelijk gebied. Het gaat daarbij vooral om de functies landbouw, recreatie, natuur en waterberging en bestaande woon- en werkfuncties en voorzieningen.

Betekenis voor het bestemmingsplan
In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip “dagrecreatie”. Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.

3.2.2 Provinciale Verordening Romte Fryslân 2014

Op 25 juni 2014 hebben Provinciale Staten de verordening Romte Fryslân vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. De verordening regelt de onderwerpen waarvan de juridische doorwerking en borging in de ruimtelijke plannen van gemeenten noodzakelijk is. De Verordening Romte regelt onder andere hoe de onderwerpen zorgvuldig ruimtegebruik en de ruimtelijke kwaliteit moeten worden geborgd in de ruimtelijke plannen van gemeenten.

Betekenis voor het bestemmingsplan
In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip “dagrecreatie”. Ten aanzien van 'dagrecreatieve inrichtingen' is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.
Voor dit plan geldt dat er maximaal 104.000 bezoekers per jaar kunnen komen, uitgaande van een "worst case" scenario van een maximale bezetting van de parkeerterreinen en 4 personen per auto. Het in de verordening opgenomen maximum aantal bezoekers per jaar wordt niet overschreden.

3.2.3 Grutsk op 'e Romte

In het Streekplan worden de kernkwaliteiten van het cultuurhistorisch erfgoed en het landschap beschreven. Onder kernkwaliteiten wordt verstaan: 'die ruimtelijke eigenschappen die zo typisch zijn voor het Friese landschap, dat zij tezamen de ruimtelijke identiteit van Fryslân vormen'. Het Streekplan bevat een beschrijving van welke kernkwaliteiten er zijn en kondigt een nadere uitwerking en waardering aan van deze kernkwaliteiten. De thematische structuurvisie Grutsk op 'e Romte, zoals vastgesteld op 26 maart 2014, vormt deze uitwerking en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting ten aanzien van de kernkwaliteiten.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Voor dit plan zijn de in Grutsk op 'e Romte opgenomen kernkwaliteiten in het planMER beoordeeld, waarbij is gebleken dat hier geen conflict optreedt. Het gaat daarbij om de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van het terrein. In het bestemmingsplan wordt hieraan gerefereerd in de paragrafen 4.6 en 4.7.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie 2010-2020-2030

In de Structuurvisie 2010-2020-2030 de grenzeloze toekomst heeft de gemeente haar overkoepelende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Ooststellingwerf voor de periode tot 2030 uiteengezet. Het accent van de structuurvisie ligt op het verkennen van de mogelijkheden en het inspireren en uitdagen van de bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. De structuurvisie is naast een bron van inspiratie ook een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente Ooststellingwerf.

De structuurvisie bestaat uit twee delen. Het eerste deel verkent en beschrijft de belangrijkste structuurbepalende kwaliteiten en ontwikkelingsrichtingen van de landschappen, de buurtschappen en de dorpen van de gemeente Ooststellingwerf.

Het tweede deel van de structuurvisie beschrijft de visie en het toetsingskader. Dit bestaat uit de visie op hoofdlijnen, drie nadere uitwerkingen van transformatieopgaven binnen de gemeente en de bijbehorende uitvoeringsprogramma's. Bij de structuurvisie horen twee plankaarten. Een plankaart die de toekomst van landschappen beschrijft en verbeeldt en een plankaart die ingaat op de buurtschappen en de dorpen van Ooststellingwerf.

Betekenis voor het bestemmingsplan
De structuurvisie is als toetsingskader niet van belang voor dit bestemmingsplan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt namelijk een reeds bestaand motorcrossterrein planologisch vastgelegd. Het motorcrossterrein draagt wel bij aan de ambitie om recreatieve voorzieningen te hebben in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf om een goede kwaliteit en leefbaarheid van het buitengebied te waarborgen.

3.3.2 Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010 - 2016

In het 'Milieubeleidsplan Ooststellingwerf 2010-2016' wordt gestreefd naar een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. De gemeente wil zich inzetten voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Samenwerking met de inwoners en bedrijven staat daarbij centraal. Prioriteit ligt bij het ontwikkelen van duurzame vormen van energie en energiebesparing en het realiseren van een duurzame leefomgeving. Drie belangrijke invalshoeken hierbij zijn:

1. Energie: de gemeente zet in op het terugdringen van het energieverbruik en het ontwikkelingen van duurzame vormen van energie;
2. Een goede duurzame leefomgeving: de gebouwde omgeving moet een plek zijn waar mensen graag wonen en verblijven;
3. Samenwerking met het bedrijfsleven om duurzaamheidsambities te bewerkstelligen.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Het Milieubeleidsplan 2010 - 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.

3.3.3 Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030

De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt. De thema's waarop wordt gefocust zijn:

- Duurzame energie: een duurzame, energie neutrale gemeente in 2030;
- Afval als grondstof een duurzaam schone leefomgeving, niet meer dan 100kg per inwoner per jaar te verbranden restafval èn 75 procent recyclen van het ingezamelde afval in 2020;
- Biobased economy: ontwikkelen van een Biobased economie;
- Biodiversiteit: Overal waar mogelijk passen we beheer op biodiversiteit toe en creëren we bewustwording en draagvlak door het belang van biodiversiteit actief uit te dragen.

Samen met inwoners, bedrijven en instellingen is per thema een uitvoeringsagenda opgesteld voor de periode 2017 - 2020. De uitvoeringsagenda's bevatten subthema's met concrete projecten en een financiële onderbouwing.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Relevante thema's zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO_2 uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan. Voorliggend bestemmingsplan houdt rekening met de aangescherpte ambities uit de versnellingsagenda.

3.3.4 Uitvoeringsprogramma Biobased Economy Ooststellingwerf 2016 - 2020

Het Uitvoeringsprogramma Biobased Economy biedt een handvat om middels gerichte stappen de Biobased Economy te bereiken. Drie doelstellingen zijn hierbij van belang:

- Agro & Food: verbouw van gewassen ten behoeve van de productie van duurzame materialen op ten minste 10 ha binnen de gemeente en verbouw van biologische tuinbouwproducten die voor verwerking worden afgezet binnen de regio.
- Bouw en Materiaaltoepassing: het stimuleren van biobased producten in gemeentelijke projecten.
- Recreatie en toerisme: een goed inzicht bieden in de mogelijkheden van biobased materialen en producten voor de toeristische, recreatieve sector in Ooststellingwerf.

Betekenis voor het bestemmingsplan
Met name de derde doelstelling is van belang voor voorliggend bestemmingsplan. De mogelijkheden van biobased materialen en producten wordt in overweging genomen.

3.4 Conclusie beleid

Het bestemmingsplan is niet strijdig met relevant ruimtelijk beleid van zowel de Rijksoverheid, de provincie Fryslân als de gemeente Ooststellingwerf. Het bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling om enerzijds de reeds bestaande motorcrossactiviteiten toe te staan en beperkt uit te breiden en anderzijds om een goed woon- en leefmilieu te waarborgen.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk is de verantwoording voor het gebruik van het motorcrossterrein aan de hand van de relevante milieu- en omgevingsaspecten opgenomen. In het bestemmingsplan is een beknopte toelichting opgenomen; een uitgebreide uiteenzetting van alle omgevingsaspecten is opgenomen in het planMER.

4.1 Milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) is aan de orde:
  1. indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit;
  2. indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is;
- een m.e.r.-plicht voor projecten (projectMER) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een planMER plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is de categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. Een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. Een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planMER-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, dient dan ook een planMER-procedure te worden doorlopen.

De planMER-procedure wordt tegelijk met de bestemmingsplanprocedure doorlopen. In het bestemmingsplan worden de milieu- en omgevingsaspecten beknopt besproken, voor een uitgebreide analyse wordt verwezen naar het opgestelde planMER. Het planMER geeft inzicht in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen en beschrijft bovendien waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

4.2 Verkeer

4.2.1 Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf

In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting;
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd;
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

4.2.2 Onderzoek

Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling

De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst. Het verkeer wordt via de Prikkedam afgewikkeld op zowel de N380 (noordelijke richting) en op de N351 (zuidelijke richting), via de Twijtel en Abbendijk.

Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto) oftewel 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (aankomst plus vertrek van de 100 auto's). Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Bij een clubwedstrijd is er sprake van circa 500 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal). Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1.300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Er zijn maximaal 750 parkeerplaatsen beschikbaar, oftewel er is een maximale generatie aan motorvoertuigbewegingen van 1.500 mvt/etmaal. Voor regulier verkeer geldt dat er 1.000 mvt/etmaal op de Prikkedam rijden, in totaal komt dit neer op 2.500 mvt/etmaal. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied.

Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer slechts beperkt hinder ondervinden.

Parkeren
Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op het binnenterrein, waar ruimte is voor 250 auto's. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats ten noordwesten van het terrein. Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op het binnenterrein parkeren. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook de beginnersbaan toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend en deze zijn op grond van dit bestemmingsplan ook niet te verwachten.

4.2.3 Conclusie
De verkeersafwikkeling verloopt over de Prikkedam zowel in de noordelijke als de zuidelijke richting, de capaciteit van de wegen is voldoende om de verkeersdruk op te vangen. Alleen bij landelijke wedstrijden kan het voorkomen dat de wachttijden bij kruispunten langer zijn dan gebruikelijk, maar terugslag van verkeer op de Prikkedam is niet aannemelijk. De parkeerplaatsen zijn voldoende voor het opvangen van de parkeerbehoefte. In het planMER is een meer uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van verkeer.

4.3 Geluid

4.3.1 Toetsingskader
Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers), indien het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de openstelling 8 uur of meer is ten gevolge van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling niet langer duurt dan 8 uur).

Dit bestemmingsplan is zo opgesteld dat er géén zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

4.3.2 Onderzoek
Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Gezien de grote rol die het aspect Geluid inneemt in de situatie van het motorcrossterrein is dit onderzoek, behalve bij het planMER, ook als bijlage bij deze toelichting gevoegd (Bijlage 1).

De toegestane geluidimmissie is vastgesteld op basis van dit akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een aantal beoordelingspunten ter plaatse of nabij woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor alle punten geldt dat er “vrij zicht” is op het motorcrossterrein, zodat de waarden niet beïnvloed kunnen worden door obstakels zoals schuurtjes en dergelijke. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaatsen op basis van de HMRI 1999.

4.3.3 Conclusie

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de volgende maatregelen noodzakelijk zijn:

- MSV de Prikkedam gaat de “94 dB(A)-eis” naleven door structurele meting (nader beschreven onder "monitoring" in het planMER);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

Deze maatregelen zijn geborgd in de regels voor de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein'. Bij het niet naleven van de "94 dB(A) eis" worden in de representatieve situatie de voorgeschreven geluidnormen overschreden. Voor het plaatsen en in stand houden van het geluidsscherm is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor Luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Stof	**Toetsing van**	**Grenswaarde**
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m³
fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg /m³

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} (= 1,2 µg/m³);

- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m^2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij twee ontsluitingswegen.

Geur
In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter. Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau.

4.4.2 Onderzoek
Voor de luchtkwaliteit geldt op basis van de uitgevoerde berekening (bijgevoegd bij het planMER) dat de concentraties fijn stof en stikstofdioxide niet worden overschreden. Ook bij een worst case benadering van de toekomstige situatie, blijkt dat wordt ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Ten aanzien van het aspect Geur geldt een richtafstand van 100 meter tot het motorcrossterrein. Ten opzichte van slechts twee woningen wordt niet aan deze richtafstand voldaan. Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de "brommergeur" van motoren, vanwege de kans dat brandstofmengsel weglekt via de uitlaat en daardoor olie wordt verstookt. Er wordt echter steeds meer gereden met 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud waardoor dit risico minimaal is, een kwantitatief geur en het stellen van regels in het bestemmingsplan daarvoor niet nodig is. Het uitvoeren van een kwantitatief geuronderzoek heeft in dit geval geen meerwaarde.

Voor mogelijke Stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is één woning gelegen. Om stofverspreiding tegen te gaan dient het parcours zo vaak als nodig te worden besproeid zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt. In het Activiteitenbesluit is voor een type C inrichting het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet onder de algemene zorgplicht. Het besproeien van de baan zal worden meegenomen in de omgevingsvergunning, het stellen van regels in het bestemmingsplan is voor dit aspect niet aan de orde.

In het planMER is een uitgebreide beschrijving en berekening opgenomen ten aanzien van de luchtkwaliteit, geur- en stofhinder.

4.4.3 Conclusie
Uit de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de Wet milieubeheer.

Ten aanzien van geur is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken waarmee het aanvaardbaar hinderniveau wordt overschreden.

Voor wat betreft mogelijke stofhinder wordt, op grond van de omgevingsvergunning, gezorgd voor een giertank met water waarmee de crossbaan besproeid wordt om stofhinder buiten de inrichting te voorkomen.

4.5 Natuur

4.5.1 Toetsingskader

Met de Wet natuurbescherming zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod.

De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

4.5.2 Onderzoek

In het kader van het planMER is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Tevens is er geen sprake van een ruimtelijke ingreep, behalve het plaatsen van een geluidsscherm. Voor ruimtelijke ingrepen geldt dat deze buiten het broedseizoen dienen plaats te vinden en dat de zorgplicht in acht wordt genomen. Gezien de geluidsproductie van het motorcrossterrein treden er (bij ongunstige wind) mogelijk negatieve effecten op ten aanzien van het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied, Drents-Friese Wold&Leggelderveld, op 4 kilometer afstand.
Er is een Voortoets uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming, tevens is de stikstofdepositie berekend door middel van de AERIUS calculator. Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 35 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Uit de AERIUS berekening blijkt dat, zowel bij het huidige gebruik als in de worst-case situatie, er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan de drempelwaarde. Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is niet vereist.

Een uitgebreide analyse ten aanzien van het aspect Natuur, inclusief bijbehorende onderzoeken, is opgenomen in het planMER.

4.5.3 Conclusie

Zoals is geconcludeerd in het planMER leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot significante negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

4.6.1 Toetsingskader

De regering heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. De provincie Fryslân heeft kaarten opgesteld met daarin de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

4.6.2 Onderzoek

In het planMER is uitgebreid aandacht besteed aan de door de provincie inzichtelijk gemaakte cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het terrein en haar omgeving. Geconcludeerd wordt dat het plaatsen van een geluidsscherm (anders van verbreden van de betreffende wal) geen afbreuk doet aan de aanwezige waarden.

4.6.3 Conclusie

Om behoud van de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden te waarborgen, voorziet het bestemmingsplan in de dubbelbestemming 'Waarde - Landschap en cultuurhistorie'. Met dit bestemmingsplan worden geen cultuurhistorische of landschappelijke waarden geschaad. Dat er een geluidscherm komt in plaats van een bredere wal is vastgelegd in een voorwaardelijke verplichting in de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein'.

4.7 Archeologie

4.7.1 Toetsingskader

Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Doelstelling van het Verdrag van Valetta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Bij het archeologiebeleid is ook een beleidskaart opgesteld die de zonering van de verschillende archeologische verwachtingswaarden aangeeft. Aan de verschillende verwachtingswaarden zijn voorwaarden gekoppeld wanneer bij bouw- en grondwerkzaamheden archeologisch onderzoek vereist wordt.

4.7.2 Onderzoek

Volgens de archeologische waardenkaart FAMKE is het plangebied gelegen binnen de zone van karterend onderzoek voor de periode ijzertijd- middeleeuwen. De provincie beveelt aan om bij ingrepen in de bodem van meer 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroegmiddeleeuwse ontginningen. Voor de periode bronstijd beveelt de provincie om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten.

In het planMER is een meer uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van archeologie.

4.7.3 Conclusie

De archeologische (verwachtings-)waarde wordt met dit plan niet geschaad. Dit bestemmingsplan voorziet in een dubbelbestemming ter bescherming van de archeologische waarden binnen het plangebied (dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5').

4.8 Bodem

4.8.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Historisch onderzoek

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Bodem en grondwater

Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP.

4.8.2 Onderzoek en conclusie

In het planMER is een uitgebreide analyse opgenomen ten aanzien van de bodemkwaliteit. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, deze licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek. Het aspect bodem staat het planvoornemen niet in de weg.

4.9 Water

4.9.1 Toetsingskader

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Wetterskip Fryslân, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. In het Waterbeheerplan 2016-2021 beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

4.9.2 Onderzoek

Waterkwantiteit

In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houd in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar waarop het waterschap controles uitvoert. Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoert. De overige wateren zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit.

Veiligheid en waterkeringen

In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel.

4.9.3 Conclusie

Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op ten aanzien van het grondwatersysteem.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

4.10.2 Onderzoek

In het planMER is een uitgebreide beoordeling opgenomen ten aanzien van het aspect externe veiligheid. In de directe omgeving van het plangebied vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.

4.10.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Bedrijven en milieuhinder

4.11.1 Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'; in een gemengd gebied worden de richtafstanden met één stap verlaagd.

4.11.2 Onderzoek

De beoogde ontwikkeling betreft een milieuhinderlijke functie. Gezien de ligging in een landelijk gebied nabij wegenstructuur, enkele woningen en agrarische bedrijvigheid kan het gebied getypeerd worden als rustig buitengebied.

Conform de VNG-publicatie kan een motorcrossterrein geschaald worden onder milieucategorie 5.2 met een bijbehorende richtafstand van 700 meter voor geluid in een rustig buitengebied (SBI 931). Binnen de contour van 700 meter zijn 43 woningen gelegen. Aan de genoemde richtafstand voor geluid wordt dan ook niet voldaan. In de paragraaf geluid wordt hier verder op in gegaan.

De richtafstand voor geur betreft 100 meter in een rustig buitengebied en voor stof en gevaar geldt de richtafstand van 50 meter vanaf de bron tot grens van het bouwvlak. In het bestemmingsplan Buitengebied 2016 is voor de omliggende woningen geen bouwvlak opgenomen. Alleen in de enkelbestemming Wonen is voorzien. Binnen de contour voor geur zijn woonbestemmingen gelegen. Voor stof en gevaar is één woning gelegen binnen de richtafstand.

In de voorgaande paragrafen zijn de aspecten geluid (paragraaf 4.3), gevaar (paragraaf 4.10), geur en stof (paragraaf 4.4) reeds toegelicht. Een uitgebreide analyse is opgenomen in de planMER.

Figuur 4.1 Uitsnede contouren richtafstanden VNG

4.11.3 Conclusie

Op basis van de richtafstanden uit de VNG publicatie wordt geconcludeerd dat het motorcrossterrein niet zonder meer mogelijk is, hoewel het motorcrossterrein al sinds 1964 op deze locatie is gevestigd. Uit het planMER blijkt dat verbetering wordt behaald door het nemen van maatregelen, in de vorm van de plaatsing van een geluidsscherm of het verhogen van de bestaande geluidwal.

4.12 Klimaatadaptatie

4.12.1 Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel beleidskaders waaraan kan worden getoetst, zie paragraaf 3.1.4 en 3.3.3.

4.12.2 Onderzoek en conclusie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met dit plan niet vergroot ten opzichte van de bestaande situatie. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem.

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Dit is in de huidige situatie niet anders dan in de toekomstige situatie.

4.13 Kabels en leidingen

4.13.1 Toetsingskader

Rond planologisch relevante leidingen dient rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden (belemmeringenzones).

4.13.2 Onderzoek en conclusie

Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voldoet aan de vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, digitaal en analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens deze standaarden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Toelichting op de planregels

Inleidende regels
In het hoofdstuk 1 van de regels zijn de inleidende regels opgenomen. Deze bestaan uit definities van begrippen en de wijze van meten. De algemeen geformuleerde peilbepaling houdt in dat voor het motorcrossterrein het peil overeenkomt met de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang. Volgens metingen is deze hoogte +4,48 m t.o.v. NAP. De hoogtebepalingen zijn, tenzij anders bepaald, hierop afgestemd.

Bestemmingsregels
In Hoofdstuk 2 van de regels zijn per bestemming de bestemmingsregels opgenomen.

Artikel 3: Agrarisch
Artikel 3 bevat de regels voor de bestemming Agrarisch. Deze bestemming is van toepassing op een deel van de gronden ten westen en ten noorden van het motorcrossterrein. In de bestemmingsregels wordt het gebruik van de betreffende gronden ten behoeve van agrarisch gebruik (cultuurgrond) geregeld, waarbij behoud en herstel en ontwikkeling van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden wordt nagestreefd. Ook dagrecreatief medegebruik is toegestaan.

De regels van deze bestemming zijn afgestemd op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied 2016 (zoals herzien in het veegplan van 2018). Aangezien er geen sprake is van een ligging van (agrarische) bedrijven in de directe omgeving van het plangebied, en de betreffende gronden in gebruik hebben, zijn regels met betrekking tot agrarische bouwvlakken en niet overgenomen. Wel is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor tunnelkassen en schuilstallen e.d.
Voor het gebruik van twee weilanden als tijdelijk parkeerterrein ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden en vier veldsportevenementen per jaar is de aanduiding "parkeerterrein" opgenomen.

Artikel 4: Natuur
Artikel 4 bevat de regels voor de bestemming Natuur. Ook deze bestemming is afgestemd op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied 2016. De NNN-gebieden en overige natuur zijn daarin ook bestemd als Natuur. De gemeente Ooststellingwerf is van mening dat de aanwezige natuur in de gemeente beschermd en behouden moet blijven. Het bestemmingsplan bevat een beschermende regeling. De betreffende gebieden zijn in het bestemmingsplan Buitengebied voorzien van een specifieke regeling die is gericht op het behoud en bescherming van de natuurlijke en landschappelijke waarden.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de groen- en natuurgebieden zich uitstekend lenen voor dagrecreatie (onder andere het wandelen en fietsen) en in dat kader een belangrijke functie vervullen voor de inwoners van de gemeente. Deze recreatievorm is dan ook toegestaan in de betreffende gebieden.

Het voorgaande geldt ook voor deze bestemming in het onderhavige plangebied. Wel is vanwege de specieke situatie hier naast ander werkzaamheden ook het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden onder een (aanleg)vergunningplicht gebracht.
Voor de tijdelijke ontsluitingsweg ten behoeve van de drie motorcrosswedstrijden en vier veldsportevenementen is de aanduiding "ontsluiting" opgenomen. Voor de publiekstoegang van het parkeerterrein naar het motorcrossterrein gedurende de wedstrijden en evenementen is ook een aanduiding opgenomen binnen de natuurbestemming.

Artikel 5: Sport - Motorcrossterrein
Artikel 5 bevat de regels voor de bestemming Sport - Motorcrossterrein. Binnen deze bestemming is het gebruik als motorcrossbaan en aanverwante (ondergeschikte) activiteiten geregeld, zoals dagrecreatief medegebruik en veldsporten.
Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan" is een motorcrossbaan toegestaan ten dienste van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - beginnersbaan" is een beginnersbaan toegestaan ten dienste van motorcrosstrainingen. Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein" is een verzorgingsterrein ten behoeve van de motorcross toegestaan. Binnen deze aanduiding mag ook het parkeren plaatsvinden. Bij wedstrijden mag dit ook op de beginnerscrossbaan. Op het verzorgingsterrein mag dan worden gekampeerd.

Aangezien zich rondom het terrein meerdere gevoelige bestemmingen bevinden is omtrent het gebruik een gedetailleerde regeling opgesteld. In de gebruiksregels is ten aanzien van de motorcrosstrainingen, de motorcrosswedstrijden, het verzorgingsterrein en de veldsporten vastgelegd waar, hoe vaak, hoe lang en wanneer de verschillende activiteiten uitgeoefend mogen worden.

De openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten - inclusief directe voorbereiding - is beperkt tot ten hoogste acht uren per week. De openstelling van de baan voor het daadwerkelijk motorcrossen (trainingen) is maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag.
Gedurende 3 weekenden per jaar is een langere openstellingsduur toegestaan, specifiek voor motorcrosswedstrijden op zondagen.

Geluid

Ten aanzien van de motorcrossactiviteiten en overige activiteiten is een PlanMER opgesteld en is een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken welke geluidsproductie per type activiteit plaatsvindt en wat de uitstraling hiervan is naar de omgeving. Verschillende scenario's zijn hierbij onderzocht, waarbij uiteindelijk gekozen is voor een scenario dat zo veel mogelijk recht doet aan het beoogde gebruik van het motorcrossterrein (zie paragraaf 2.2) en tegelijkertijd zekerheid voor omwonenden biedt omtrent de geluidsbelasting op hun woningen c.q. percelen.

Per motorcrossactiviteit (training of wedstrijd) is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd wat het langtijdgemiddelde geluidsniveau en het maximale geluidsniveau mag zijn bij de geluidgevoelige objecten in de nabije omgeving van het motorcrossterrein.

Voor de gemeente en omwonenden is het van belang dat zij goed geïnformeerd worden en blijven over de activiteiten van het motorcrossterrein. Daarom is in de gebruiksregels ook een 'participatieregel' opgenomen welke voorschrijft wanneer en op welke manier informatie geleverd moet worden door de motorclub omtrent hun activiteiten voor het komende seizoen.

Bouwregels

Doelstelling is om op het terrein niet meer bebouwing toe te staan dan strikt noodzakelijk is voor het gebruik. De bouwmogelijkheden voor gebouwen zijn dan ook beperkt tot specifieke bouwvlakken, gekoppeld aan de huidige situatie. Hierbuiten mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Het voornaamste hierbij is het mogelijk maken van een geluidscherm op de geluidwal om zo de geluidemissie terug te dringen. De opgegeven hoogtematen hiervan dient hierbij te worden gemeten vanaf de kruin van de wal, aangezien het akoestisch onderzoek hier ook van uit gaat.

Veldsportactiviteiten

Naast de activiteiten die behoren tot het gebruik als motorcrossterrein mogen op dit terrein veldsporten plaatsvinden, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry, bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Dit mag gedurende ten hoogste 2 dagen in de week in de dag- en avondperiode tot zonsondergang. Hierbij mogen maximaal 50 personen tegelijkertijd aanwezig zijn. Daarnaast mogen 4 keer per jaar geluidsarme veldsportevenementen plaatsvinden.

Voorwaardelijke verplichtingen

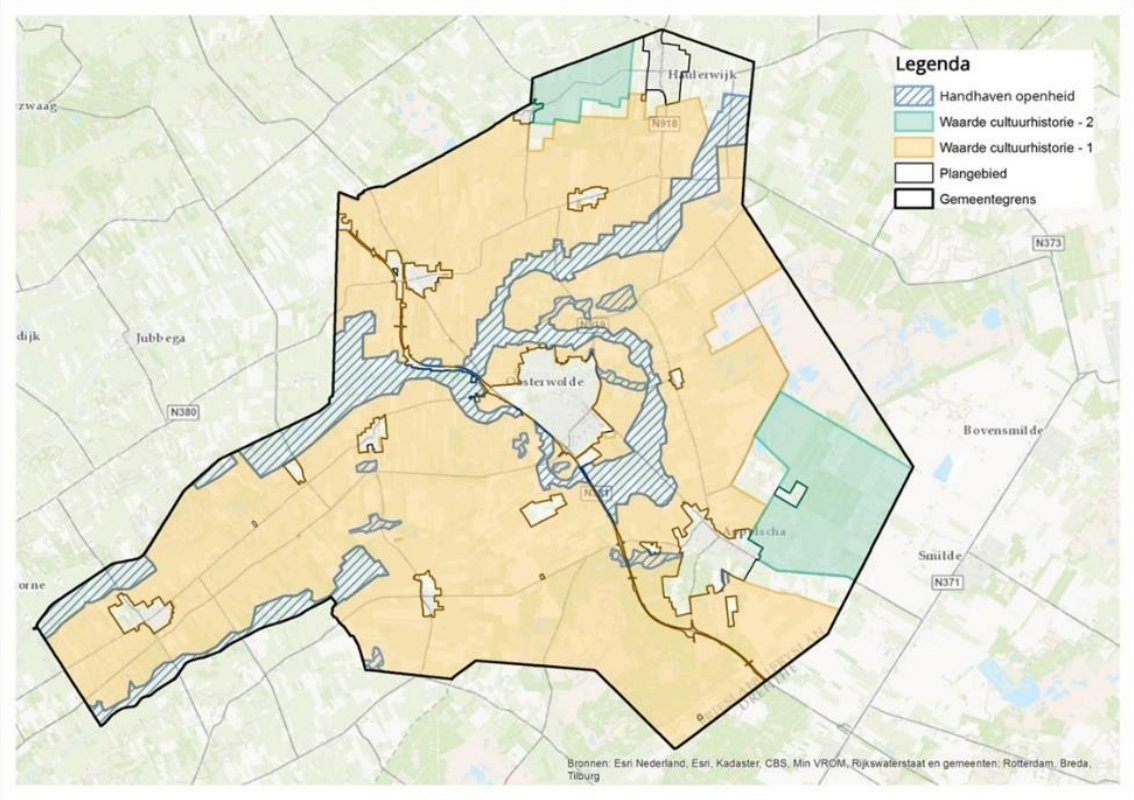
Middels voorwaardelijke verplichtingen wordt geborgd dat de geluidwallen en in het bijzonder het scherm op de (oostelijke) wal ook daadwerkelijk worden gerealiseerd (voorzover nog niet aanwezig) en instandgehouden. Met een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken ten behoeve van een andere geluidmaatregel met een minimaal gelijk beschermingsniveau.

Artikel 6: Waarde - Archeologie 5

Het gemeentelijke archeologiebeleid is vertaald in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Buitengebied 2016 zijn verschillende dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden. Het onderhavige plangebied komt gelet op het archeologiebeleid in aanmerking voor Waarde - Archeologie 5. De regeling in het plan is dan ook daarop afgestemd.
Op grond van deze dubbelbestemming geldt een vergunnings- en/of onderzoeksplicht voor het bouwen vanaf een bepaalde omvang (vanaf 2500 m²) en voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden (vanaf 2500 m² en 40 cm diep).

Artikel 7: Waarde - Landschap en Cultuurhistorie

Deze bestemming is afgestemd op de soortgelijke bestemming in het omringende bestemmingsplan Buitengebied 2016 (zoals herzien in het veegplan van 2018). Landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in belangrijke mate bepalend voor het karakter van het landelijk gebied. Stimulering van het behoud en de ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten leiden uiteindelijk tot een verdere verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en een betere herkenbaarheid van het gebied. Dit komt de beleefbaarheid van het gebied voor de burgers en de bezoekers ten goede. Binnen de dubbelbestemming ligt het accent op het behoud, herstel en de versterking van de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden in onderlinge samenhang.



De dubbelbestemming Waarde - Landschap en cultuurhistorie is gekoppeld aan het essenlandschap, de heideontginningen en delen van de woudontginningen waar de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken in onderlinge samenhang nog duidelijk aanwezig zijn. De dubbelbestemming richt zich op het behoud van deze onderlinge samenhang. Binnen deze dubbelbestemming is het egaliseren of afvlakken van natuurlijk reliëf is niet toegestaan, evenals het verharden van zandpaden of het aanleggen van verhardingen meer dan 100m ². Hiervan kan worden afgeweken met een omgevingsvergunning.

Algemene regels

In hoofdstuk 3 van de regels zijn de algemene regels opgenomen. In artikel 8 is de Anti- dubbeltelregel opgenomen. Het Bro stelt de verplichting de anti-dubbeltelregel over te nemen in het bestemmingsplan. Deze standaardbepaling heeft als doel te voorkomen dat van ruimte, die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruikgemaakt. In artikel 9 zijn de algemene gebruiksregels opgenomen. In artikel 10 komen vervolgens de algemene afwijkingsregels aan bod.

Overgangs- en slotregels

Het laatste hoofdstuk van de regels bestaat uit de overgangs- en slotregels.

In artikel 11 zijn de regels met betrekking tot het overgangsrecht opgenomen. De overgangsregels zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Met de overgangsregels worden de bestaande rechten op de gronden beschermd.

In artikel 12 is de slotregel opgenomen. In de slotregel wordt de titel van het bestemmingsplan gegeven, waarmee de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Uitvoerbaarheid van maatregelen

Het bestemmingsplan regelt in hoofdzaak een feitelijk bestaande situatie. Het plan is wat dit betreft economisch uitvoerbaar. Daarnaast wordt voorzien in extra geluidmaatregelen, zoals een geluidscherm op de oostelijke geluidwal. Behalve dat hierdoor de geluidbelasting op de woningen in de omgeving wordt teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau, wordt hiermee ook een intensiever gebruik van de motorcrossbaan (meer motoren tegelijkertijd in de baan) mogelijk. Dit levert een economisch voordeel op voor de exploitatie van het motorcrossterrein, waarmee de investering in de geluidmaatregelen kan worden terugverdiend. De maatregelen worden daardoor economisch uitvoerbaar geacht.

6.1.2 Grondexploitatie

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatieregeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. Voor een bouwplan zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de grondexploitatieregeling van toepassing, tenzij het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is.
Met dit bestemmingsplan wordt géén bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. De grondexploitatieregeling is in dit geval niet van toepassing; er wordt geen exploitatieplan opgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De bestemmingsplanprocedure geeft inzicht in het draagvlak en daarmee de maatschappelijke uitvoerbaarheid van een plan. De procedurestappen van het bestemmingsplan worden in deze paragraaf beschreven.

6.2.1 Inspraak en vooroverleg

Dit bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg, ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), voorgelegd aan de relevante overlegpartners.
Het bestemmingsplan heeft in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 als voorontwerp ter inzage gelegen voor inspraak. Ook heeft het voorontwerp vanaf 4 januari 2019 ter inzage gelegen, echter ontbraken in het digitale plan de bijlagen bij de toelichting. De periode van inspraak is daarom verruimd; van 4 januari tot en met 27 februari 2019.

In de Nota overleg en inspraak (Bijlage 2) zijn de binnengekomen overleg- en inspraakreacties samengevat en van beantwoording voorzien. Daar waar de beantwoording gevolgen heeft voor het bestemmingsplan, is dit verwerkt in het ontwerp.

6.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt, samen met het planMER, gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder zienswijzen tegen het ontwerp kenbaar maken. Eventuele zienswijzen worden beantwoord en al dan niet gegrond verklaard. De indieners van de zienswijzen worden hiervan op de hoogte gesteld.

6.2.3 Vaststelling

Na de ter inzagelegging en beantwoording van de eventuele zienswijzen (al dan niet met wijziging van het bestemmingsplan tot gevolg) besluit de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Uiteindelijk is voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

bijlagen
bij de toelichting

BIJLAGE 1

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

identificatie

projectnummer:

20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

ir. R. Koster

planstatus

datum:

27-05-2019

opdrachtgever:

gemeente Ooststellingwerf

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

aangesloten bij: NL LID INGENIEURS BNSP

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

© Rho Adviseurs bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoud

1. Inleiding **5**
- 1.1. Algemeen 5
- 1.2. Situatie 5
- 1.3. Situatie bestemmingsplan 6

2. Toetsingskaders geluid **9**
- 2.1. Ruimtelijke ordening 9
- 2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu 11
- 2.3. Wet geluidhinder 13
- 2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten 14
- 2.5. Nota Limburg 16
- 2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer 17
- 2.7. Indirecte hinder 18
- 2.8. Samenvattend toetsingskader 19
- 2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte 19

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden **21**
- 3.1. Algemeen 21
- 3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen) 21
- 3.3. Waarneempunten 22
- 3.4. Objecten en bodemvlakken 22
- 3.5. Geluidsbronnen 22
- 3.6. Beoordelingsgrootheden 22

4. Bronsterkte crossmotoren **25**
- 4.1. Algemeen 25
- 4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017 26
- 4.3. Tonaliteit 28
- 4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen 28

5. Referentiesituatie **31**
- 5.1. Algemeen 31
- 5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam 31
- 5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen 31
- 5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden 35
- 5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus 35
- 5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten 36

6. Planvoornemen en varianten **37**
- 6.1. Algemene omschrijving 37
- 6.2. Voorgenomen activiteit 37
- 6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden 38
- 6.4. Plusvariant medegebruik 39
- 6.5. Alternatief beginnersbaan 39
- 6.6. Toekomstscenario 40

7. Berekeningen planvoornemen en varianten **41**
- 7.1. Uitgangspunten 41
- 7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten 42
- 7.3. Alternatief beginnersbaan 45

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden 46
7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus 47
7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus 47
7.6.1. Algemeen 47
7.6.2. Trainingen 47
7.6.3. B-wedstrijden 49
7.6.4. A-wedstrijden 51
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer 53
7.8. Natura 2000 55
7.9. Overige geluidaspecten 55
7.10. Cumulatieve aspecten 57

8. Beoordeling en bestemmingsplan 59
8.1. Algemeen 59
8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan 59
8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid 65

Bijlagen:

1 Separaat bijlagenrapport

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport, d.d. 7 maart 2019.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf heeft een nader akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Het doel van voorliggend onderzoek is om op basis van de voorhanden zijnde gegevens ten aanzien van geluid een definitieve afweging te maken t.a.v. de uitgangspunten voor geluidberekeningen, de referentiesituatie(s) en de mogelijke alternatieven. Het nader te bepalen voorkeursalternatief zal worden uitgewerkt t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan, waarbij de berekende geluidniveaus in de omgeving zullen worden vastgelegd in de omgeving (referentiepunten of woningen).

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

De geluidsniveaus in de omgeving zijn berekend overeenkomstig de “Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai” van 1999 (uitgave VROM, hierna te noemen de HMRI 1999). De gehanteerde akoestische begrippen worden in bijlage 1 toegelicht.

1.2. Situatie

Motorcrossterrein De Prikkedam is gelegen aan de Prikkedam te Makkinga (op circa 2 km ten zuidwesten van de kern van Makkinga). Een overzicht van de situatie is gegeven in figuur 1.1. Het motorcrossterrein is gelegen in een landelijke omgeving en wordt globaal begrensd door de Prikkedam aan de oostzijde, de weg Prikkedam/Egypte aan de noordzijde en agrarische grond aan de westzijde.

Rond het motorcrossterrein ligt een aantal woningen aan de Prikkedam, Egypte en de Grindweg/Bercoperweg (zuidelijke richting). De meest nabijgelegen woning ligt aan de oostzijde en betreft de woning Prikkedam 1 op ca. 70 m afstand van de rand van de crossbaan. Overige nabijgelegen woningen zijn gelegen aan de Prikkedam 3 (noordzijde) en Prikkedam 2 (noordoostzijde). In zuidelijke richting zijn woningen gelegen aan de Grindweg/Bercoperweg.

Figuur 1.1: overzicht van de situatie met de ligging van het motorcrossterrein in de omgeving en de omliggende woningen

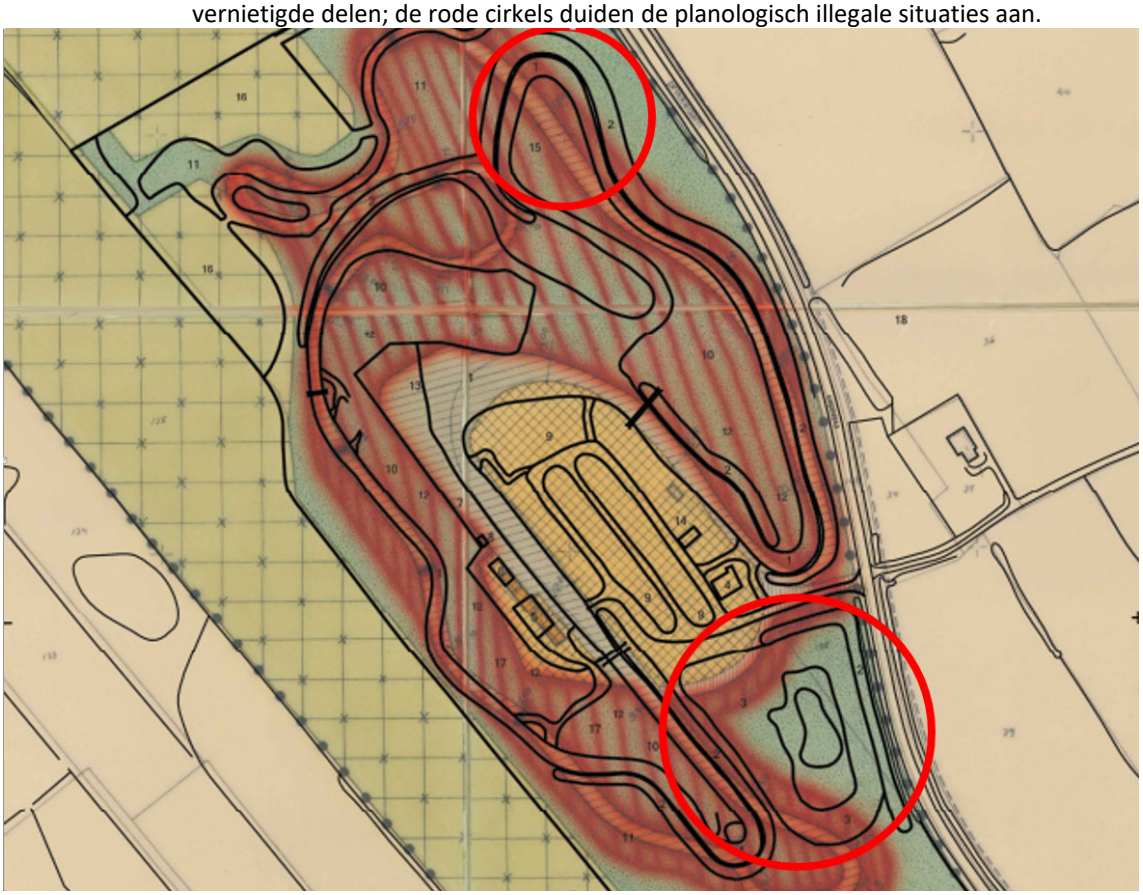
1.3. Situatie bestemmingsplan

Het momenteel geldend bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein “Prikkedam”, vastgesteld op 10 juni 1980. Aan dit bestemmingsplan is bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 voor een groot deel goedkeuring onthouden, waardoor er voor een deel van het terrein sprake is van een “witte vlek” zonder planologische regime en daarmee ook geen planologische gebruiks- of bebouwingsbeperkingen.

Het gebruik binnen deze witte vlek is daarom per definitie vanuit planologisch oogpunt legaal. Dit wil overigens niet zeggen dat het gebruik binnen deze witte vlek vanuit milieuoogpunt legaal is. Dit hangt af van de activiteiten die zijn vergund op basis van de milieuvergunningen (thans Wabo-omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu) van 22 augustus 2001 (voor zover niet vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003) en van 28 april 2008. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Voor een onderdeel en enkele activiteiten van de huidige bestaande crossbaan geldt dat deze niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” uit 1980. Dat is aan de orde met de ligging en het huidige gebruik van de noordoostelijke lus van de crossbaan en met het huidige gebruik van de beginnerscrossbaan.

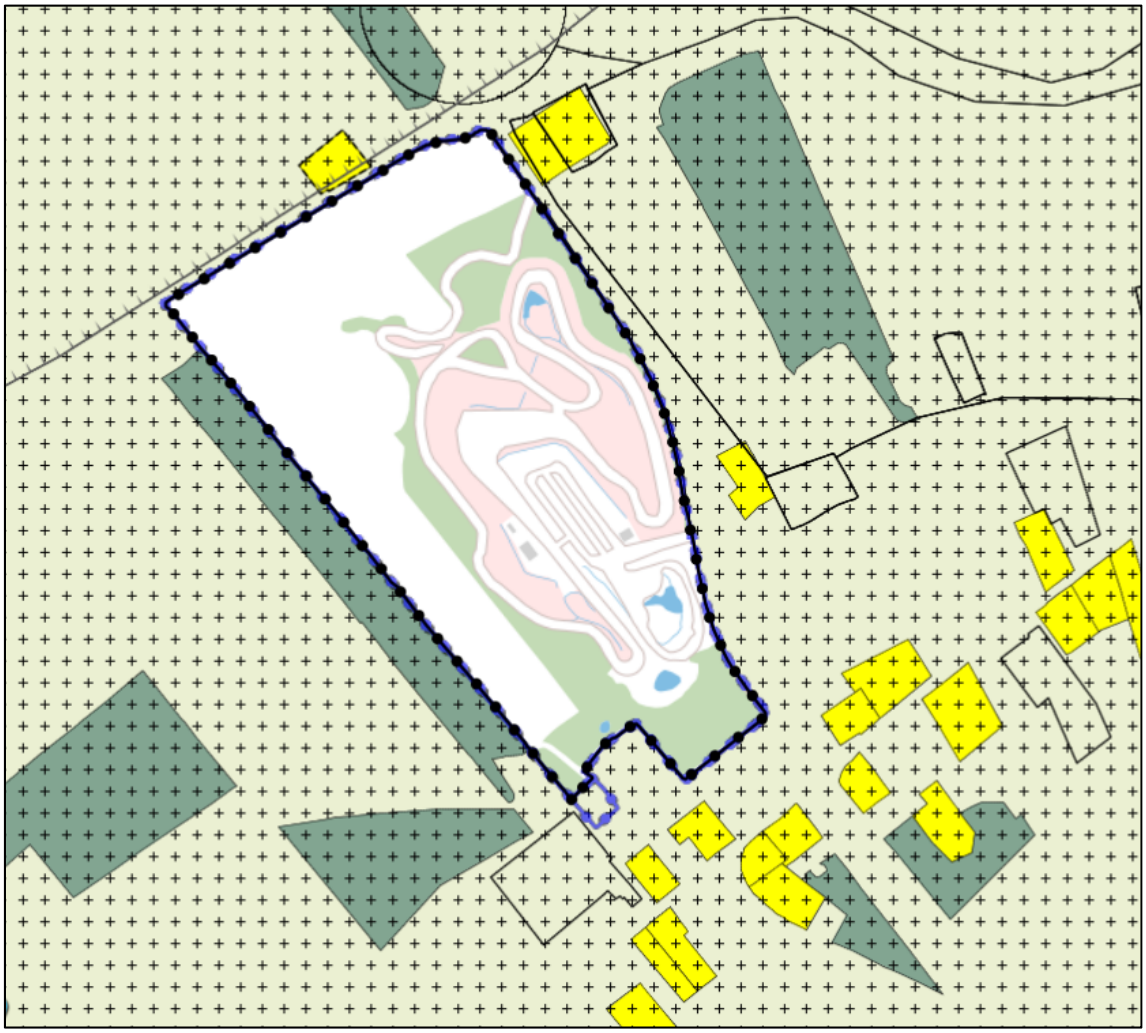
Figuur 1.2.: plankaart Motorcrossterrein “Prikkedam”; de rode arcering betreft de door de Kroon vernietigde delen; de rode cirkels duiden de planologisch illegale situaties aan.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel).

Voor de omgeving buiten het motorcrossterrein geldt momenteel het “Bestemmingsplan buitengebied 2016”. De plankaart is gegeven in figuur 1.2

Figuur 1.2: plankaart “Bestemmingsplan buitengebied 2016”



2. Toetsingskaders geluid

2.1. Ruimtelijke ordening

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en bedrijvigheid te kunnen maken, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerhande activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

De VNG-publicatie is bedoeld voor nieuwe situaties en niet voor de toetsing van bestaande situaties. In bestaande situaties kan de VNG-brochure evenwel een indicatie geven van de mate van hinder bij bestaande conflictsituaties. Om deze reden wordt hier bij de VNG-publicatie aansluiting gezocht. Verder moet ook bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin mogelijk een (deels) feitelijk bestaande situatie wordt bestemd, worden onderzocht of het laten voortbestaan van een dergelijke situatie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Ook om die reden wordt aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie.

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:
“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.“

De definitie van een gemengd gebied is:
“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.“

De achterliggende geluidnormen die in de VNG-publicatie worden gehanteerd om de richtafstanden te bepalen, zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: geluidnormen (richtwaarden) voor een rustige woonwijk/rustige buitengebied en gemengd gebied

Periode	**Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$)**		**Maximale geluidniveaus (L_{Amax})**	
	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	**gemend gebied**	**rustige woonwijk/ rustig buitengebied**	**gemend gebied**
dagperiode (07:00 - 19:00 uur)	45 dB(A)	50 dB(A)	65 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00 uur)	40 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00 uur)	35 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-brochure biedt hiervoor een stappenplan, opgenomen in bijlage B5.3 van de VNG-publicatie. Het stappenplan omvat de volgende methodiek:

stap 1: indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is dan mogelijk;

stap 2: indien stap 1 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 45 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 50 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde), 65/60/65 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 50 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder);

stap 3: indien stap 2 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 50 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 55 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70/65/60 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 65 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder). Met betrekking tot de maximale geluidsniveaus geldt dat de beoordeling plaatsvindt exclusief de maximale geluidniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer.

In het kader van stap 3 dient het bevoegd gezag te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In het geval van De Prikkedam geldt dat er sprake is van een “rustige woonwijk/rustig buitengebied”. Er is weliswaar sprake van agrarische activiteiten in de directe omgeving, maar geen andere bedrijvigheid die de karakterisering als “gemend gebied” zou rechtvaardigen.

De richtafstand bedraagt op basis van de VNG-publicatie 700 m, gebaseerd op “Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik” (SBI-2008 code 931, nr. D, milieucategorie 5.2), waarbij het aspect geluid de richtafstand bepaalt. Er liggen meerdere woningen binnen deze afstand, zodat de ruimtelijke beoordeling in eerste instantie zou moeten plaatsvinden op basis van bovenstaande richtwaarde van 45 dB(A), al dan niet in combinatie met een afweging in het kader van stap 3. De richtafstand van 700 m is aangegeven in onderstaande figuur 2.1.

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht/onderbouwd/gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen. Deze laatste stap wordt aangeduid als stap 4.

Figuur 2.1: situatie met richtafstand van 700 m (geluid maatgevend)

2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt dit ook geaccepteerd. Ook is het toegestaan om bij de beoordeling over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan aansluiting te zoeken bij milieurechtelijke kaders. Om deze reden wordt in deze paragraaf het toetsingskader geschetst, zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing.

Motorcrossterreinen zijn vergunningplichtige (type C) inrichtingen en daarmee kan voor de beoordeling van akoestische aspecten aansluiting worden gezocht bij het algemene toetsingskader volgens de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” (VROM, 1998, hierna te noemen de Handreiking) als de Wet geluidhinder niet van toepassing is (minder dan 8 uren openstelling per week). Er wordt voor de beoordeling van o.a. de equivalente geluidniveaus onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande inrichtingen.

Nieuwe inrichtingen

- bij de eerste toetsing worden de waarden van tabel 2.2 gehanteerd;
- overschrijding van deze richtwaarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces;
- een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- als maximum geldt de etmaalwaarde van 50 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of het referentieniveau van het omgevingsgeluid;

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid in de omgeving wordt bepaald door het L_{95}-niveau en bedraagt in de dagperiode 34-39 dB(A) zoals aangegeven in het Peutz rapport op basis van metingen in 2012 en 2017.

Bestaande inrichtingen

- bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden van tabel 2.2 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningsvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd;

Voor het bovenstaande geldt steeds dat een verhoging van de richtwaarden alleen kan worden toegestaan na toepassing van het ALARA-beginsel (tegenwoordig BBT, Beste beschikbare technieken).

Tabel 2.2: richtwaarden voor woonomgevingen (Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, pagina 25)

Aard van de woonomgeving	**Aanbevolen richtwaarden in de omgeving in dB(A)**		
	Dag	**avond**	**nacht**
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een “Landelijke omgeving” met een richtwaarde van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” na een bestuurlijk afwegingsproces maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan de richtwaarde uitsluitend worden overschreden indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

BBT in relatie tot geluid

Onderdeel van het afwegingsproces in het kader van milieu is het uitgangspunt van BBT (Beste beschikbare technieken). Het wettelijk afdwingen van de voor een inrichting in aanmerking komende BBT heeft als doel een zo hoog mogelijk beschermingsniveau van het milieu te bereiken. Wat als een hoog niveau van bescherming van het milieu gezien wordt voor wat betreft het aspect geluidbelastingen, is niet gedefinieerd. In de huidige bestuurspraktijk wordt aangesloten bij de bestaande richt- en grenswaarden vanuit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening”, de Wgh en het Activiteitenbesluit. Als daar aan wordt voldaan, is er sprake van BBT. BREF’s en andere aangewezen BBT-documenten bevatten nauwelijks of geen concrete informatie over geluid. De reden hiervoor is dat geluid niet op emissieniveau, maar op immissieniveau getoetst wordt aan de lokaal van toepassing zijnde richt- en grenswaarden.

Maximale geluidniveaus

Voor maximale geluidniveaus geldt dat gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente geluidsniveau uitkomen. Als

grenswaarde voor maximale geluidsniveaus gelden derhalve de in tabel 2.2 genoemde grenswaarden vermeerderd met 10 dB.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

70 dB(A) voor de dagperiode (07.00 uur - 19.00 uur);
65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 07.00 uur);

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus hoger dan de grenswaarden dient in de considerans van de vergunning te worden gemotiveerd. Tenminste moet worden aangegeven welke technische en/of organisatorische maatregelen zijn getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen.

In het geval dat er sprake is van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie waarin technische noch organisatorische maatregelen soelaas bieden om het geluidsniveau te beperken, zou los van het bovenstaande de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden. Deze uitzonderlijke bedrijfssituaties dienen in de vergunning te worden aangegeven.

Binnenwaarden

Op basis van de Handreiking mag het binnenniveau ten gevolge van industrielawaai in woningen in nieuwe situaties niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Voor saneringssituaties op grond van de Wet geluidhinder is de grenswaarde 40 dB(A) etmaalwaarde (hier niet van toepassing). In de praktijk is de geluidwering bij goed onderhouden woningen tenminste 20 dB(A). Er zullen derhalve pas daadwerkelijk maatregelen moeten worden uitgevoerd als de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A).

Voor maximale geluidniveaus geldt een binnenwaarde van 55 dB(A).

Afwijkingen van representatieve bedrijfssituatie

In de Handreiking is aangegeven dat kan worden afgeweken van de representatieve bedrijfssituatie. Het kan gaan om regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie. Daarbij is wel aangegeven dat de “ontheffingsregeling” niet is bedoeld voor inrichtingen die gedurende een deel van het jaar in bedrijf zijn en in de overige tijd min of meer stilliggen, zoals sommige recreatie-inrichtingen. Verder is in het Handreiking het 12 dagen-criterium opgenomen. Maximaal 12 keer per jaar mag ontheffing worden verleend om activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de geluidgrenzen voor de representatieve bedrijfssituatie. Het moet gaan om bijzondere activiteiten (incidentele bedrijfssituaties), welke niet tot de representatieve bedrijfssituatie worden gerekend. In paragraaf 8.3 van dit rapport wordt nader besproken welke (voorziene) activiteiten van de Prikkedam tot de representatieve dan wel de incidentele bedrijfssituatie kunnen worden gerekend.

2.3. Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen onder categorie 19.2 van bijlage I, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld voor motorcrossen. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. In het Bor is dit als volgt aangegeven:

19.2. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen, behorende tot categorie 19.1, onder g, 2°, voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn.

19.3. Voor de toepassing van onderdeel 19.2 blijven buiten beschouwing terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen.

Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur).

Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder en in het bijzonder Hoofdstuk 5 Wgh zijn daarmee niet van toepassing.

2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten

De vraag is wat is te beschouwen als bestaande, legale en vergunde rechten. Hierna wordt ingegaan op twee mogelijke benaderingen:

1 Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001 , waarop de milieuvergunning 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Dit rapport maakt onderdeel uit van de aanvraag om milieuvergunning en maakt daarom deel uit van de op 22 augustus 2001 verleende milieuvergunning (zo blijkt uit de dictum/punt D van het besluit). Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende trainingssituatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid: voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.

2 Een andere benadering is om uit te gaan van de vergunde geluidvoorschriften. Onder B.6 van de milieuvergunning van 2001 is aangegeven dat GS hebben besloten om het aantal toegestane crossminuten tijdens trainingen en wedstrijden niet als vergunningvoorschrift voor te schrijven. In de voorschriften van de milieuvergunning van 2001 zijn voor het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) voor zowel de trainingen als de wedstrijden geluidniveaus voorgeschreven, inclusief 5 dB(A) strafcorrectie voor tonaal geluid. Ook in de milieuvergunning van 2008 is in de vergunningvoorschriften uitgegaan van een toegestaan equivalent geluidniveau (L_{Aeq}) inclusief deze toeslag. Voor hoe moet worden omgegaan met deze 5 dB(A)-toeslag zijn twee benaderingen mogelijk:

a. In het Fase 1-rapport (Peutz) is gesteld dat er nu geen sprake is van tonaal geluid en de hele vergunde geluidruimte (tot 61 dB(A) bij woning Prikkendam 1 op h_o = +5,0 m) daarom “opgevuld” kan worden. Dit komt overeen met de beschreven toetsing in Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening, waarin wordt beschreven dat als er sprake blijkt te zijn van tonaal geluid er eerst 5 dB bij de berekende/gemeten waarden moet worden opgeteld voordat toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

b. Ten tijde van de vergunningverlening van 2001 en 2008 is er door de bevoegde gezagen van uitgegaan dat het geluid afkomstig van crossmotoren een tonaal karakter bezit. Dit betekende toen dat bij het gemeten en berekende niveau 5 dB(A) als straffactor opgesteld moest worden. Dit was toen in het akoestisch rapport en de vergunningvoorschriften verwerkt. Als thans wordt aangenomen dat het huidige motorcrossgeluid geen tonaal karakter (meer) bezit, dan zou het logisch zijn om van de destijds in 2001 en 2008 vergunde geluidniveaus uit te gaan minus 5 dB(A). Oftewel, de destijds vergunde geluidniveaus zouden met 5 dB(A) moeten worden gecorrigeerd, zo heeft ook de Commissie m.e.r. op 7 maart 2019 geadviseerd.

Besloten is om in dit rapport zowel benadering 1 als benadering 2 in beeld te brengen en om bij de beoordeling van de voorgenomen situatie uit te gaan van de benadering vermeld onder b en niet langer van a, dit, op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Als blijkt dat de geluidniveaus bij benadering 1 en 2 vergelijkbaar zijn, dan wordt voor de verdere beoordeling van de voorgenomen situatie uitgegaan van benadering 1. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de geluidniveaus van de voorgenomen situatie wordt beoordeeld onder meer in het licht van een vergelijking van deze niveaus met de geluidniveaus uit de referentiesituatie uitgaande van benadering 1. De beoordeling of de voorgenomen situatie ruimtelijk aanvaardbaar is, maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

Vergunde activiteiten

Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vooral bij oudere vergunningen komt het voor dat werkzaamheden/activiteiten slechts summier zijn beschreven in de aanvraag en vergunning en in die gevallen is het uitgangspunt voor de "bestaande rechten" (en geluidruimte) de bedrijfsvoering ten tijde van de verleende vergunning.

Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning van 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid. .Voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.

Vergunningsvoorschriften

Het motorcrossterrein heeft een Wm-vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april

2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen. In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van de nu geldende geluidvoorschriften.

Tabel 2.3: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen[1]		wedstrijden[2]	
		$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.

2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Opgemerkt dient te worden dat in de vergunning van 2008 (wedstrijden) uitdrukkelijk een waarneemhoogte van h_o = +1,5 is aangegeven. De getalswaarden in de vergunning zijn overgenomen uit het NAA rapport van 1996 (sanering en vergunningaanvraag). Alle berekeningen in dit NAA rapport zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m, zodat feitelijk te hoge waarden zijn vergund, aangenomen dat op de waarneemhoogte h_o = +1,5 m lagere waarden worden berekend. De waarneemhoogte van h_o = +5,0 m uit 1996 kwam voort uit de zonering/sanering. In par. 2.10 wordt nader ingegaan op de te hanteren waarneemhoogten.

2.5. Nota Limburg

Om te beoordelen of sprake is van onaanvaardbare hinder kan aansluiting worden gezocht bij een vel toegepast toetsingskader voor evenementen.

In het kader van evenementen wordt veelvuldig aangesloten bij de publicatie Nota “Evenementen met een luidruchtig karakter” (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat deze van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielerwedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Een belangrijk aspect in de Nota Limburg is het begrip “onduldbare hinder”. Onderstaande de weergave van de overwegingen uit deze nota:

Voor het kwalificeren van de mate van hinder, gerelateerd aan het overschrijden van de norm c.q. van het referentieniveau, kan steun worden gezocht in de (vroeger gehanteerde) ISO Recommandation R-1996, de aanbeveling van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in de brochure blauwe reeks nr. 64a pag. 51 en de onderzoeken van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder naar de invloed van lawaai op de spraakverstaanbaarheid (VL-DR-18-01 en VL-DR-18-05). Indien geluiden van een evenement in een woning doordringen heeft dat tot gevolg dat het "achtergrondgeluid" in de woning toeneemt. Het geluidniveau in veel woningen varieert overdag van 25 tot 35 dB(A). Een toename van 25 à 35 dB(A) tot 40 dB(A) binnen is goed hoorbaar en zal leiden tot het ondervinden van hinder c.q. het toenemen van hinder. Indien het geluidniveau binnen stijgt bóven de 40 dB(A) zal dat tot gevolg hebben dat de bewoners van die woning daardoor "luider" moeten gaan spreken om

verstaanbaar te zijn. Dat zal als zéér hinderlijk worden ervaren. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat in het algemeen de signaal ruisverhouding - in dit geval het verschil tussen gespreksniveau en het stoorniveau - 10 dB(A) of meer moet bedragen om prettig te converseren. Hoe meer het geluidniveau in de woning toeneemt, hoe meer de bewoners met stemverheffing moeten spreken om zich verstaanbaar te maken en hoe groter de mate van hinder is die wordt ondervonden. Bij een "stoor"geluid van 50 dB(A) zal daarom behoefte bestaan om het normale spraakniveau van ca. 50 dB(A) naar ca. 60 dB(A) te verhogen. Dit zou betekenen dat men (voor het gehoor) dubbel zo luid zou moeten spreken om nog goed verstaanbaar te zijn, en minimaal het spraakniveau naar 53 dB(A) zou moeten verhogen (fysisch een verdubbeling) om nog net verstaanbaar te zijn. Dit is zo'n ernstige aantasting van de persoonlijke levenssfeer, dat hier de grens zou moeten liggen van wat in redelijkheid van een omwonende gevraagd kan worden te accepteren, en wat daarom kan worden gezien als de grens waarboven een geluid als "onduldbaar" kan worden gekwalificeerd. Gezien bovenstaande kan - voor wat betreft een geringe overschrijding van het achtergrondniveau - de mate van hinder worden gerelateerd aan de mate van overschrijding van het achtergrondniveau en - indien het "stoorlawaai" toeneemt tot 50 dB(A) - tevens aan de absolute hoogte van het "stoorlawaai" in de woning.

Verder wordt gesteld dat gezien de relatief korte duur van een evenement en het plaatsvinden daarvan op tijden dat buitenruimten niet in gebruik zijn, het aanvaardbaar lijkt om niet de buitenruimten, maar de binnenruimten van de in de omgeving gelegen geluidgevoelige objecten als uitgangspunt te kiezen waar aan de normen wordt getoetst. Uiteindelijk resulteert dit in de Nota Limburg tot de volgende tabel 2.3.

Opgemerkt dient te worden dat de Nota Limburg veelvuldig wordt toegepast bij evenementen met muziek, welke vaak plaatsvinden tot in de avondperiode en/of begin van de nachtperiode. Dit is de achtergrond van de opmerking dat buitenruimten niet in gebruik zijn. Voor de dagperiode (en dan met name in de zomerperiode) zal dit niet het geval zijn.

Tabel 2.4: normering op basis van hinder/spraakverstaanbaarheid (één-minuut L_{Aeq})

Periode	**Basisnorm binnen**	**Maximaal niveau binnen**	**Gevelisolatie**	**Maximale gevelbelasting**
Dag	35 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Avond	30 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Nacht	25 dB(A)	45 dB(A)	20-25 dB(A)	65-70 dB(A)

Uitgaande van een minimaal aanwezige geluidwering geldt derhalve dat er een maximaal (kortdurend) equivalent geluidniveau mogelijk is tijdens een evenement van 70 dB(A) invallend op de gevel.

In de Nota Limburg wordt als grootheid het één-minuut L_{Aeq} genoemd; ofwel gedurende een meetduur van een willekeurige minuut mag het equivalente geluidniveau niet meer bedragen dan de waarden aangegeven in tabel 2.4. Maximale geluidniveaus L_{Amax} worden niet genoemd in de Nota Limburg en in dat kader niet beoordeeld.

2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer

Hoewel het motorcrossterrein niet onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt voor wat betreft het onderdeel geluid, is n.a.v. van het advies van de Commissie voor de m.e.r. op de NRD het toetsingskader van het Activiteitenbesluit milieubeheer voor de volledigheid weergegeven. Het komt voor dat in het kader van een ruimtelijke afweging wordt aangesloten bij dit toetsingskader.

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Artikel 2.18

1. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:

a. het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
b. het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
c. het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
d. het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
e. het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekcorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
f. het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
g. het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2., tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
h. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
i. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.

2. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.

3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:

a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
c. laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
d. het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.

Hoewel het Activiteitenbesluit formeel niet van toepassing is, zou in aansluiting hierop voor Prikkedam ook een grenswaarde gelden van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Daarnaast biedt het Activiteitenbesluit de mogelijkheid om maatwerkvoorschriften vast te stellen met hogere of lagere geluidvoorschriften.

2.7. Indirecte hinder

De verkeersbewegingen op de openbare weg, die worden veroorzaakt de inrichting, kunnen zorgen voor geluidhinder. Deze hinder wordt echter niet direct toegerekend aan de inrichting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt deze indirecte hinder echter wel inzichtelijk gemaakt. Het voorkomen van indirecte hinder is vooral mogelijk tijdens het ruimtelijke ordeningsproces, wanneer keuzes gemaakt kunnen worden over de aanrijroute of de ingang van de inrichting.

Wegens het ontbreken van een volledig toetsingskader voor de ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij het toetsingskader voor vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer/Wabo. Dit toetsingskader betreft de Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996), ook wel bekend als de Schrikkelcirculaire.

De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt volgens de circulaire 50 dB(A) en de maximale grenswaarde bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

2.8. Samenvattend toetsingskader

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning zal worden onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Daarbij wordt aangetekend dat op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) op voorhand kan worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein; in feite is deze eerste verkenning al uitgevoerd in Fase 1. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde *activiteiten* in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking. Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L_{95}-niveau 35-39 dB(A) bedraagt, dus niet hoger dan 55 dB(A), en gezien de vergunde geluidniveaus kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevold, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

Als een beoordeling in het kader van stap 4 nodig is, zal ook tevens rekening worden gehouden met cumulatieve aspecten (zie ook hoofdstuk 7).

In het kader van A-wedstrijden (grote we kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduldbare hinder.

2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte

In het algemeen worden geluidniveaus berekend en beoordeeld ter plaatse van gevels van woningen; in het bijzonder de invallende geluidniveaus exclusief gevelreflectie. Verder geldt dat in het algemeen de geluidniveaus worden beoordeeld daar waar de hinder kan optreden. In de dagperiode zijn dat de woonvertrekken, in de avond- en nachtperiode de slaapvertrekken. Er moet rekening worden gehouden met het beginsel van vrije indeelbaarheid van woningen (verblijfsgebieden). In de dagperiode kan een andere beoordelingshoogte worden aangehouden dan in de avond- en nachtperiode. Dit betekent dat voor standaard eengezinswoningen wordt uitgegaan van een beoordelingshoogte van h_o = + 1, 5 m in de dagperiode en h_o = +5,0 m in de avond- en nachtperiode.

Voor de woningen in de omgeving van Prikkedam geldt dat er sprake is van standaard woningen en om die reden wordt in voorliggende rapportage uitgegaan van de beoordelingshoogte h_o = +1,5 m omdat de motorcrossactiviteiten uitsluitend plaatsvinden in de dagperiode.

Verder is het gebruikelijk om in het kader van een ruimtelijke beoordeling na te gaan of in tuinen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dit ondanks dat in het milieuspoor tuinen nadrukkelijk geen geluidgevoelige objecten zijn.

In voorliggende onderzoek worden in eerste instantie de geluidniveaus berekend ter plaatse van de gevels van woningen, overeenkomend met de toetspunten uit de vigerende vergunningen. De beoordeling van

geluidniveaus ter plaatse van tuinen zal plaatsvinden op basis van geluidcontouren, zodat niet iedere afzonderlijke tuin als toetspunt hoeft te worden ingevoerd in het akoestisch rekenmodel.

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden 21

3.1. Algemeen

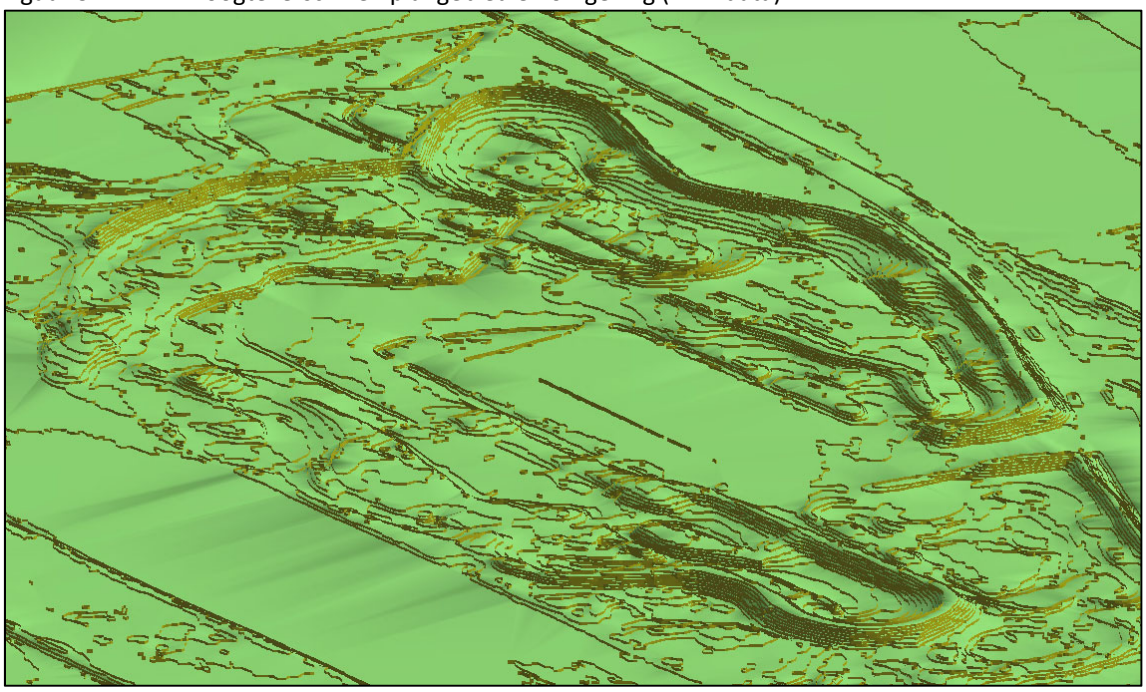
Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de HMRI 1999, onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van dgmr, versie 4.50.

3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)

Het akoestisch rekenmodel is uitgelegd op het systeem van Rijksdriehoekcoördinaten. De maaiveldhoogte voor het plangebied is ingevoerd op basis van de meeste recente versie van Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3, www.pdok.nl). De hoogte wordt gemeten met laseraltimetrie: een techniek waarbij een vliegtuig of helikopter met een laserstraal het aardoppervlak aftast. De meting van de looptijd van de laserreflectie en van de stand en positie van het vliegtuig geven samen een heel nauwkeurig resultaat.

Daarover nog het volgende: motorcrossterrein De Prikkedam is omgeven door aarden wallen met begroeiing. De baan zelf wordt onderhouden en heeft hoogteverschillen welke in de tijd enigszins kunnen veranderen. Ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de hoogteverschillen in 2018 ingemeten. Deze hoogten (hoogtelijnen) zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek van december 2018. Vanwege de meer uitgebreide dataset van de AHN3 data is besloten hiervan uit te gaan. Een impressie van het hoogtelijnen-model is weergegeven in figuur 3.1. Het inwinjaar van het AHN3 bestand voor het plangebied was 2014. Gebleken is dat deze gegevens globaal overeenkomen met de inmeting van het plangebied in 2017/2018 t.b.v. het uit te voeren akoestisch onderzoek. Omdat de AHN3 ook gegevens bevat van het gebied buiten het plangebied (relevant voor de berekeningen) en meer gedetailleerd is opgebouwd, is van deze gegevens uitgegaan.

Figuur 3.1: hoogteverschillen plangebied en omgeving (AHN data)



3.3. Waarneempunten

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met een waarneemhoogte h_o = +1,5 en h_o = +5,0. De toetspunten komen overeen met eerdere vergunningpunten. De uiteindelijke beoordelingshoogte in de dagperiode bedraagt h_o = +1,5 m. De waarneemhoogte van h_o = +5,0 m is ingevoerd ten behoeve van vergelijkingsberekeningen (vigerende vergunningen).

3.4. Objecten en bodemvlakken

Op basis van de plantekeningen en via PDOK gml-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de inrichting en de nabije omgeving. Het plangebied en de omgeving is grotendeels onverhard (bodemfactor B = 1,0). Voor de niet specifiek zacht gedefinieerde bodemgebieden (wegen/water) is uitgegaan van een bodemfactor B = 0,0 (100% reflecterend). Een overzicht van de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde objecten en bodemvlakken is gegeven in de bijlagen.

3.5. Geluidsbronnen

In de bijlagen is de ligging gegeven van de in het akoestisch rekenmodel opgenomen geluidsbronnen, samen met een overzicht van alle ingevoerde geluidsbronnen met coördinaten, hoogten, maaiveldhoogten, octaafbandspectra, dB(A)-waarden en bedrijfsduurcorrecties.

3.6. Beoordelingsgrootheden

In de HMRI 1999 wordt als beoordelingsgrootheid het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootheid is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin: L_i is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m is de meteocorrectieterm;
C_g is de gevelreflectieterm;

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$$

waarin: $L_{Aeqi,LT}$ is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x is een straffactor voor tonaal geluid (K_1 = 5 dB), impulsgeluid (K_2 = 5 dB) of muziekgeluid (K_3 = 10 dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax}. Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand “Fast” verminderd met de meteocorrectieterm $C_{m.}$

4. Bronsterkte crossmotoren

4.1. Algemeen

Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand “Slow” op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). Een volgas-situatie treedt bijvoorbeeld op een recht stuk in de crossbaan, na een bocht. In theorie betekent dit een maximale bronsterkte tijdens een volgas-situatie van L_{WR} = 122,5 dB(A), uitgaande van een absorberende bodem. De eis van 94 dB(A) was in het verleden 104 dB(A) en is in de afgelopen jaren stapsgewijs verlaagd van 104dB(A), 100 dB(A), 98 dB(A) naar 94 dB(A). Ofwel een verlaging van in totaal 10 dB ten opzichte van het verleden.

MSV De Prikkedam heeft een eigen geluidmeter en test voorafgaand aan de trainingen de motoren. Deze test is volgens de zogenaamde “2 meter max” methode. Globaal in een onbelaste situatie (versnellingsbak in neutrale stand) en met een rustig oplopend toerental, waarbij het geluidniveau wordt gemeten op 2 m afstand van de uitlaat. Een op dergelijke wijze gemeten maximaal geluidniveau van 112 dB(A) moet overeenkomen met de 94 dB(A) eis.

Over het meten van geluidniveaus nog het volgende: maximale geluidsniveaus worden altijd vastgesteld bij een bepaalde integratietijd. De menselijke waarneming correspondeert het best met een integratietijd van 125 ms, genormaliseerd in de meterstand “Fast”. Ten behoeve van een betere reproduceerbaarheid kan de meterstand “Slow” worden toegepast met een genormaliseerde integratietijd van 1 s. Er is geen direct verband tussen de equivalente geluidemissie van een motorcrossterrein en de eisen m.b.t. maximale geluidniveaus. Wel is het zo dat wanneer deze eisen worden aangescherpt, de equivalente geluidemissie zal afnemen.

De volgas-situatie treedt niet altijd op. In berekeningen wordt dan ook altijd uitgegaan van een gemiddelde equivalente bronsterkte over de hele baan. Deze bronsterkte wordt meestal bepaald op basis van geluidimmisiemetingen in combinatie met een rekenmodel. In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van in andere onderzoeken gehanteerde bronvermogens (bij motorcrossterreinen elders in Nederland). Tevens is aangegeven of het geluid in de onderzoeken wel of niet als tonaal is aangemerkt.

Tabel 4.1: overzicht bronvermogens en herkomst

motorcrossterrein	**adviesbureau**	**bronsterkte L_W in dB(A)**	**datum**	**tonaal**
Prikkedam	Peutz (voorontwerp)	118,3 (115,3)[1] (training) 120,3 (clubwedstrijden) 124,0 (KNMV-wedstrijd)	7 december 2018	niet
Prikkedam	Noorman Bouw- en milieuadvies[2]	118,5	28 november 2017	niet
Prikkedam	dgmr	118 (training) 120 (wedstrijden)	12 februari 2014	wel
Prikkedam	Peutz	114 (training)	22 juni 2012 (concept)	niet
AMBC Staphorst	Peutz	114 dB(A) training 117 dB(A) wedstrijden	9 februari 2016	niet

Valkenswaard	AGEL	120 (supermoto's training) 125 (supermoto's wedstrijd) 118 (MX motoren training) 123 (MX motorenwedstrijd)	16 januari 2019	niet wel niet wel
Den Helder (tijdelijk)	Sweco	113 (training) 115 (wedstrijd)	24 januari 2019	niet niet
Noord-Oost Veluwe	Peutz	114 (training) 118 (KNMV-wedstrijd)	19 april 2018	wel[3] wel[3]

1 De bronsterkte van L_{WR} = 115,3 dB(A) wordt aangeven als maatregel.

2 Geluidmetingen in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf.

3 In dit onderzoek is uitgegaan van 50% motoren met tonaal en 50% niet tonaal, resulterend in een overall tonaaltoeslag van 3,2 dB.

Uit tabel 4.1 blijkt dat er enige variatie zit in de uitgangspunten met betrekking tot de geluidemissie vanwege motorcrossterreinen.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl staan binnen de gemeente Staphorst de gegevens van AMBC Staphorst. Als bijlage bij het in tabel 4.1 aangegeven onderzoek staat nog een uitgebreide onderbouwing van het bronvermogen. Tijdens een testdag in 2011 is een gemiddeld equivalent bronvermogen gemeten van L_{WR} = 113 dB(A); in de berekeningen is uitgegaan van L_{WR} = 114 dB(A) op basis van 1 dB marge t.b.v. handhaving. Voorwaarde is dat de motoren voldoen aan de 94 dB(A)-eis van de KNMV.

In de onderbouwing wordt ook verwezen naar Prikkedam, waarbij eveneens op basis van de 94 dB(A)-eis een bronvermogen van L_{WR} = 113-115 dB(A) als realistisch wordt gezien.

Geconcludeerd kan worden dat wanneer motorsportverenigingen zich houden aan de 94 dB(A)-eis, een gemiddelde bronsterkte van L_{WR} = 113 -115 dB(A) mogelijk is. Daarbij opgemerkt dat er verschillen zitten in de verschillende banen en dat De Prikkedam een zware zandbaan is, waarbij veel van motor en rijder wordt gevraagd.

4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017

In het Peutz onderzoek t.b.v. het voorontwerp bestemmingsplan Prikkedam is de bronsterkte gebaseerd op geluidmetingen tijdens trainingen op 6 september 2017 en 1 oktober 2017. De metingen zijn uitgevoerd door Peutz in opdracht van MSV Prikkedam en gelijktijdig door Noorman Bouw- en milieuadvies (rapport 21710087.R01, d.d. 28 november 2017) in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf. De metingen en bronsterktebepaling van Peutz zijn gerapporteerd in een afzonderlijke notitie d.d. 11 januari 2018. De bronsterkten zijn bepaald op basis van geluidimmissiemetingen op een tweetal controlepunten in combinatie met overdrachtsberekeningen (rekenmodel). Het betreft de controlepunten C01 ten oosten van het circuit (metingen 6 september 2017) en C02 ten noorden van het circuit (metingen 1 oktober 2017). Een en ander betekent uiteraard dat modelparameters van invloed zijn op het resultaat. De ligging van de baan, aarden wallen etc. zijn opgenomen in het rekenmodel waarmee de bronsterkte is bepaald. Dit betekent dan ook dat afschermingseffecten in de bronsterkte zijn verdisconteerd (metingen zijn niet uitgevoerd met vrij zicht), in die zin dat het overdrachtsmodel een benadering is van de fysische werkelijkheid.

Een belangrijke parameter in het overdrachtsmodel is de bodemabsorptie; enerzijds de ingevoerde absorptiegraad onder de baan (50%) en de absorptiegraad van de omgeving (met uitzondering van wegen e.d.). Het kiezen van andere uitgangspunten leidt uiteraard tot andere uitkomsten/bronsterkten. Met behulp van het op basis van AHN3-data geactualiseerde rekenmodel (maaiveldhoogten) is doorgerekend wat de consequenties zijn van de verschillende modelparameters. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van de bodemfactoren zoals gebruikt in Peutz onderzoek van december 2018. Daarna zijn stapsgewijs de bodemfactoren aangepast. Dit resulteert uiteindelijk in het overzicht zoals gegeven in tabel 4.2. De aanpassingen zijn wenselijk gezien het gestelde in § 5.3.7 van de HMRI 1999, waarbij bestrating, water,

beton etc. worden aangeduid als harde bodems (B =0) en grasland, akkerland met en zonder gewas, bossen, heide en tuinen als absorberende bodems. Als een gebied voor n% uit absorberende bodem bestaat, dan is de bodemfactor B = n/100. In het akoestisch rekenmodel zijn harde bodems (wegen) als zodanig ingevoerd. De baan van De Prikkedam en de omgeving moet derhalve worden gezien als absorberende bodem.

Tabel 4.2: gehanteerde en opnieuw rekenkundig bepaalde bronsterkten (motorcrossen hoofdbaan) op basis van metingen uitgevoerd in 2017

herkomst	**octaafbandmiddenfrequentie [Hz]**									
	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
rapport Noorman 2017	62,2	82,5	100	110,3	115,3	111,7	108,1	102,3	101,5	**118,5**
Peutz, rapport voorontwerp 2018	--	82,6	101,6	111,5	114,3	112,0	108,1	101,1	102,5	**118,3**
gemeten geluidniveaus L_i in dB(A) op basis waarvan bronsterkten zijn bepaald										
metingen 6 september 2017, meetpunt C01	20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	**63,9**
metingen 1 oktober 2017, meetpunt C02	20,2	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	**62,2**
oorspronkelijke bodemfactoren, omgeving B_f = 0,8 en baan B_f = 0,5										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	96,1	108,3	116,2	111,4	107,7	103,1	101,9	**118,6**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	101,6	112,1	114,9	112,1	108,2	101,2	103,2	**118,7**
aanpassen bodemfactor omgeving van B_f = 0,8 naar B_f = 1,0										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97	110,7	117,9	112,3	108,2	103,7	102,5	**120,1**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	102,8	114,6	117,1	113,1	108,9	101,9	103,9	**120,6**
aanpassen bodemfactor omgeving van B_f = 0,8 naar B_f = 1,0 en bodemfactor baan van B_f = 0,5 naar B_f = 1,0										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97,6	112,4	119,5	113,1	108,6	104	102,8	**121,4**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	103,5	117	119,4	114,1	109,3	102,3	104,2	**122,5**
gemiddelde in de berekeningen te hanteren bronsterkte										
trainingen	62,5	82,9	101,5	115,3	119,5	113,6	109,0	103,2	103,6	**122,0**

Uit tabel 4.2 blijkt dat (zoals valt te verwachten) het toegepaste rekenmodel en de modelparameters van invloed zijn op de berekende bronsterkte. Omdat de bronsterkten “gefit” zijn op de meetresultaten van 2017, heeft en ander niet tot gevolg dat er op basis van die metingen hogere niveaus worden berekend in de omgeving omdat de hogere bodemabsorptie ook meer demping geeft in de overdrachtsberekening; de hogere bodemdemping werkt twee kanten op.

Verder kan worden geconstateerd dat er een verschil in bronsterkte is zoals bepaald op basis van de verschillende meetpunten/meetdagen van ca. 1 dB. Er zijn veel verschillende factoren die de bronsterkte bepalen: type motor en geoefendheid motorrijder, meteo-omstandigheden tijdens metingen etc. Daarnaast is er altijd sprake van een algemene meet- en rekennauwkeurigheid van ca. 2 dB. Dit kan doorwerken in verschillende metingen en zal ook een rol spelen in de variatie in bronsterkten zoals gegeven in tabel 4.1.

Goed om te realiseren is dat tijdens de metingen in 2017 de gemeten geluidniveaus een gemiddelde zijn over een training van 3 uur. De variatie in geluidniveaus is het best beschreven in het rapport van Noorman: in de trainingsperiode van 16.00-19.00 uur op 6 september 2017 zijn er 6 verschillende tijdvakken met of beginners of gevorderden in de baan. Het gemeten geluidniveau varieert daarbij van L_i = 60,8 dB(A) bij beginners tot L_i = 66,7 dB(A) bij gevorderden en gemiddeld over drie uur L_i = 63,9 dB(A). De bezettingsgraad (percentage crossminuten per tijdblok) varieert daarbij van 8,2-15,6%. Vergelijkbare variaties zijn opgetreden bij de metingen op 1 oktober 2017. Geconcludeerd kan worden dat er geen vaste bronsterkte is, maar dat deze varieert.

In de berekeningen ten behoeve van het MER moet worden uitgegaan van een representatief gemiddelde. Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van de maximaal berekende bronsterkten (absorberende bodem) en de energetisch gemiddelde waarden over beide meetpunten, resulterend in een bronsterkte van L_W = 122 dB(A) op basis van de metingen in 2017.

Hierover nog het volgende: in de inspraakreactie op het voorontwerp door MSV Prikkedam is aangegeven dat tijdens de metingen in 2017 rijders actief zijn opgeroepen om (gratis) te komen trainen. Dit zou ertoe geleid hebben dat er onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal. Door Peutz is aangegeven dat tijdens de metingen "er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden". Op basis van een globale berekening kan worden aangetoond dat als er sprake zou zijn van de situatie dat 1/3 van het aantal rijders voldeed aan 94 dB(A), 1/3 van het aantal aan 98 dB(A) en 1/3 van het aantal aan 100 dB(A) het handhaven van de 94 dB(A) norm een reductie oplevert van 4 dB.

4.3. Tonaliteit

In het rapport van Peutz (en ook bij andere motorcrossterreinen) is aangegeven dat het geluid vanwege het motorcrossterrein niet als tonaal hoeft te worden beoordeeld. Dit is gebaseerd op analyse van het geluid op basis van ISO 1996-2, Annex C (kritische bandbreedtemethode).

In ISO 1996-2 is aangegeven dat moet worden uitgegaan van een middelingstijd van 1 minuut, of korter als er sprake is van veranderende tonen/frequenties. Door Peutz zijn samples van gemeten geluid afkomstig van De Prikkedam geanalyseerd van 1 minuut, 15 s en 5 s. In geen van de gevallen is er op basis van ISO 1996-2 sprake van tonaal geluid geweest.

Op grond van het onderzoek van Peutz in het kader van het voorontwerp wordt in voorliggend onderzoek in de beoordeling van het geluid ervan uitgegaan dat het geluid niet als tonaal behoeft te worden gekwalificeerd. Dit geldt zowel voor trainingen als wedstrijden (bij wedstrijden wordt in hoofdzaak met 4-takt motoren gereden).

4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen

Motorcrossen hoofdrijbaan

Bij een motorcrossterrein of motorcrossbaan is sprake van een zekere variatie in geluidemissie, afhankelijk van het aantal rijders, de geoefendheid van de rijders. Een eenduidige bronsterkte van één motorcrosser bestaat niet; wanneer bronsterkten worden bepaald op basis van immissiemetingen in combinatie met overdrachtsberekeningen, zoals in het geval bij De Prikkedam, betekent de vastgestelde bronsterkte een gemiddelde over 2 meetdagen over de hele baan en deze bedraagt L_W = 122,0 dB(A) op basis van de metingen uit 2017, daarbij werd door een significant aantal motoren de 94 dB(A)-eis overschreden. Door zowel Peutz als Noorman is niet exact inzicht gegeven in hoeveel rijders tijdens de metingen de 94 dB(A)-eis hebben overschreden. Een redelijke inschatting laat zien dat door het naleven van de 94 dB(A)-eis een reductie mogelijk is van 4 dB en daarmeen een bronsterkte van L_W = 118,0 dB(A).

Crossen beginnersbaan

De beginnersbaan is planologisch niet legaal, maar wel vergund in het kader van milieu, in die zin dat de beginnersbaan is meegenomen in het akoestisch onderzoek NAA 1996. In het Peutz onderzoek is de beginnersbaan meegenomen in het onderzoek met als uitgangspunt (zonder nadere onderbouwing) een bronsterkte van L_W = 108 dB(A) en 7 crossuren. In het akoestisch onderzoek NAA 1996 is was het uitgangspunt 100 crossminuten en een bronsterkte 5 dB(A) lager dan motorcrossers op de hoofdrijbaan, dat wil zeggen L_W = 119 dB(A).

Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat op de beginnersbaan uitsluitend 50 cc, 65 cc en 85 cc motoren rijden. Op basis van gegevens van het Eurocircuit Valkenswaard kan een bronsterkte worden afgeleid van L_W = 112 dB(A) voor dergelijke motoren. In voorliggend onderzoek wordt dit als uitgangspunt gehanteerd. Met name ook omdat het uitgangspunt van L_W = 108 dB(A) in het voorontwerp niet nader is onderbouwd.

Het aantal crossers op de beginnersbaan is meestal gering t.o.v. het aantal crossers op de hoofdbaan (meestal ten hoogste ca. 5).

Maximale geluidniveaus

Maximale geluidniveaus kunnen worden veroorzaakt door meerdere crossmotoren op één locatie. Dit zal met name plaatsvinden bij de start en in het begin van de race. In de berekeningen van de maximale geluidniveaus is voor het rijden op de hoofdbaan (trainingen en wedstrijden) uitgegaan van maximaal 10 rijders op één plek die tegelijkertijd vol gas rijden. Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 135,0 dB(A). Om rekening te houden met het opspringen van rijders is de bronhoogte verhoogd naar h_b = +1,5 m.

Aanvullend is bij B-wedstrijden uitgegaan van maximaal 20 motoren (20 startposities) bij de start met een bronvermogen van L_W = 122,0 dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 138,0 dB(A).

Bij A-wedstrijden is uitgegaan van maximaal 40 motoren bij de start (40 startposities) met een bronvermogen van L_W = 122,0 dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 141,0 dB(A).

Voor de beginnersbaan is uitgegaan van een maximale bronsterkte van L_{Wmax} = 122,0 dB(A), gebaseerd op 5 rijders op één plek en een marge van 3 dB.

5. Referentiesituatie

5.1. Algemeen

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie, dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. De toestand van het milieu in de referentiesituatie wordt altijd gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de autonome ontwikkeling. De beschrijving van de referentiesituatie moet inzichtelijk maken hoe de milieusituatie in het studiegebied zich zal ontwikkelen, indien het project geen doorgang zou vinden (maar andere ontwikkelingen wel).

5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam

Op grond van een nadere analyse (zie overkoepelend MER) is de referentiesituatie gedetailleerd geanalyseerd en beschreven op grond van de bestaande situatie in relatie tot het planologisch regime en de milieuvergunningen. De conclusie luidt globaal dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- de extra lus in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is en akoestisch gezien geen effect heeft (zie paragraaf 5.3) en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund, deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan;
- géén wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- evenementen voor recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan;
- het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, Enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet feitelijk plaatsvindt;

5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten (zie volgend) is het van belang geluidniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie tijdens trainingen voor wat betreft geluid. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke lus niet mee moeten worden genomen.

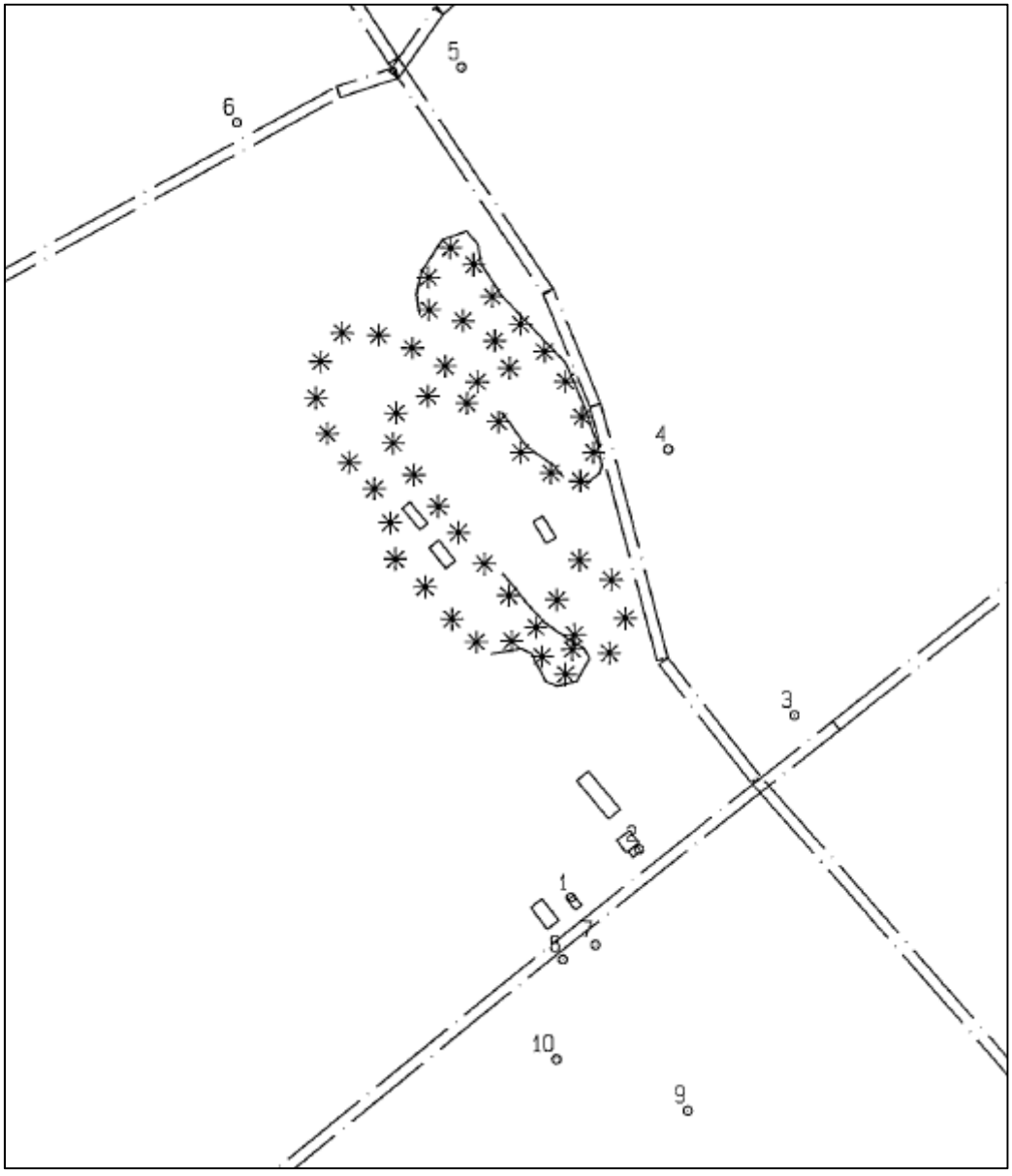
Omdat de bijdrage vanwege deze lus op de totale geluidniveaus ondergeschikt is (en eerder is geconcludeerd dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeenkomt met de huidige situatie), is ervoor gekozen de huidige lus als uitganspunt te nemen. De bijdrage van de noordelijke lus ligt, afhankelijk van het waarneempunt, 8-17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan en voldoet daarmee feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit par. 5.4.2 van de HMRI.

Referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten

Aan de vigerende vergunning ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als vergunde activiteiten kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”.

In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van het in 1996 gebruikte akoestisch rekenmodel. De geluidemissie vanwege de crossbaan is berekend met 46 puntbronnen en vanwege de minibaan met 6 puntbronnen.

Figuur 5.1: weergave akoestisch rekenmodel 1996 (sanering en vergunningverlening)



Ten aanzien van het NAA rapport 1996 dient nog de volgende opmerking te worden geplaatst: in het rapport wordt gesproken over 900 crossminuten (is de vergunde activiteit bij trainingen). Op grond van de gegevens in de bijlagen van het rapport kan worden afgeleid dat er is gerekend met 725 crossminuten. De oorzaak hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het feit dat er in de berekeningen destijds is uitgegaan

van 20% “off the road” motoren met een 10 dB lagere bronsterkte. Een rekenkundige correctie van de 900 minuten geeft dan 738 minuten crossen met de hoogste bronsterkte.

Omdat in de conclusie van het NAA rapport is uitgegaan van 900 minuten gebruik bij trainingen, wordt ten behoeve van het bepalen van de geluidniveaus behorend bij de vergunde activiteiten uitgegaan van 900 minuten crossen op de hoofdbaan. De geluidniveaus voor deze vergunde activiteit zijn gegeven in tabel 5.2.

Referentiesituatie op basis van vergunde geluidniveaus

Het motorcrossterrein heeft een Wm vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen.
De nu geldende voorschriften zijn (nogmaals) samengevat in onderstaande tabel 5.1 en gebaseerd op het NAA onderzoek uit 1996. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte L_W = 124 dB(A) van een crossmotor.

Tabel 5.1: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

punt	**woning**	**trainingen[1]**		**wedstrijden[2]**	
		$L_{Ar,LT}$[3]	**L_{Amax}**	**$L_{Ar,LT}$[3]**	**L_{Amax}**
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.
2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).
3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van L_W = 122 dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal crossminuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet Prikkedam 1 is, maar Prikkedam 2 (in rood weergegeven): het geluidniveau bij Prikkendam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkendam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ = 38-51 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Tabel 5.2: referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften (o.b.v. niveaus), exclusief tonaliteitstoeslagtijdens trainingen, en referentiesituatie op basis van activiteiten (o.b.v. activiteiten), exclusief tonaliteitstoeslag

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen**			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	**referentiesituatie o.b.v. niveaus h_o = +1,5 m**	**berekend h_o = +5,0 m**	**vergund[1] h_o = +5,0 m**
1	Grindweg 4	45,2	45,1	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	**50,4**	**50**
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,7	43,1	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Door de FUMO zijn in 2018 geluidmetingen verricht in verband met handhaving. De metingen zijn uitgevoerd op het vergunningpunt Bercoperweg 74 en primair gericht op het meten en toetsen van de maximale geluidniveaus L_{Amax}. De meetresultaten zijn vastgelegd in een rapportages voor metingen op 21 maart 2018 en 4, 8 en 11 juli 2018. Op het meetpunt zijn de volgende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus gemeten (waarneemhoogte h_o = +5,0 m, geen toeslag tonaliteit):

- 21 maart 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 55,3 dB(A);
- 4 juli 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 48,6 dB(A);
- 8 juli 2018 (zondag) $L_{Ar,LT}$ = 47,6 dB(A);
- 11 juli 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 48,4 dB(A);

De metingen in juli 2018 laten een tamelijk consistent geluidniveau zien van 48 dB(A). De meting van 21 maart 2018 wijkt significant af. De oorzaak hiervan is niet bekend. De afgeronde waarde van 48 dB(A) komt overeen met de berekende waarde van tabel 5.2 voor Bercoperweg 74 op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m. Geconcludeerd wordt dat tabel 5.2 een betrouwbaar beeld geeft.

Concluderend t.a.v. referentiesituatie tijdens trainingen

Concluderend: op basis van geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentie-situatie tijdens trainingen op basis van de vergunningvoorschriften of op basis van de vergunde activiteiten globaal overeenkomen (verschil 0,1 dB). Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m als gegeven in tabel 5.2 als referentiesituatie worden gezien, ervan uitgaande dat de geluidemissie tijdens de trainingen (metingen) in 2017 als maximaal representatief kan worden aangemerkt. Voor het vergelijken van varianten wordt in het vervolg van dit rapport, mede gezien de geringe verschillen, de geluidniveaus o.b.v. de vergunde activiteiten als uitgangspunten genomen.

5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden

Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op h_o = +1,5 m, gebaseerd op berekende waarden op h_o = +5,0 m) is een vergelijking als in § 5.3 niet geheel correct. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de "vergunde activiteit" tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van L_W = 124 dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam 3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Tabel 5.3: bepalen referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten exclusief tonaliteitstoeslag tijdens wedstrijden (14.400 crossminuten) en op basis van vergunde geluidniveaus

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden**	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	**referentiesituatie o.b.v. niveaus [1] h_o = +1,5 m**
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte h_o = 5,0 m.

5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus

In tabel 5.4 is nogmaals een overzicht gegeven van de op grond van de vigerende vergunningen toegestane maximale geluidniveaus.

Tabel 5.4: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode) met betrekking tot de maximale geluidniveaus (pieken)

Punt	**woning**	**vergunde maximale geluidniveaus L_{Amax}**	
		trainingen[1]	**wedstrijden[2]**
1	Grindweg 4	70 (66)[3]	76 (72)[3]
2	Grindweg 2	71 (67)	77 (73)
3	Bercoperweg 74	70 (66)	76 (72)
4	Prikkedam 1	75 (71)	81 (77)
5	Prikkedam 2	71 (67)	77 (73)
6	Prikkedam 3	72 (68)	78 (74)
7	Grindweg 5	69 (65)	75 (71)
8	Grindweg 7	65 (61)	71 (67)
9	Grindweg 9	64 (60)	70 (66)
10	Grindweg 11	66 (62)	72 68)

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.

2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).

3 Inclusief een meteocorrectie van C_m = 4 dB.

Met betrekking tot de maximale geluidniveaus geldt dat op grond van de vigerende vergunningen er gemeten/gerekend moet worden op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m. De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze dus per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt.

Gemiddeld bedraagt de meteocorrectie ca. 4 dB. De vergunde maximale niveaus inclusief meteocorrectie zijn in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven. Dit zou kunnen worden gezien als de referentiesituatie, maar dan voor trainingen op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m.

Het is mogelijk om het verschil te berekenen tussen de maximale geluidniveaus op h_o = +1,5 m en h_o = +5,0 m en op die manier de vergunde maximale geluidniveaus op h_o = +1,5 m te bepalen. Echter, de verschillen zijn ook weer afhankelijk van de bronlocatie die het maximale geluidniveau bepaalt. Omdat de modellen van 1996 en nu nogal verschillen geeft dit niet een correct beeld.

Concluderend kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten

In de huidige situatie zijn er ondersteunende activiteiten. De (mogelijk akoestisch relevante) belangrijkste zijn het baanonderhoud. Dit vindt plaats na iedere training, waarbij met een tractor de crossbaan wordt geëgaliseerd. Dit duurt per keer ca. 1 uur. Eén keer in de twee maanden wordt de hoogte van de baan bijgewerkt, waarbij naast de tractor een mobiele kraan of shovel wordt ingezet. Tijdens wedstrijden kan tevens een tractor worden ingezet (tussentijds egaliseren, sproeien), maar dit is gezien de veel lagere bronsterkte dan crossen en de tijdsduur akoestisch niet relevant.

6. Planvoornemen en varianten

6.1. Algemene omschrijving

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basisalternatief uit het 1e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd. Aanvullend op dit basisalternatief zijn er twee “plusvarianten”, die de wensen van MSV De Prikkedam weergeven. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van niet-gemotoriseerde sportactiviteiten. Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecrost.

6.2. Voorgenomen activiteit

Algemeen

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten).

In de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling oer week vallen.

Gebruik crossbaan tijdens trainingen

In de referentiesituatie zijn tijdens trainingen 900 crossminuten toegestaan. Tijdens de metingen in 2017 is geconstateerd dat tijdens een goed bezochte training ca. 37 crossuren nodig zijn om het mogelijk aantal rijders te kunnen faciliteren. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat er gemiddeld ca. 70 rijders zijn tijdens trainingen, maar dat het aantal zeer wisselend is. Dit is afhankelijk van of het een woensdagmiddag/zondagochtend is, er wedstrijden elders zijn en het verloop van het seizoen. Het komt voor (eerste mooie dag van het seizoen, andere banen zijn nog dicht) dat er ca. 100 rijders zijn. In de winterperiode zijn het er soms maar 10.

Er wordt in twee 2 groepen gereden op de hoofdrijbaan, bestaand uit beginners en gevorderden. Dit is om reden van veiligheid (niet al te grote snelheidsverschillen). Om het half uur wordt er gewisseld. Daarnaast rijdt er een deel van de (jonge) rijders op de jeugdbaan. Op de binnenbaan de allerkleinsten of diegene die voor het eerst op een crossmotor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder.

Motorcrossbaan De Prikkedam is een specifieke baan, die een goede fysieke conditie vereist om te kunnen rondrijden. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat het al een uitdaging is om een half uur op de baan te kunnen rondrijden. Op basis van 70-100 rijders en een verondersteld gemiddeld aantal van 80 rijders x een half uur crossen, bedraagt de maximale crosstijd 40 uur. Dit is iets meer dan de 37 crossuren tijdens de goed bezochte trainingen van 2017.

Voor het maximale gebruik van de minibaan wordt uitgegaan van een crosstijd van 20% van de crosstijd van de hoofdbaan (= 8 uur tijdens trainingen).

Gebruik crossbaan tijdens wedstrijden

Voor wat betreft wedstrijden kan er onderscheid worden gemaakt tussen A-wedstrijden en B-wedstrijden (onderscheid: zie MER). B-wedstrijden kunnen qua gebruik van de motorcrossbaan worden gezien als trainingen, waarbij ten opzichte van trainingen meer gevorderde rijders in de baan zijn. Daarnaast is de tijdsduur tijdens B-wedstrijden langer dan ingeval van trainingen. Voor A-wedstrijden geldt dit in nog sterkere mate. Tijdens A-wedstrijden is de beginnersbaan niet in gebruik en tijdens B-wedstrijden niet meer dan tijdens trainingen.

Ondersteunende activiteiten

De ondersteunende activiteiten blijven blijven ongewijzigd t.o.v. referentiesituatie.

6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A- wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

6.4. Plusvariant medegebruik

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor andere recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop
- mud-/survivalrun
- crosscountry (hardlopen of paardrijden)
- mountainbike(wedstrijd)
- bootcamp- en survivaltrainingen
- handboogschieten
- Run-bike-run

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein; bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

6.5. Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie de ligging van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren.

Figuur 6.1: alternatief: verplaatsing beginnersbaan

6.6. Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt, maar zal dit waar nodig wel worden meegenomen in de afwegingen.

7. Berekeningen planvoornemen en varianten

7.1. Uitgangspunten

In de volgende paragrafen worden voor de verschillende varianten berekeningsresultaten gepresenteerd. In de berekeningen wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van de geluidemissie en bedrijfstijden (crossuren). In tabel 7.1 is een overzicht gegeven van deze uitgangspunten.

Voor wat betreft de bronsterkte (geluidemissie) vanwege het crossen op de hoofdbaan geldt dat er vanuit wordt gegaan dat MSV De Prikkedam de 94 dB(A)-eis van de KNMV strikt gaat handhaven. Vanuit het milieuspoor geredeneerd kan dit worden gezien als een BBT maatregel. Ten opzichte van de metingen in 2017 is een reductie van 4 dB realistisch. In de berekeningen wordt tijdens trainingen dan ook uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte van L_W = 118 dB(A) tijdens trainingen. Tijdens zowel A- als B-wedstrijden zijn er gemiddeld meer gevorderde rijders in de baan en is er sprake van competitie. Het is, gezien de spreiding in de metingen van 2017 tussen beginners/gevorderden, realistisch om dan uit te gaan van een bronsterkte van L_W = 120 dB(A) tijdens B-wedstrijden. Voor A-wedstrijden geldt dat er op hoger niveau wordt gereden met een hogere geluidemissie die overeenkomt met L_W = 122 dB(A).

Tabel 7.1: uitgangspunten berekeningen

trainingen huidige situatie		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	118[1]	900 minuten (C_b = 20,92 dB)
beginnersbaan	112	100 minuten (C_b = 22,87 dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
trainingen basisalternatief		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	118	40 uur (C_b = 16,68 dB)
beginnersbaan	112	8 uur (C_b = 16,08 dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
B-wedstrijden		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	120	120 uur (C_b = 11,90 dB)
beginnersbaan	112	8 uur (C_b = 16,08dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	250
A-wedstrijden		
aantal/crossuren/crossminuten	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	122	240 uur (C_b = 8,89 dB)
beginnersbaan	112	--
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	750[2]

1 Bij toepassing van BBT, zijnde het strikt hanteren van de “94 dB(A)-eis”.

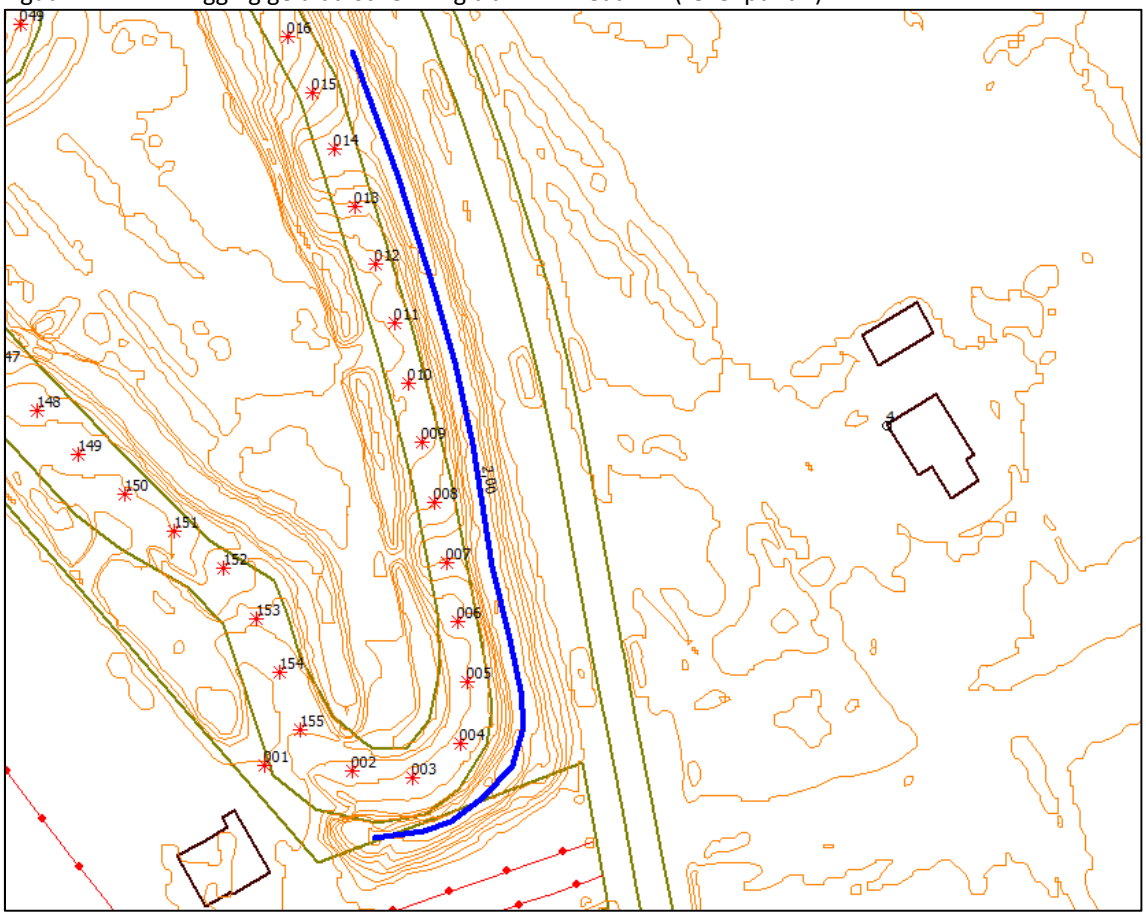
2 Bij A-wedstrijden wordt er tevens geparkeerd aan de noordzijde van het terrein en op de beginnersbaan. Per parkeerlocatie is uitgegaan van 250 bezoekers/voertuigen.

3 De hoofdbaan is gemodelleerd met 155 puntbronlocaties en de beginnersbaan met 27 puntbronlocaties. De tussen haakjes gegeven waarden zijn de bedrijfsduurcorrecties per bronlocatie.

7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten

In tabel 7.2 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In de huidige situatie kan ten opzichte van de referentiesituatie een maximaal effect worden gerealiseerd (=geluidreductie) van 4 dB, voortvloeien uit het strikt naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor het basisalternatief geldt dat er een toename is van ten hoogste 0,9 dB. De hoogste toename is berekend ter plaatse van de zuidelijk gelegen locaties aan de Grindweg 2/Bercoperweg 74. In het basisalternatief variëren de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van (afgerond) 38-52 dB(A) in de dagperiode. Het hoogste niveau treedt op ter plaatse van Prikkedam 1, zijnde de meest nabijgelegen woning. Voor deze woning is een maatregel mogelijk in de zin van een verbeterde afscherming dan aanwezig in de huidige situatie. In tabel 7.2 is een maatregelvariant berekend, waarbij aan de westzijde van de hoofdbaan een verbeterde afscherming wordt gerealiseerd. In eerste instantie is uitgegaan van een geluidscherm met een lengte van ca. 150 m bovenop de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van +2,0 m. In figuur 7.1 is de ligging gegeven in het akoestische rekenmodel. Uitgegaan is van een absorberend scherm met een reflectiefactor van 0,2 (bijvoorbeeld Greenwall o.i.d.). Een verhoging van de bestaande aarden wal is eveneens toereikend voor wat betreft het afschermingseffect.

Figuur 7.1: ligging geluidafscherming t.b.v. Prikkedam 1 (rekenpunt 4)



Tabel 7.2: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van (laatste kolom van) tabel 5.2

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]**						
		referentie	**huidige situatie**		**basisalternatief**		**maatregelvariant A[2]**	
		tabel 5.2	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	45,2	41,4	-3,8	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	40,7	-3,6	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	42,3	-3,6	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	48,0	-3,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	43,5	-4,0	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	42,8	-4,0	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	37,7	-3,7	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	36,5	-3,8	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	35,2	-3,9	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	34,1	-3,7	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Voor de huidige situatie is het uitgangspunt de 900/100 minuten crosstijd en een bronsterkte van L_W = 118 dB(A) zoals aangegeven in tabel 7.1. De BBT-maatregel betekent daarmee automatisch een reductie van 4 dB t.o.v. de referentie. In de beschreven maatregelvariant A bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-50 dB(A) in de dagperiode. Uit aanvullende berekeningen blijkt dat het verder verhogen van het geluidscherm geen significant groter effect meer heeft bij de woning aan Prikkedam 1, dit vanwege de omvang van het brongebied. Omdat er bij de woning Prikkedam 1 een verbetering optreedt t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie (-1,6 dB) en het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij deze woning niet hoger is dan 50 dB(A), kan dit als aanvaardbaar worden geacht (Stap 3 VNG-brochure).

Bij de verder weg gelegen woningen bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-48 dB(A) in de dagperiode bij de maatregelvariant A t.b.v. Prikkedam 1. Gekeken is of er mogelijkheden zijn om bij deze overige woningen (dus m.u.v. Prikkedam 1) te kunnen voldoen aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A). In een aantal stappen zijn daarom schermen toegevoegd aan het model in verschillende maatregelvarianten (zie figuur 7.3):

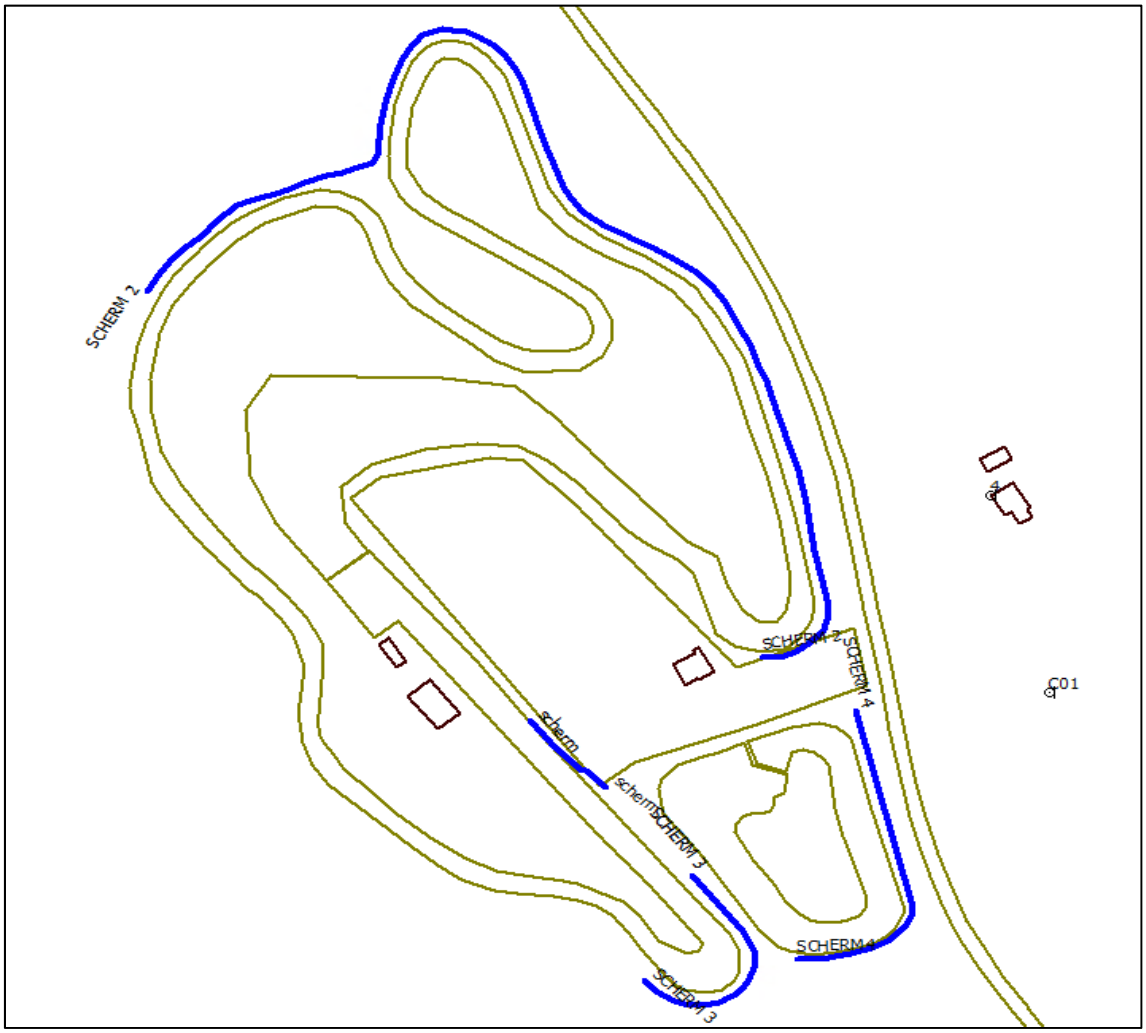
maatregelvariant A — scherm aan de oostzijde t.b.v. Prikkedam 1, hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 150 m (resultaten zie tabel 7.2);

maatregelvariant B — verlengd scherm oost- en noordzijde (SCHERM 2, figuur 7.2), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 500 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant C — als maatregelvariant B, met scherm op de wal van de zuidwestelijke lus (SCHERM 3, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 100 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant D — als maatregelvariant C, met scherm op de wal langs beginnersbaan (SCHERM 4, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 135 m (resultaten zie tabel 7.3);

Figuur 7.3: ligging van de verschillende schermen voor de maatregelvarianten B t/m D



In tabel 7.3 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de verschillende maatregelvarianten in de dagperiode tijdens trainingen.

Tabel 7.3: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.2 voor de verschillende maatregelvarianten

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]**					
		maatregelvariant B		**maatregelvariant C**		**maatregelvariant D**	
		berekend	*verschil*	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	45,7	0,5	45,6	0,4	45,6	0,4
2	Grindweg 2	45,1	0,8	45	0,7	44,9	0,6
3	Bercoperweg 74	46,6	0,7	46,5	0,6	46,2	0,3
4	Prikkedam 1	49,7	-2,1	49,7	-2,1	49,6	-2,2
5	Prikkedam 2	46,4	-1,1	46,4	-1,1	46,4	-1,1
6	Prikkedam 3	46,0	-0,8	46,0	-0,8	46	-0,8
7	Grindweg 5	42,0	0,6	41,9	0,5	41,8	0,4
8	Grindweg 7	40,6	0,3	40,6	0,3	40,6	0,3
9	Grindweg 9	39,5	0,4	39,5	0,4	39,4	0,3
10	Grindweg 11	38,4	0,6	38,3	0,5	38,1	0,3

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

Uit de verschillende berekeningen blijkt dat het effect van de aanvullende schermen relatief gering is. De afgeronde waarde van het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woning Prikkedam 1 bedraagt nog steeds $L_{Ar,LT}$ = 50 dB(A). Bij de verder weg gelegen woningen wordt (net) niet voldaan aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A).

De reden van het geringe effect vanwege deze aanvullende schermen is de volgende: geluidschermen geven een optimaal effect wanneer deze worden geplaatst in de nabijheid van de bron of de ontvanger. In het geval van De Prikkedam geldt dat het meest aan deze voorwaarde wordt voldaan bij de grondwal aan de oostzijde en in de richting van Prikkedam 1. Verder speelt ook een rol dat rond zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan al afscherming aanwezig is in de vorm van de bestaande grondwallen. Een verdere verhoging heeft dan een relatief gering effect ten opzicht van een situatie zonder enige afscherming.

Om een voorkeursvariant te bepalen spelen de kosten van geluidreducerende maatregelen een rol. De schermvarianten zijn berekend op basis van het plaatsen van kokos-schermen bovenop de bestaande grondwallen (bijvoorbeeld Greenwall Classic, www.greenwall.nl). Dit zijn geluidabsorberende schermen welke zonder fundering kunnen worden geplaatst tot een hoogte van +3,0 m. De verankering in de ondergrond vindt plaats met klapankers. De kosten van een dergelijk scherm bedragen € 240,00/m^2 voor levering en plaatsing en zijn kostentechnisch het meest gunstig.

Een en ander betekent dat voor een dergelijk scherm met een lengte van 150 m en een hoogte van +2,0m de totale kosten circa € 90.000,00 (inclusief BTW) zullen bedragen.

Wanneer andere geluidschermen worden toegepast welke een fundering nodig maken, zullen de kosten naar verwachting hoger zijn.

Concluderend

De voorkeursvariant voor De Prikkedam is, gelet op het geluidreducerend effect en de te verwachten kosten, de maatregelvariant A met een geluidscherm van ca. 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 7.1).

Dit in combinatie met het tijdens trainingen handhaven van de “94 dB(A)-eis”. D handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank.

7.3. Alternatief beginnersbaan

Zoals aangegeven in paragraaf 6.5 zal worden onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit onderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 7.4.

Uit tabel 7.4 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT}$ = 38,5 dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofbaan $L_{Aeqi,LT}$ = 46,0 dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen apart model gebouwd voor de verplaatsing van de beginnersbaan.

Tabel 7.4: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A (=voorkeursvariant)

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal
1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A- en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De berekeningsresultaten zijn gegeven voor de huidige vergunningpunten, welke zijn gelegen ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen. Per situatie zijn de resultaten vergeleken met de referentiesituatie volgens tabel 5.3. Daarbij zij wel opgemerkt dat de B-wedstrijden nieuw zijn t.o.v. de referentiesituatie/huidige situatie. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m. Een gedetailleerde maatregelberekening voor wedstrijden (als voor de trainingen) is niet uitgevoerd om dat het model voor trainingen/wedstrijden op de uitganspunten gelijk is.

Tabel 7.5: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens B-wedstrijden en A-wedstrijden (maatregelvariant A), inclusief een vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.3.

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstijden $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]				
		referentie tabel	B-wedstrijden		A-wedstrijden	
		5.3 A-wedstrijden	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	59,3[2]	52,2	-7,1	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op h_o + +1,5 m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7-9 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Tijdens A-wedstrijden liggen de berekende geluidniveaus 2-4 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie (bronreductie en afscherming).

7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus

In tabel 7.6 is een overzicht gegeven van de berekende maximale geluidniveaus tijdens trainingen, A-wedstrijden B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Berekend is de maximale situatie waarbij onderscheid is gemaakt tussen de maximale geluidniveaus tijdens de start (wedstrijden) en vanaf de baan. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

Tabel 7.6: overzicht van de berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} voor maatregelvariant A

punt	**woning**		**maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A)**	
		start L_{Wmax} = 138 dB(A) B-wedstrijden	**start L_{Wmax} = 141 dB(A) A-wedstrijden**	**rijden baan L_{Wmax} = 135 dB(A) en bronhoogte h_b = +1,5 m wedstrijden en trainingen**
1	Grindweg 4	59	62	65
2	Grindweg 2	56	59	65
3	Bercoperweg 74	60	63	66
4	Prikkedam 1	61	64	70
5	Prikkedam 2	64	67	68
6	Prikkedam 3	64	67	66
7	Grindweg 5	58	61	62
8	Grindweg 7	50	53	62
9	Grindweg 9	55	58	59
10	Grindweg 11	56	59	59

Zoals eerder aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

De berekende maximale geluidniveaus kunnen dan ook als aanvaardbaar worden geacht. Verder blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten het rijden op de baan grotendeels maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus

7.6.1. Algemeen

In het advies van de Commissie voor de m.er. (7 maart 2019) wordt ook geadviseerd om geluidcontouren te presenteren voor de verschillende varianten. Daarover het volgende: de variantenbeoordeling heeft plaatsgevonden op basis van de trainingen, waarbij met een aantal afschermingsvarianten is doorgerekend. Uit de tabellen 7.2/7.3 blijkt dat de berekende geluidniveaus in de verschillende schermvarianten niet veel verschillen. Een variant-vergelijking op basis van geluidcontouren zal dan ook geen duidelijk beeld geven omdat contouren worden bepaald op basis van op matrixpunten berekende geluidniveaus en interpolatie.

Verder is aangegeven dat inzicht moet worden verschaft in zowel de “daggemiddelde geluidbelasting” bij de woningen als de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen. Bedoeld wordt het verschil in langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de equivalente geluidniveaus op het moment dat er metingen plaatsvinden, aangeduid als het gestandaardiseerde immissieniveau $L_{i.}$

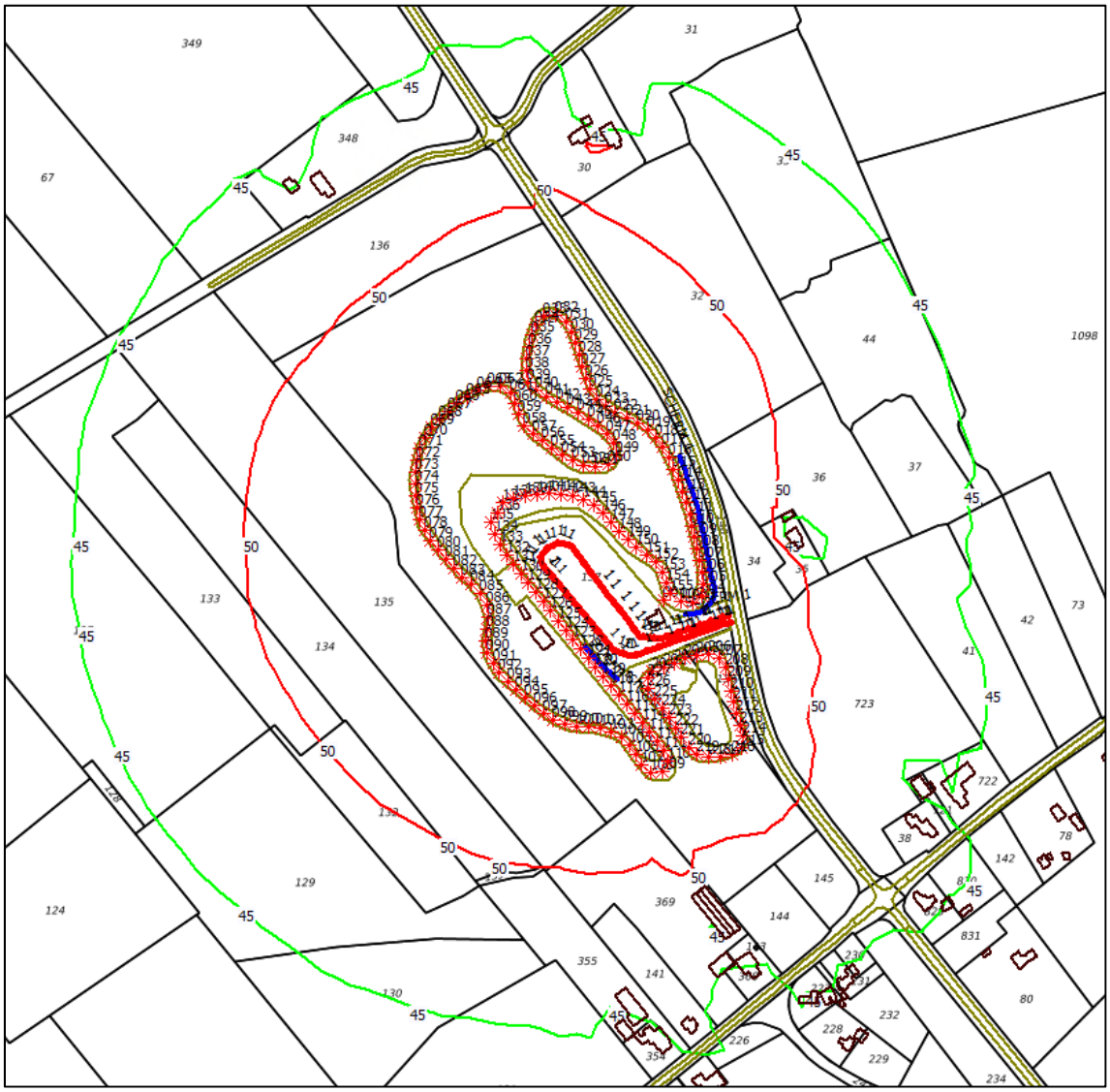
7.6.2. Trainingen

Tijdens trainingen is er sprake van 3 uur lang crossen, zodat de bedrijfsduurcorrectie C_b = 10.log(3/12) = 6,0 dB bedraagt. Daarnaast is er sprake van een meteocorrectieterm C_m = 4 à 5 dB, die onder andere

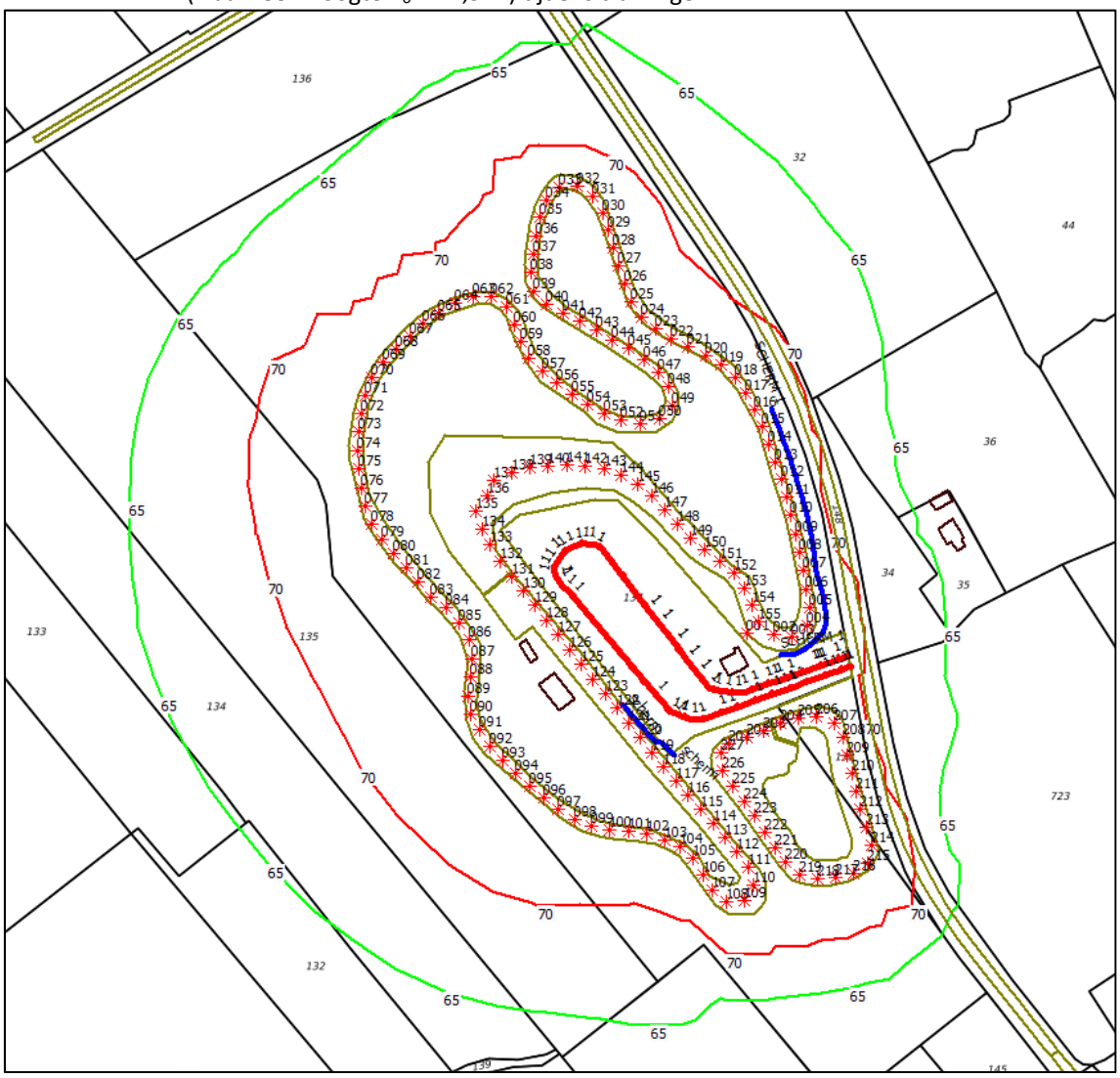
afhankelijk is van de afstand tussen bron en rekenpunt. Verder blijkt uit de metingen van 2017, dat er bij de verschillende manches niveauverschillen kunnen optreden (beginners/gevorderden/aantal rijders). De verschillen in L_i kunnen per manche 6 dB bedragen. De maximale waarde is ca. 3 dB hoger dan de gemiddelde waarde. Het verschil tussen de daggemiddelde geluidbelasting en het te meten gestandaardiseerde immissieniveau tijdens een trainingsmanche kan derhalve maximaal 14 dB bedragen.

In de figuren 7.4 en 7.5 zijn de berekende geluidcontouren gegeven voor de daggemiddelde geluidbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i.

Figuur 7.4: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens trainingen



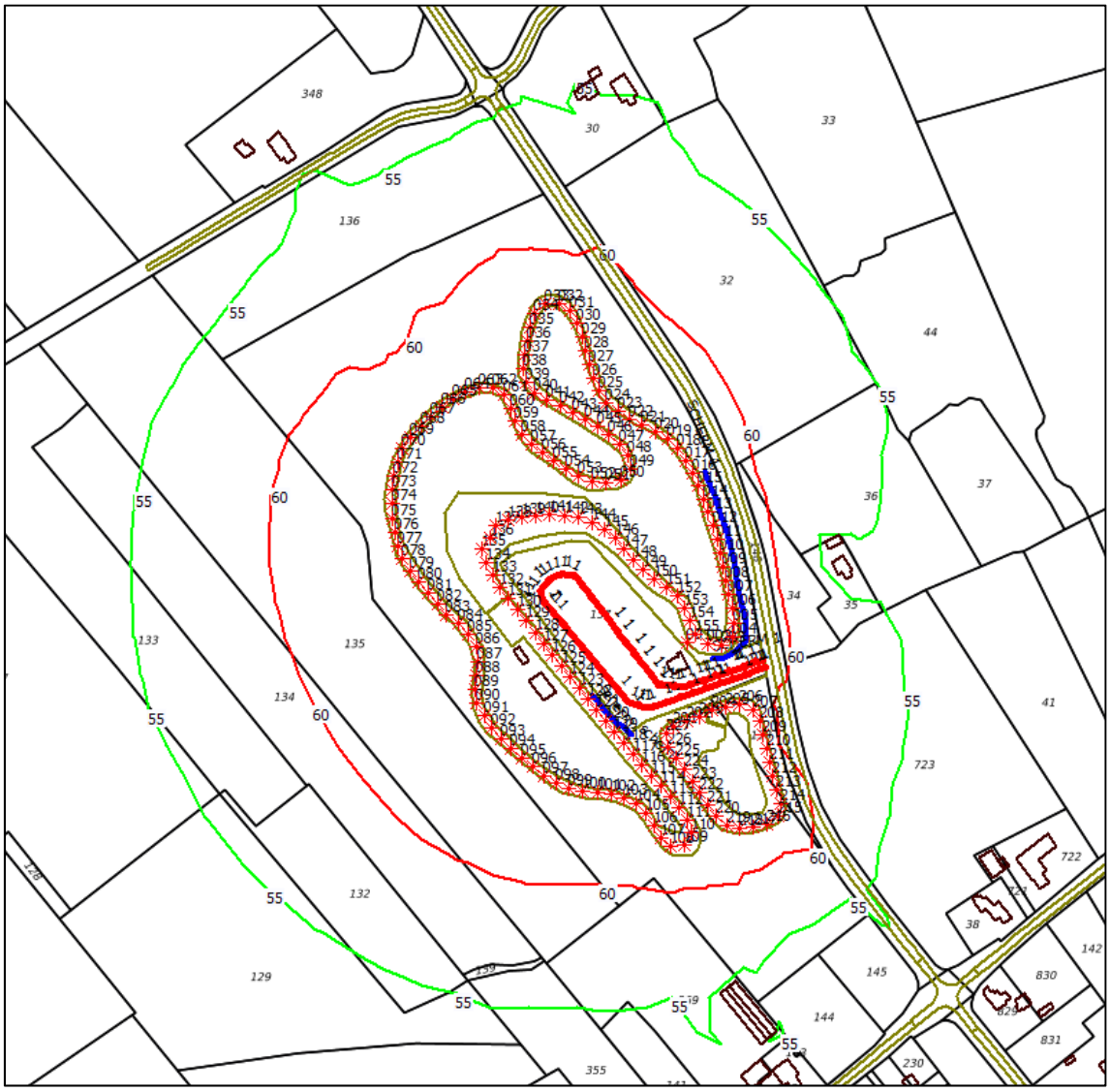
Figuur 7.5: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens trainingen



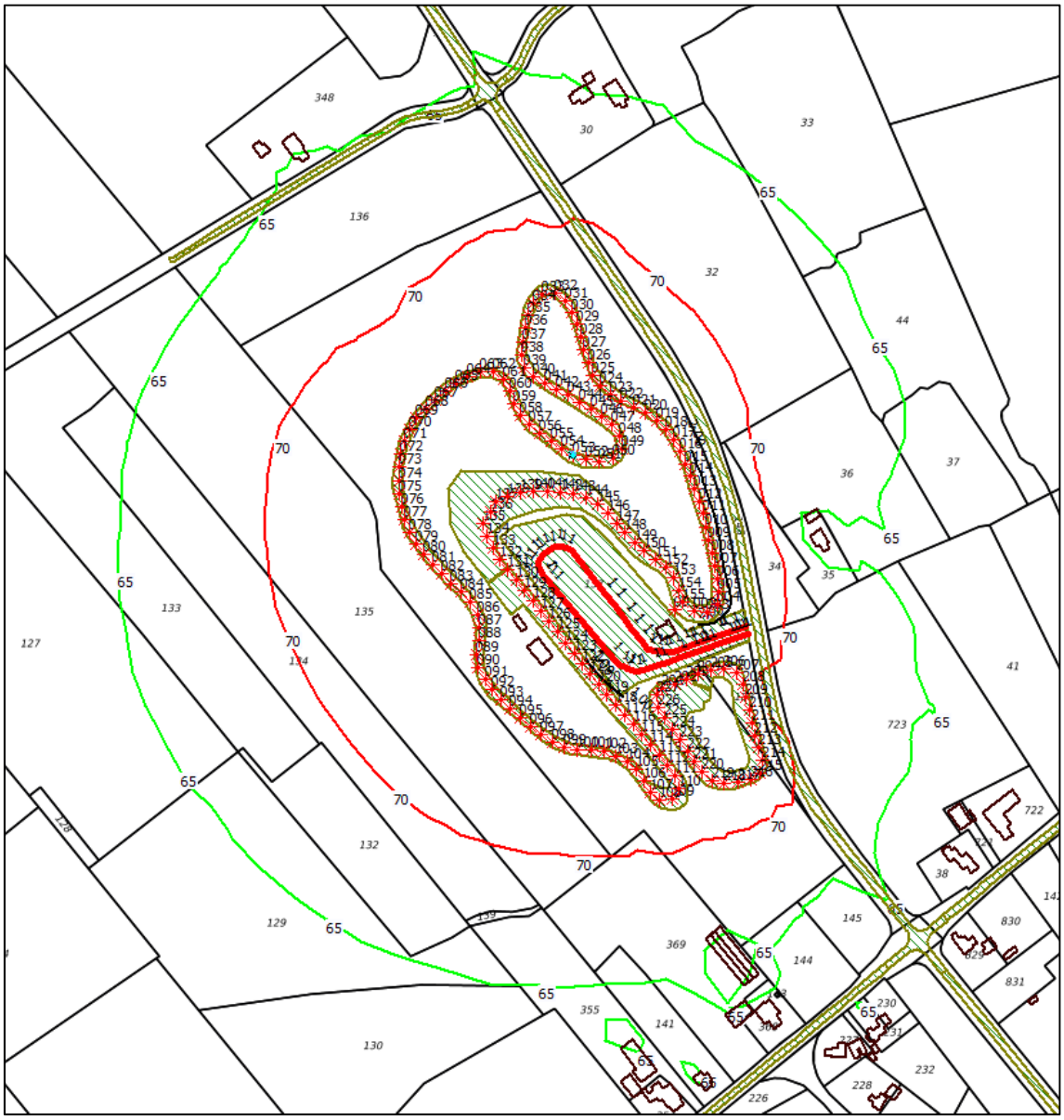
7.6.3. B-wedstrijden

Net als bij de trainingen zijn voor de B-wedstrijden contourberekeningen uitgevoerd. Omdat bij B-wedstrijden het crossen niet langer duurt dan 6 uur, bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen C_b = 3,0 dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 11 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.6 en 7.7.

Figuur 7.6: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelings-Niveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens B-wedstrijden



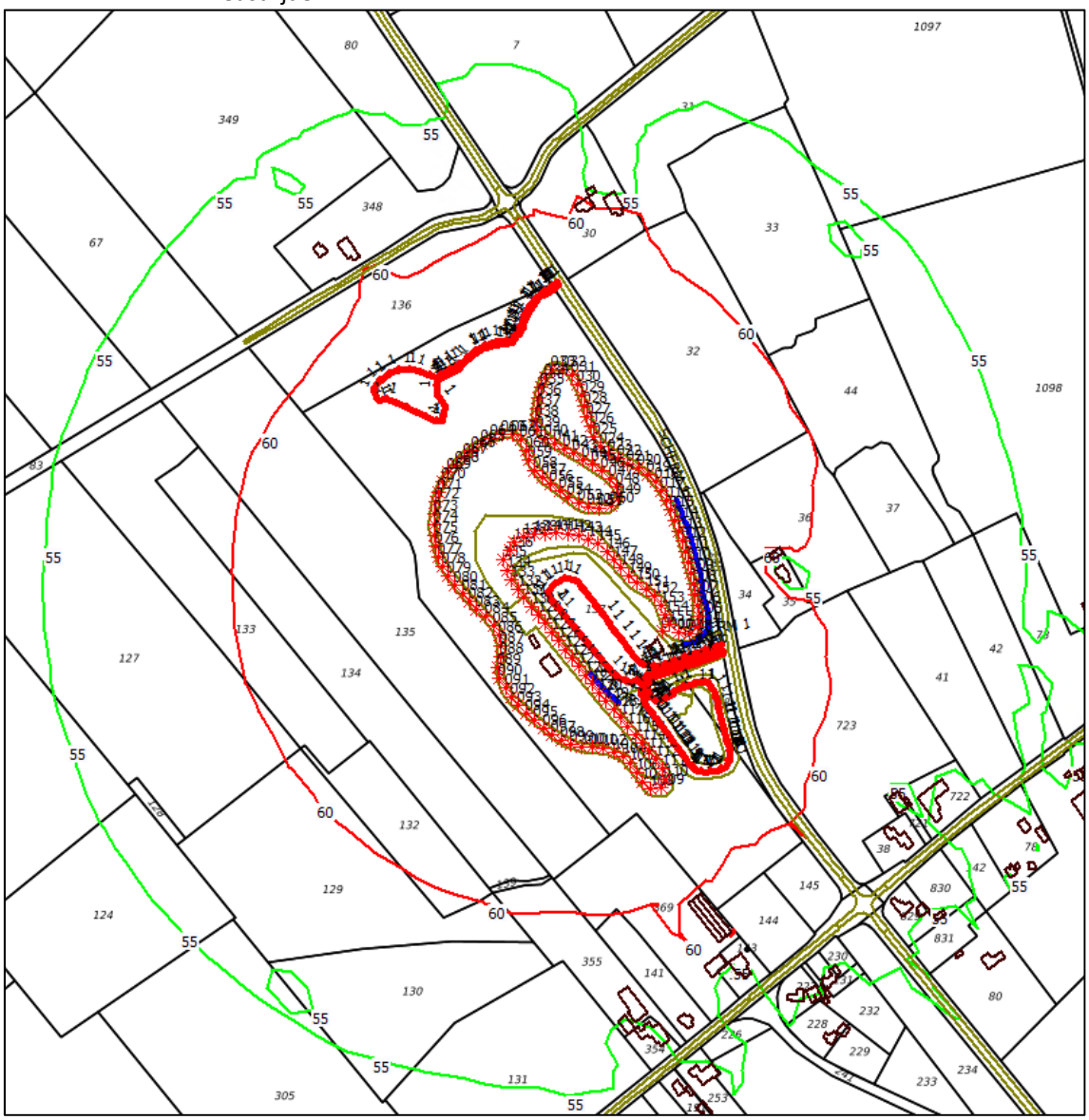
Figuur 7.7: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens B-wedstrijden



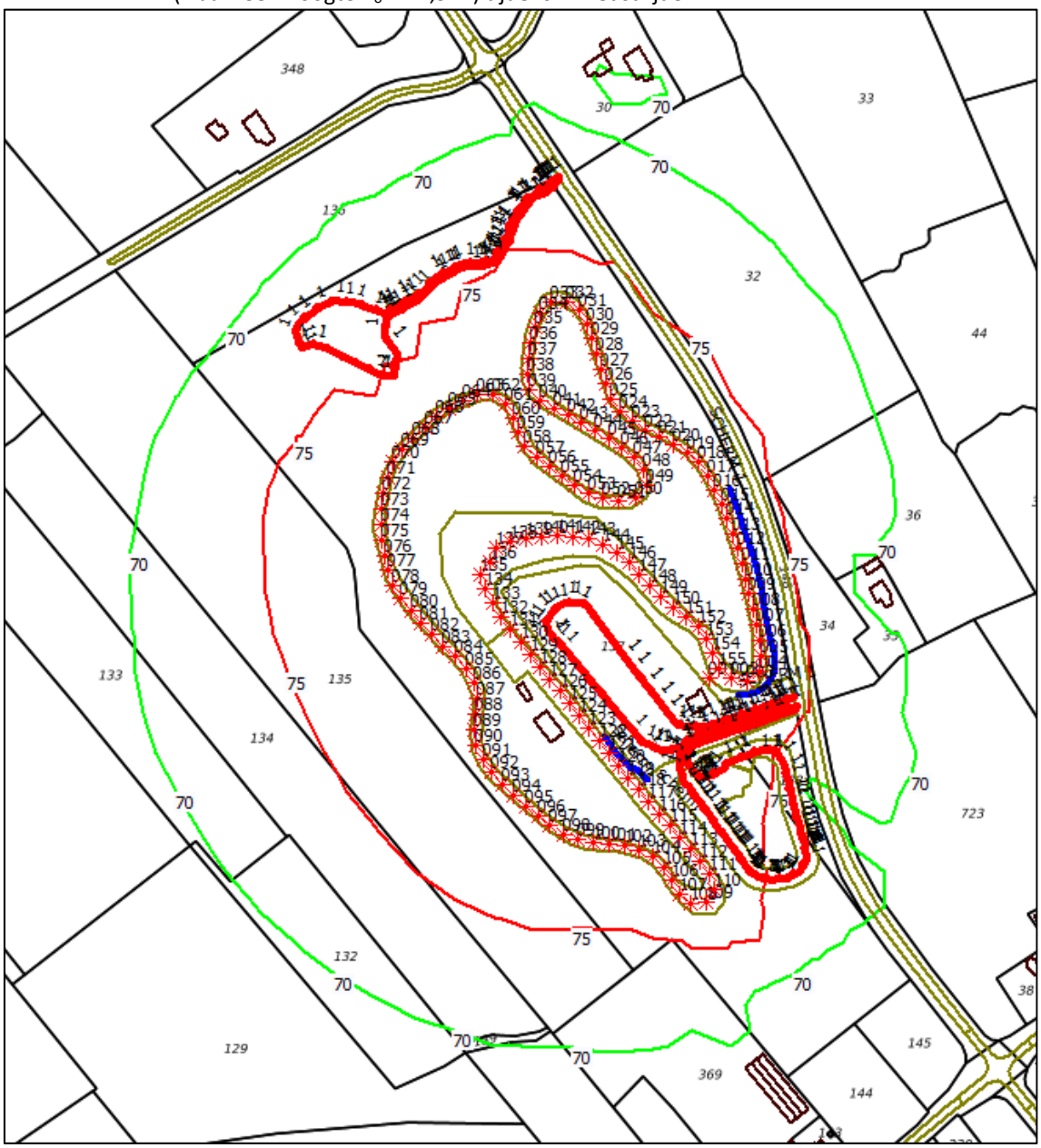
7.6.4. A-wedstrijden

Net als bij de B-wedstrijden zijn contourberekeningen uitgevoerd voor de A-wedstrijden. Voor het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus is bij de A-wedstrijden is er vanuit gegaan dat het crossen in de praktijk plaatsvindt in een periode van ca. 10 uur. Daarmee bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen C_b = 0,8 dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 9 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.8 en 7.9.

Figuur 7.8: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens A-wedstrijden



Figuur 7.9: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens A-wedstrijden



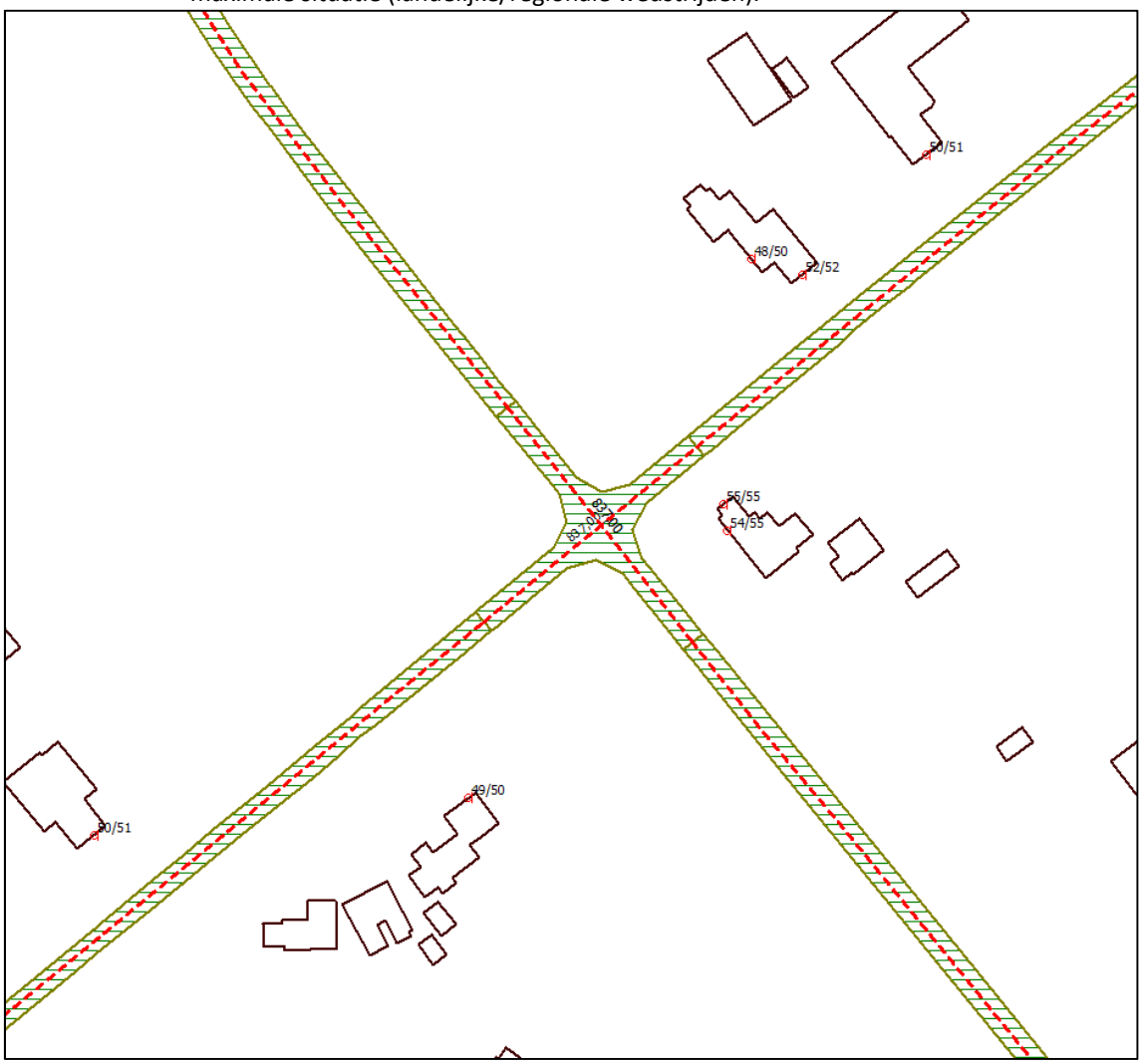
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer

De belangrijkste geluidbron vanwege de activiteiten op het motorcrossterrein is het crossen met motoren. Voor en na trainingen en wedstrijden is er verkeer van en naar het terrein (inrichting), afkomstig van rijders en bezoekers. Het grootste aantal rijders/bezoekers treedt op tijdens A-wedstrijden, waarbij op drie verschillende locaties kan worden geparkeerd: middenterrein, noordelijke deel en beginnersbaan. Elk van deze locaties biedt plaats aan 250 /auto's. Door de MSV is aangegeven dat 1.300 bezoekers de A-wedstrijden bezoeken. Voor de (worst-case-)berekening is ervan uitgegaan dat dit leidt tot maximaal 750 auto's. Dit betekent 1.500 motorvoertuigbewegingen hoofdzakelijk in de dagperiode.

Het verkeer van en naar het motorcrossterrein kan vanaf verschillende richtingen komen aanrijden, zowel vanaf noordelijke als zuidelijke richting. Vanaf zuidelijke richting dan weer vanaf de Bercoperweg of Grindweg, dan wel de Twijtel.

Er is een worst-case berekening gemaakt van de equivalente geluidniveaus vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg. De meest nabij de weg gelegen woningen liggen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De worst-case berekening is gebaseerd op maximaal 750 (50% via de zuidelijke route, bevestigd door tellingen) voertuigen op zowel de Bercoperweg/Grindweg als de Prikkedam/Twijtel met respectievelijke rijsnelheden van 50 km/uur en 60 km/uur. Verder is rekening gehouden met standaard asfaltverhardingen en op de kruising een klinkerverharding. Worst-case is tevens rekening gehouden met 12 middelzware voertuigen en 75 voertuigbewegingen in de avondperiode, omdat het niet is uitgesloten dat bezoekers/rijders na 19.00 het terrein verlaten. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) en het softwareprogramma Geomilieu, versie 4.50 van dgmr-software. In figuur 7.10 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten.

Figuur 7.10: overzicht van de berekeningsresultaten (etmaalwaarden) van de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg voor de maximale situatie (landelijke/regionale wedstrijden).



De berekende geluidbelasting zoals gegeven in figuur 7.10 bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 9 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

7.8. Natura 2000

In het kader van de Wet natuurbescherming is gekeken naar de geluidniveaus die kunnen optreden bij het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. De afstand van De Prikkedam tot aan de grens van dit gebied bedraagt ca. 4.300 m.

Voor de situatie van landelijke/regionale wedstrijden is een berekening uitgevoerd. Op de grens van het Natura 2000 gebied bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 26 dB(A) in de dagperiode. Gelet op de algemene grenswaarde van 42 dB(A) als 24-uurs equivalent in het kader van de beoordeling van geluid en natuur (bijlage 6 bij het MER), kan worden gesteld dat er geen sprake is van verstorende effecten.

7.9. Overige geluidaspecten

De belangrijkste geluidbron vanwege motorcrossterrein De Prikkedam is (vanzelfsprekend) het geluid vanwege motorcrossen. Dit geluid is in het voorgaande berekend. Verder is rekening gehouden met het geluid vanwege verkeer van bezoekers en rijders omdat dit direct gerelateerd is aan het gebruik van het motorcrossterrein. Naast deze bronnen is er nog een aantal geluidbronnen die kunnen voorkomen: geluid vanwege baanonderhoud, stemgeluid en speakers tijdens wedstrijden.

Baanonderhoud

Het baanonderhoud vindt regulier plaats na iedere training of wedstrijd. De tijdsduur bedraagt ca. 1 uur, waarbij gebruikt wordt gemaakt van een eigen tractor. Eén keer in de twee maanden komt er een mobiele kraan bij om de kapotgereden walkanten, baanverhogingen etc. bij te werken. Dit gebeurt meestal op een andere dag dan trainingsdagen of wedstrijden. De geluidemissie/-immissie is afzonderlijk in beeld gebracht. In relatie tot geluid vanwege motorcrossen is baanonderhoud akoestisch niet relevant.

Voor de geluidberekening is uitgegaan van maximaal 2 uur in de dagperiode en een gemiddeld equivalente bronsterkte van een dieselaangedreven werktuig (tractor en/of mobiele kraan/shovel) met een bronsterkte van L_W = 108 dB(A).

Stemgeluid

Stemgeluid tijdens trainingen is akoestisch niet relevant. Mensen die trainen en rijden praten op normaal niveau met elkaar. Buiten de inrichting is dit niet hoorbaar. Tijdens grotere wedstrijden kunnen bezoekers/publiek stemgeluid produceren. Stemgeluid zal in de meest gevallen worden overstemd door motorcrossgeluid. Bij het mogelijk juichen van mensen (korte duur) zullen de maximale bronvermogens niet hoger zijn dan tijdens het motorcrossen.

Er is een berekening uitgevoerd naar stemgeluid, waarbij 3 oppervlaktebronnen zijn ingevoerd ter plaatse van het middenterrein, de beginnersbaan (parkeren tijdens wedstrijden) en het noordelijk parkeerterrein. Ervan uitgaande dat bij het parkeren en op de parkeerterreinen en met name het middenterrein stemgeluid het meest voorkomt.

De equivalente geluidemissie van menselijk stemgeluid varieert globaal van L_W = 65 dB(A) voor normaal spreken tot L_W = 95 dB(A) voor schreeuwen. Om een indruk te krijgen van de te verwachten geluidniveaus in de omgeving is een berekening uitgevoerd op basis van een equivalente bronsterkte van L_W = 75 dB(A) voor het spreken met stemverheffing en worst-case 2 personen per parkerende auto en een spreekduur van 1 uur (met stemverheffing) per persoon over de dag.

Omroepinstallatie

Tijdens wedstrijddagen kan een omroepinstallatie worden gebruikt. De installatie wordt alleen gebruikt op het moment dat er niet gecrost wordt. Door de omroepinstallatie naar binnen te richten, dat wil zeggen gericht op het publiek en niet in de richting van de omgeving (gebruik maken van het richtingseffect van luidsprekers), zal mede vanwege de beperkte tijdsduur van de omroepinstallatie (bedrijfsduurcorrectie) het effect zeer beperkt zijn, waardoor de geluidbijdrage als niet relevant wordt geacht ten opzichte van het motorcrossen.

Medegebruik

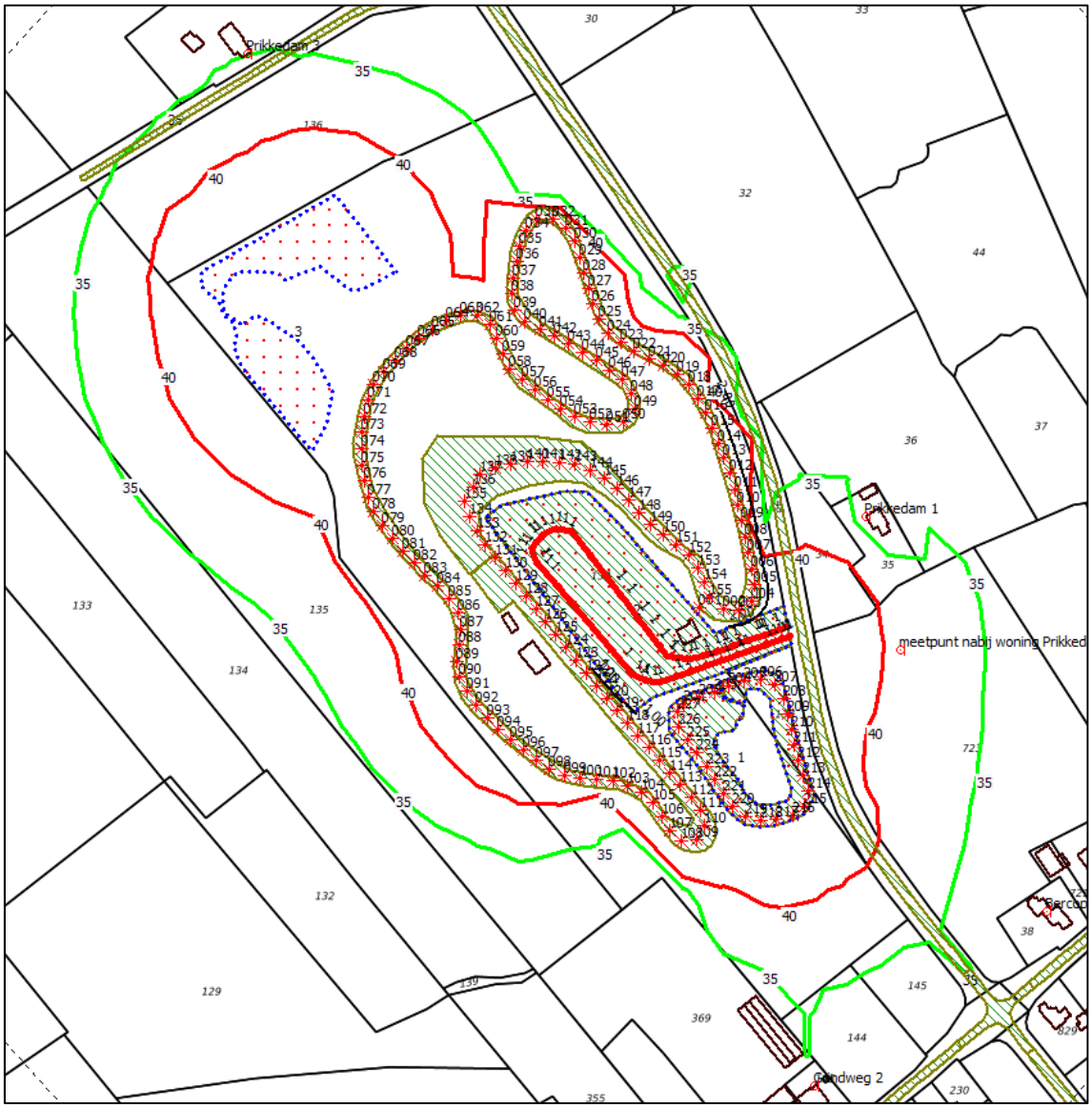
In de plusvarianten is sprake van medegebruik door veldsporten. Er kan dan ook stemgeluid voorkomen als beschreven in het voorgaande. Omdat dit ook kan voorkomen in de avondperiode is dit meegenomen in de berekeningen (gebaseerd op een relatief vergelijkbare bedrijfsduur als in de dagperiode).

Daarnaast is uitgegaan van 50 voertuigbewegingen naar het middenterrein in zowel de dag- als avondperiode.

Contouren

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg van baanonderhoud/stemgeluid en medegebruik zijn gegeven in figuur 7.11.

Figuur 7.11: berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)



7.10. Cumulatieve aspecten

De Wet geluidhinder is bij het motorcrossterrein niet aan de orde. Dit geldt zowel voor industrielawaai (geen zoneringsplicht) als wegverkeer. Het beoordelen van cumulatieve effecten op grond van de Wgh is daarmee formeel niet aan de orde, echter wel in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan, waarbij de cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In paragraaf 7.9 is al uiteengezet dat de daarin benoemde geluidaspecten niet relevant zijn ten opzichte van het motorcrossgeluid. Deze aspecten leiden niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan het motorcrossgeluid.

In het geval van met name wedstrijden (maar ook voor trainingen) geldt dat het geluid vanwege indirecte hinder/verkeer en het motorcrossen als zodanig afzonderlijk optreden. Rijders en publiek komen eerst aanrijden, vervolgens vindt het crossen plaats en daarna het vertrek. Beide bronsoorten zijn voor het overgrote deel in de tijd gescheiden.

De directe hinder vanwege het motorcrossen en de directe hinder zijn afzonderlijk berekend. Voor de directe hinder is de woning Prikkedam 1 maatgevend. Voor wat betreft de indirecte hinder zijn de woningen aan de kruising Prikkedam/Bercoperweg maatgeven met een equivalente geluidbelasting van circa 55 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 50 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 47 dB(A) tijdens trainingen. De geluidniveaus vanwege directe hinder (motorcrossen) bedragen ter plaatse van deze kruising globaal (zie contouren) 58 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 53 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 45 dB(A) tijdens trainingen.

Het rekenkundig optellen van de verschillende geluidaspecten op basis van voorgeschreven cumulatieve rekenregels (Miedema) is niet goed mogelijk omdat deze toegespitst zijn op jaargemiddelde geluidbelastingen.

Wanneer de geluidbelastingen zonder meer worden opgeteld ter plaatse van de woningen bij kruising Prikkedam/Bercoperweg bedraagt het cumulatieve effect circa 2 dB, waarbij alleen tijdens A-wedstrijden het cumulatieve effect op basis van algemene kwalificaties als “matig” moet worden gekarakteriseerd (56-60 dB). Bij B-wedstrijden en trainingen is de kwalificatie “redelijk” (50-55 dB).

8. Beoordeling en bestemmingsplan 59

8.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. In voorliggend rapport is een nader akoestisch onderzoek beschreven naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie; dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Als het project, dat wil zeggen het vaststellen van een bestemmingsplan, niet wordt gerealiseerd, dan betekent dit dat de huidige situatie blijft bestaan. Deze situatie houdt in dat er een groot deel planologisch niet is geregeld, maar wel is toegestaan en er ook sprake is van geldende milieuvergunningen (omgevingsvergunningen milieu) met geluidvoorschriften, op grond waarvan de daarin vergunde activiteiten (vanuit milieuoogpunt) mogen plaatsvinden. De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een akoestisch onderzoek uit 1996 ten behoeve van de sanering industrielawaai en vergunningverlening.

Voor de situatie tijdens trainingen is aangetoond dat de referentiesituatie op basis van “vergunde activiteiten” of op basis van geluidvoorschriften globaal met elkaar overeenkomen. Voor wedstrijden geldt dat bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op h_o = +1,5 m, gebaseerd op berekende waarden op h_o = +5,0 m) en kan een dergelijke vergelijking niet goed worden gemaakt. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van L_W = 124 dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam

3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief (voorkeursvariant) is gekeken naar de verschillende toetsingskaders.

Trainingen

Omdat er een ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (Stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van Stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Voor wat betreft trainingen geldt dat er in het basisalternatief (3 uur trainingen op woensdag en zondag) niet kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarde van 45 dB(A). Uitgaande van het benodigd aantal crossuren van 40 per training is er nog een geringe toename t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. In het basisalternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV De Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzicht van de in 2017 gemeten bronsterkte (aan te merken als BBT-maatregel). De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basisalternatief bedragen bij de omliggende woningen 38-52 dB(A). Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{Ar,LT}$ = 52 dB(A). Niet afgerond een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie.

In het voorontwerp is een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen. In feite gaat het om aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming nader onderzocht. Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) (maatregelvariant A) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau word berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen (andere dan Prikkedam 1) kan dan nog steeds (net) niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Uit het voorgaande blijkt dat met maatregelvariant A (het aanbrengen van ca. 150 meter geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van 2,0 m) aan Stap 3 (VNG) kan worden voldaan. Er wordt immers bij alle woningen voldaan aan de maximale grenswaarde van 50 dB(A). Verder zijn er geen andere geluidbronnen die ervoor zorgen dat de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan de geluidbelasting afkomstig van het motorcrossen. Onderdeel van deze maatregelvariant is dat de “94 dB(A)”-eis moet worden nageleefd. Dit betreft een bronmaatregel, die kan worden aangemerkt als BBT. Verder geeft maatregelvariant A voor de woning aan de Prikkedam 1 een verbetering van 1,6 dB t.o.v. de referentiesituatie. Voor de andere omliggende woningen geldt dat maatregelvariant zorgt voor een beperkte toename (0,3-0,8 dB) t.o.v. de referentiesituatie, maar bij deze woningen is de geluidbelasting ruim lager dan 50 dB(A) en in een aantal gevallen ook onder de richtwaarde van 45 dB(A).

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat maatregelvariant A ten opzichte van de referentiesituatie niet leidt tot een veel langere duur aan trainingstijden. Maatregelvariant A houdt in dat op woensdagmiddag 3 uur kan worden getraind en op zondagochtend 3 uur kan worden getraind. Maatregelvariant A maakt ten opzichte van de referentiesituatie wel meer crosstijd mogelijk: 40 uur in plaats van 900 minuten op de hoofdcrossbaan en 8 uur in plaats van 100 minuten op de minicrossbaan.

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerd immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Beide geluidniveaus zijn voor trainingen gegeven in de figuren 7.4 en 7.5. De contouren laten zien dat, met uitzondering van de woning Prikkedam 1, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus rond de 45 dB(A) liggen. De contouren geven ook inzicht in de geluidniveaus ter plaatse van tuinen. Tijdens trainingen liggen de geluidniveaus tussen de 45-50 dB(A).

Al met al kan worden geconcludeerd dat bij de maatregelvariant A tijdens trainingen voor wat betreft de equivalente geluidniveaus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze maatregelvariant A kan als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A-wedstrijden en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Voor de B-wedstrijden geldt dat het hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{Ar,LT}$ = 57 dB(A) bedraagt. Deze B-wedstrijden zijn in de huidige situatie niet toegestaan; ze maken ook geen deel uit van de referentiesituatie. Wel is in de referentiesituatie uitgegaan van de drie bestaande A-wedstrijden. Als de geluidniveaus van de B-wedstrijden wordt vergeleken met de referentiesituatie uitgaande van de bestaande A-wedstrijden, dan zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus lager dan het referentieniveau voor A-wedstrijden. Het geluidniveau van de B-wedstrijden is hoger dan de in het kader van stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 6 van de 10 beschouwde woningen. Bij 4 woningen is de geluidbelasting wel lager dan 50 dB(A).

Voor A-wedstrijden geldt dat de hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{Ar,LT}$ = 62 dB(A) bedraagt. Voor de overige woningen varieert het geluidniveau tussen de 51-60 dB(A) met uitzondering van 1 woning, waarvoor het geluidniveau 50 dB(A) bedraagt. Worden deze geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus van A-wedstrijden in de referentiesituatie, dan zijn deze geluidniveaus 2-2,3 dB lager. Bij Prikkedam 1 is het geluidniveau 4,2 dB lager. Het geluidniveau van de A-wedstrijden is hoger dan de in het kader van Stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 9 van de 10 beschouwde woningen. Bij 1 woning bedraagt de geluidbelasting 50 dB(A).

Uit Stap 4 volgt dat een hogere geluidbelasting dan aangegeven in Stap 3 doorgaans niet mogelijk zal zijn, maar Stap 4 sluit niet volledig uit dat een dergelijke geluidbelasting toch kan worden toegestaan. Dat laatste vergt wel een grondige onderbouwing en motivatie. Ter invulling van Stap 4 kan aansluiting worden gezocht bij de Handreiking.

Voor de B-wedstrijden geldt dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij Prikkedam 1 met 1,7 dB overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een B-wedstrijd nog altijd 56 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Voor de overige 9 woningen wordt wel voldaan aan de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Omdat B-wedstrijden geen deel uitmaken van de huidige milieuvergunde situatie, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

Voor de A-wedstrijden geldt ook dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het

omgevingsgeluid, dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij zes van de tien beschouwde woningen overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een A-wedstrijd bij deze woningen nog altijd meer dan 55 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Bij vier woningen is het geluidniveau wel lager dan 55 dB(A). A-wedstrijden (voor zover plaatsvindend op zondag en beperkt tot 3 per jaar) maken al deel uit van de huidige milieuvergunde situatie. Worden de geluidniveau van de A-wedstrijden in de voorgenomen situatie vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Voor de A-wedstrijd op zaterdag geldt dat deze nog geen deel uitmaakt van de huidige milieuvergunde situatie. Omdat de zaterdagse A-wedstrijd daarvan geen deel uitmaakt, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor zondagse A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

De Handreiking biedt nog de mogelijkheid om af te wijken van de hiervoor besproken waarden. Het gaat dan om afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie: regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie dan wel het 12 dagen-criterium (de niet-representatieve bedrijfssituaties/incidentele bedrijfssituaties). Het feit dat de 5 B-wedstrijddagen en de in totaal 4 A-wedstrijddagen minder dan 12 dagen per jaar zouden voorkomen, betekent niet dat de wedstrijddagen daarmee per definitie incidentele bedrijfssituaties betreffen, zo blijkt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over incidentele bedrijfssituaties. Ze kunnen ook deel uitmaken van de representatieve bedrijfssituatie. Of dit het geval is, hangt af van de aard van de activiteiten. In dit geval zijn de activiteiten inherent aan het (beoogde) gebruik van het motorcrossterrein De Prikkedam. Uit de door MSV aangedragen informatie volgt op dit moment niet dat deze wedstrijden voor haar van ondergeschikte betekenis zijn; ze behoren evenals de trainingen tot de kernactiviteiten. Onder deze omstandigheden kunnen de wedstrijden op dit moment in redelijkheid worden aangemerkt als onderdeel uitmakend van de representatieve bedrijfssituatie. Maar ook al zouden de wedstrijden wel als incidentele bedrijfssituatie kunnen worden beschouwd, dan betekent dit niet dat toepassing aan het “12-dagencriterium” zou moeten worden gegeven. Hier gaat het immers om een beoordeling in het kader van Stap 4, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking. Stap 4 gaat er vanuit dat de hoge geluidniveaus in principe niet ruimtelijk inpasbaar zijn. Om die reden is het aangewezen om in het kader van de ruimtelijke aanvaarbaarheidsbeoordeling terughoudend te zijn met het toestaan van hogere geluidniveaus, die in het milieuspoor alleen maar kunnen worden vergund door toepassing van het “12-dagencriterium”. Een dergelijke terughoudendheid is in het bijzonder op zijn plaats als het gaat om de ruimtelijke aanvaarbaarheid van nieuwe activiteiten, zoals in dit geval de 5 B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd.

Als ter invulling van Stap 4 voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de A- en de B-wedstrijden aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking, dan geldt dat voor de vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A) voor één of meer woningen wordt overschreden. Het verder verhogen van het in de maatregelvariant A voorziene geluidscherm tot 3 meter hoogte brengt de geluidbelasting niet terug naar een niveau gelijk aan of onder 55 dB(A). Deze wedstrijden zijn thans nog niet milieuvergund. De geluidniveaus van deze wedstrijddagen zijn ruim tot zeer ruim hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid en de richtwaarde van 45 dB(A) die behoort bij het betreffende gebied. Mede omdat aan Stap 3 uit de VNG publicatie niet wordt voldaan en het uitgangspunt van Stap 4 is om activiteiten met dergelijke hoge geluidbelastingen als (doorgaans) niet inpasbaar te beschouwen, kan in redelijkheid worden geconcludeerd dat deze vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd voor wat betreft de equivalente geluidniveaus niet leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook niet als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Voor de drie zondagse A-wedstrijddagen geldt dat deze in de huidige situatie op grond van de milieuvergunning uit 2008 reeds zijn toegestaan. Voor de nu voorziene A-wedstrijddagen geldt dat deze ondanks een geluidscherm en BBT-maatregelen leiden tot geluidniveaus die de genoemde etmaalwaarde van 55 dB(A) overschrijden. Echter, worden die geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Op basis van de Handreiking zouden de drie zondagse A-wedstrijden (als dat aan de orde zou zijn, opnieuw) vergund kunnen worden in het milieuspoor.

Voor wat betreft de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de hoogte van de geluidbelasting van de drie A-wedstrijden zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de Nota Limburg. Daaruit volgt dat een maximale gevelbelasting van 70 dB(A) ingeval van de basis gevelgeluidwering van 20 dB(A) voor een normaal onderhouden woning, nog als duldbare geluidhinder kan worden gekwalificeerd. De geluidniveaus van de A-wedstrijden bij de beschouwde woningen variëren van 50 tot 62 dB(A) als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode. Ook uit de gepresenteerde geluidcontouren in de figuren 7.6 t/m 7.9 blijkt dat, in aansluiting op het mogelijk beoordelingskader van de Nota Limburg, bij de omliggende woningen de grenswaarde voor het te meten geluidsniveau de 70 dB(A) niet overschrijdt.

Daarover nog het volgende: in de Nota Limburg wordt gesproken over een "1-minuut L_{Aeq}". De Nota Limburg wordt meestal toegepast in het kader van muziekgeluid, waarbij tijdens een enkel muzieknummer een min of meer constant niveau optreedt. Tussen de muzieknummers is er dan geen geluid. In het geval van motorcrossen is er tijdens de manches sprake van een fluctuerend geluid, waarbij de tijdsduur van een minuut relatief kort is om een betrouwbaar meetresultaat te geven. Om deze reden is middels de figuren 7.5, 7.7 en 7.8 inzicht gegeven in de maximaal te meten immissieniveaus over de duur van een manche.

Samenvattend kan worden gesteld dat ingeval van de drie zondagse A-wedstrijden voor wat betreft de equivalente geluidniveaus in redelijkheid kan worden geconcludeerd, dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Maximale geluidniveaus

Omdat hiervoor voor de equivalente geluidniveaus is aangegeven dat de B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd niet als voorkeursalternatief worden aangemerkt, zijn hierna alleen de maximale geluidniveaus behorende bij de trainingen en de drie zondagse A-wedstrijden beschouwd.

Voor wat betreft de maximale geluidniveaus geldt het volgende: in eerder verleende milieuvergunningen werd voor de trainingen uitgegaan van een waarneemhoogte van h_o = + 5,0 m en bepaling op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m. De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt. Uiteindelijk kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet zonder meer mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

In het kader van een ruimtelijke beoordeling bedraagt de grenswaarde in eerste instantie 65 dB(A) in het toetsingskader (Stap 2). In het kader van Stap 3 is 70 dB(A) toegestaan, wat overeenkomt met de hoogste grenswaarde die ook op basis van de Handreiking en het Activiteitenbesluit als algemeen toelaatbaar wordt geacht.

Zoals aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk niet zonder meer mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit

tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat met een beoordelingshoogte van h_o = +1,5 m (relevant voor de dagperiode) en toepassing van de meteocorrectie C_m bij de trainingen voor 6 van de tien beschouwde woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit stap 2. Voor 4 woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de stap 3-waarde van 70 dB(A).

Op grond van de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maximale geluidniveaus blijkt dat de maximale geluidniveaus vanwege het rijden op de hoofdbaan (uitgangspunt 10 rijders dicht bij elkaar) bij nagenoeg alle beoordelingspunten maatgeven is. De uitzondering is Prikkedam 2, waar het maximale geluidniveaus tijdens de start van A-wedstrijden het hoogste berekende maximale geluidniveau oplevert.

Voor zowel trainingen als wedstrijden kan voor 6 van de tien beschouwde woningen aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit Stap 2 kan worden voldaan. Voor 4 van de 10 beschouwde woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de Stap 3-waarde van 70 dB(A).

De maximale geluidniveaus vanwege trainingen en A-wedstrijden in de voorgenomen situatie zijn lager dan de maximale geluidniveaus uit de referentiesituatie. Mede gelet hierop en het feit dat de maximale geluidniveaus in alle gevallen gelijk of ruim lager zijn dan 70 dB(A) kunnen de trainingen en de 3 A-wedstrijden ook voor wat betreft de maximale geluidniveaus worden aangemerkt als voorkeursalternatief. Er is immers van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen sprake.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting is gegeven in figuur 7.10 en bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 8 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

De indirecte hinder zorgt dan ook niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen.

Stemgeluid/baanonderhoud/omroepinstallatie/medegebruik

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (veldsporten, figuur 7.11), blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en niet relevant ten opzichte van het geluid vanwege motorcrossen. Deze geluidbronnen leiden dan ook niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan de geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossen.

8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid

Voor het plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de planregels wordt de toegestane geluidimmissie vastgelegd in de planregels, overeenkomend met de werkwijze die wordt gehanteerd in het kader van milieuvergunningen. De toegestane geluidimmissie is vastgesteld op basis van voorliggend akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een beperkte set beoordelingspunten ter plaatse of nabij de woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. De ligging van deze referentiepunten is gegeven in figuur 8.1. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor de woningen Bercoperweg 74 en 72 geldt dat de woongedeelten aan de zuidzijde (=wegzijde) van het perceel zijn gesitueerd. Aan de achterzijde (=zijde motorcrossterrein) zijn schuurtjes/bijgebouwen aanwezig. Omdat er gemeten/beoordeeld wordt op een waarneemhoogte h_o =+ 1,5 m, kan deze afscherming van invloed zijn op metingen/berekeningen. Om die reden is voor deze woningen gekozen op een referentiepunt op de hoek van de percelen. Voor alle punten geldt daarmee dat er “vrij zicht” is op het motorcrossterrein.

Figuur 8.1: ligging referentiepunten geluid t.b.v. planregels

In tabel 8.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus voor de verschillende situaties in de voorkeursvariant. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaatsen op basis van de HMRI 1999.

Tabel 8.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A) en maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A) tijdens trainingen en A- wedstrijden op de beoordelingspunten uit figuur 8.1

Referentiepunt[2]	**trainingen**		**A-wedstrijden**	
	$L_{Ar,LT}$[1]	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$[1]	L_{Amax}
Prikkedam 1	50	70	62	70
Prikkedam 2	48	68	60	68
Prikkedam 3	47	67	59	67
Grindweg 4	46	65	57	65
Bercoperweg 72 (hoek perceel)	45	65	56	65
Bercoperweg 74 (hoek perceel)	46	66	57	66

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 De waarneemhoogte bedraagt h_o = +1,5 m boven het lokale maaiveld.

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

MEMO

Van	:	Rients Koster
Project	:	Motorcrossterrein De Prikkedam
Opdrachtgever	:	gemeente Ooststellingwerf
Datum	:	27 mei 2019
Aan	:	--
CC	:	--
Betreft	:	bijlagen Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

Rho ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Inleiding

Bij het akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan" voor motorcrossterrein hoort een aantal bijlagen. Een overzicht en waar nodig een toelichting is gegeven in voorliggend memo.

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/L_W = 118 dB(A)

Toelichting

In de verschillende modellen zijn geluidbronnen opgenomen voor het crossen op de hoofdbaan en op de minibaan (puntbronnen) met een bronsterkte van L_W = 118/120/122 dB(A) voor de hoofdbaan en L_W = 112 dB(A) voor de beginnersbaan. Het aantal in het model opgenomen puntbronnen voor de hoofdbaan en de beginnersbaan bedraagt respectievelijk 155 en 27. Voor trainingen en wedstrijden zijn de verschillen een uitgangspunt in bronsterkte en bedrijfsduur. In bijlage 2 zijn de puntbrongegevens gegeven voor 40 uur motorcrossen op de hoofdbaan en 8 uur op de minibaan. De totale bedrijfsduur is in de rekenmodellen verdeeld over het aantal bronlocaties. Voor het overige zijn de brongegevens hetzelfde. Om deze reden zijn alleen deze (puntbron) gegevens gepresenteerd om de lengte/hoeveelheid van de bijlagen te beperkten. De variabelen in de uitgangspunten zijn aangegeven in tabel 7.1 van het hoofdrapport.

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens schermvarianten, wedstrijden en indirecte hinder

In bijlage 3 zijn de modelgegevens opgenomen van de verschillende schermen, mobiele bronnen en oppervlaktebronnen (stemgeluid). Daarnaast de ingevoerde wegen voor het berekenen van de indirecte hinder.

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Bijlage 7 Berekeningsresultaten monitoringspunten

Bijlage 1: begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van 20.10^{-5} Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluiddrukniveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraamgemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:
- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB(A): gewogen gemiddelde van het geluidsniveau in de dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.
Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.
Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand “fast” gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m.

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

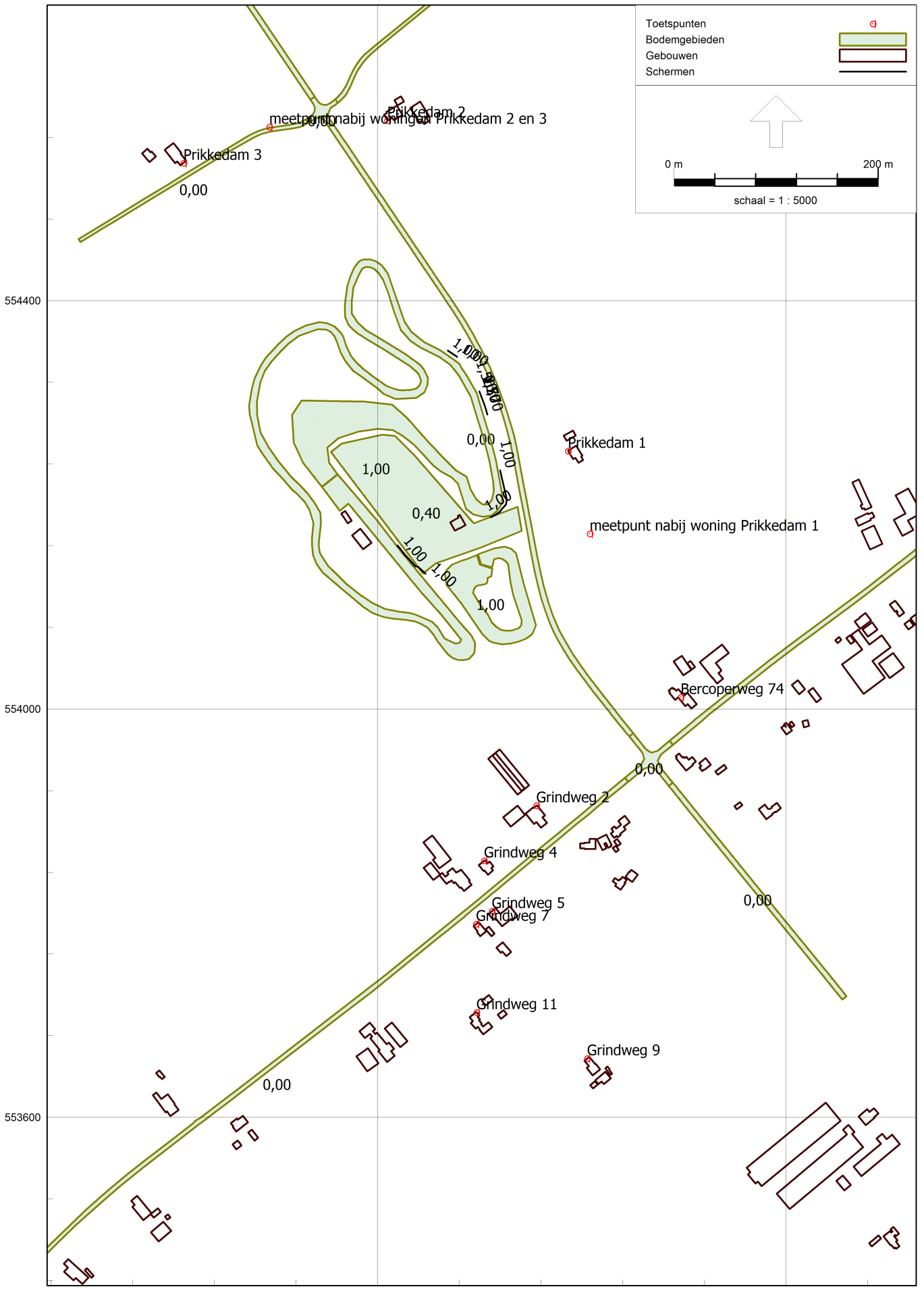
Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

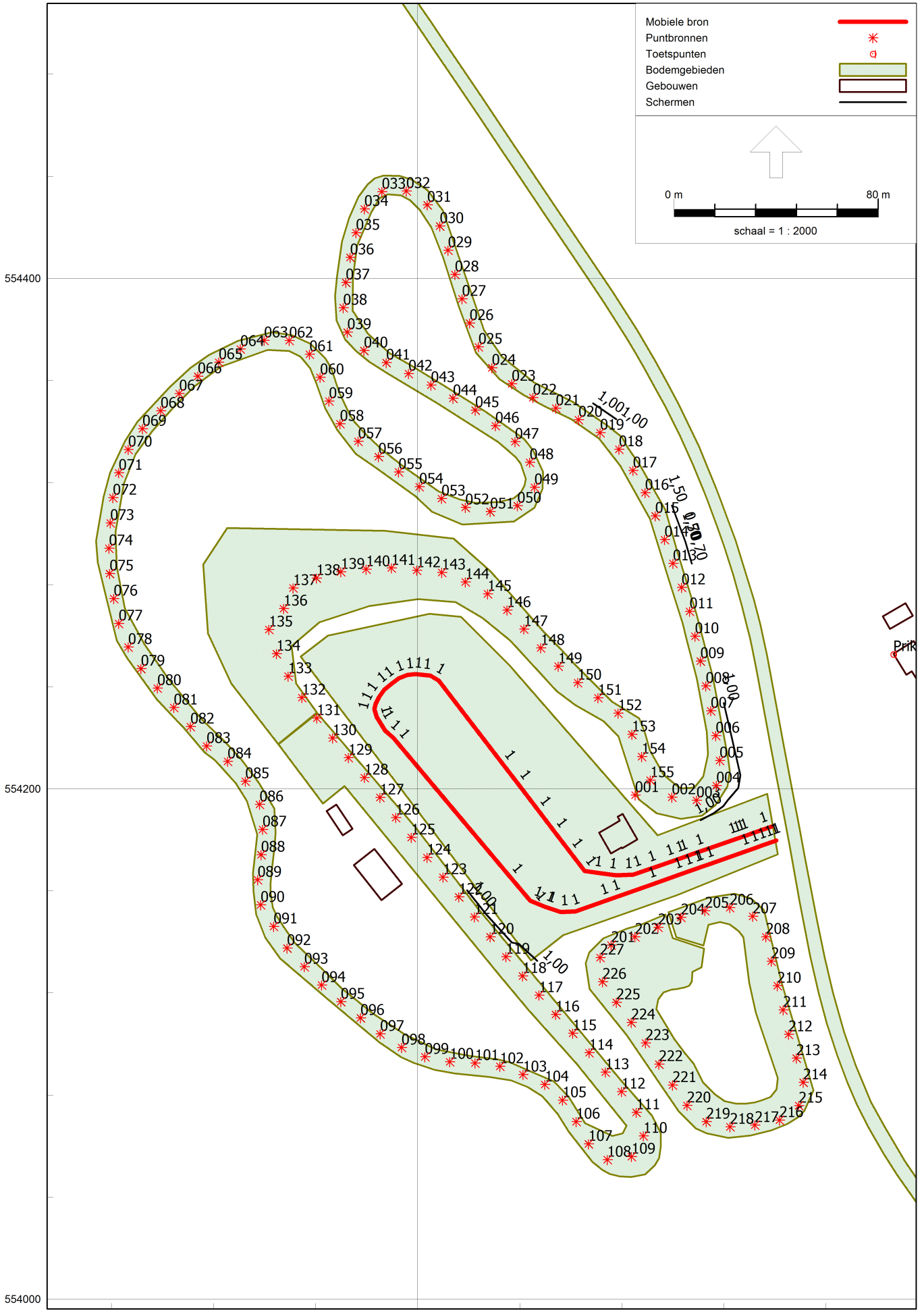
Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

Bijlage 2 **Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/L_W = 118 dB(A)**


Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Schermen
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000
meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3
Prikkedam 2
Prikkedam 3
0,00
Prikkedam 1
meetpunt nabij woning Prikkedam 1
1,00
0,40
Bercoperweg 74
Grindweg 2
Grindweg 4
Grindweg 5
Grindweg 7
Grindweg 11
Grindweg 9
554400
554000
553600
208800
209200


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Schermen
0 m
80 m
schaal = 1 : 2000
554400
554200
554000
208800

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
001	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208885,24	554197,51	0,80	3,03	Normale puntbron	0,00
002	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208899,65	554196,67	0,80	4,23	Normale puntbron	0,00
003	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208909,29	554195,48	0,80	4,66	Normale puntbron	0,00
004	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208917,07	554201,23	0,80	4,70	Normale puntbron	0,00
005	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208918,33	554211,03	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
006	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208916,82	554220,85	0,80	4,79	Normale puntbron	0,00
007	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208914,89	554230,58	0,80	5,89	Normale puntbron	0,00
008	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208912,93	554240,32	0,80	4,99	Normale puntbron	0,00
009	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208910,83	554250,05	0,80	4,33	Normale puntbron	0,00
010	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208908,69	554259,77	0,80	4,23	Normale puntbron	0,00
011	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208906,57	554269,49	0,80	4,18	Normale puntbron	0,00
012	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208903,44	554278,93	0,80	4,21	Normale puntbron	0,00
013	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208900,09	554288,30	0,80	5,34	Normale puntbron	0,00
014	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208896,74	554297,64	0,80	6,50	Normale puntbron	0,00
015	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208893,11	554306,91	0,80	5,35	Normale puntbron	0,00
016	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208889,16	554316,02	0,80	4,24	Normale puntbron	0,00
017	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208884,40	554324,76	0,80	3,65	Normale puntbron	0,00
018	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208878,86	554333,00	0,80	3,76	Normale puntbron	0,00
019	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208871,58	554339,55	0,80	4,49	Normale puntbron	0,00
020	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208863,10	554344,67	0,80	4,28	Normale puntbron	0,00
021	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208854,19	554349,08	0,80	3,30	Normale puntbron	0,00
022	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208845,17	554353,30	0,80	3,08	Normale puntbron	0,00
023	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208836,91	554358,72	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
024	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208829,14	554364,95	0,80	3,25	Normale puntbron	0,00
025	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208823,86	554373,17	0,80	3,47	Normale puntbron	0,00
026	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208820,40	554382,48	0,80	4,12	Normale puntbron	0,00
027	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208817,40	554391,98	0,80	5,42	Normale puntbron	0,00
028	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208814,61	554401,49	0,80	3,85	Normale puntbron	0,00
029	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208811,90	554411,06	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
030	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208808,73	554420,50	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
031	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208803,76	554428,83	0,80	3,62	Normale puntbron	0,00
032	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208795,57	554434,23	0,80	3,94	Normale puntbron	0,00
033	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208786,00	554434,00	0,80	3,92	Normale puntbron	0,00
034	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,10	554427,23	0,80	3,57	Normale puntbron	0,00
035	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208775,80	554417,88	0,80	3,34	Normale puntbron	0,00
036	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208773,55	554408,19	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
037	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208771,84	554398,37	0,80	3,41	Normale puntbron	0,00
038	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208770,88	554388,53	0,80	3,85	Normale puntbron	0,00
039	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208772,45	554378,91	0,80	4,08	Normale puntbron	0,00
040	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208778,99	554371,75	0,80	3,67	Normale puntbron	0,00
041	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208787,73	554366,98	0,80	3,21	Normale puntbron	0,00
042	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208796,46	554362,71	0,80	3,27	Normale puntbron	0,00
043	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208805,21	554358,15	0,80	4,64	Normale puntbron	0,00
044	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208813,87	554353,05	0,80	3,89	Normale puntbron	0,00
045	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,63	554348,39	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
046	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208830,44	554342,23	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
047	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208838,20	554336,02	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
048	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208843,91	554327,96	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
049	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208845,77	554318,10	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
050	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208839,10	554310,92	0,80	3,61	Normale puntbron	0,00
051	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208828,41	554308,62	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
052	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208818,70	554310,24	0,80	3,37	Normale puntbron	0,00
053	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,36	554313,73	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
054	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208800,66	554318,38	0,80	3,55	Normale puntbron	0,00
055	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208792,55	554324,14	0,80	4,37	Normale puntbron	0,00
056	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208784,64	554330,11	0,80	4,51	Normale puntbron	0,00
057	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208776,68	554336,12	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
058	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,56	554342,98	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
059	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208765,27	554351,92	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
060	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208761,78	554361,23	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
001	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
002	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
003	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
004	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
005	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
006	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
007	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
008	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
009	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
010	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
011	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
012	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
013	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
014	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
015	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
016	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
017	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
018	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
019	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
020	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
021	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
022	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
023	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
024	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
025	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
026	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
027	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
028	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
029	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
030	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
031	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
032	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
033	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
034	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
035	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
036	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
037	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
038	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
039	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
040	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
041	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
042	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
043	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
044	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
045	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
046	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
047	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
048	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
049	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
050	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
051	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
052	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
053	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
054	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
055	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
056	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
057	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
058	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
059	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
060	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	105,00	99,20	99,60	118,03
002	105,00	99,20	99,60	118,03
003	105,00	99,20	99,60	118,03
004	105,00	99,20	99,60	118,03
005	105,00	99,20	99,60	118,03
006	105,00	99,20	99,60	118,03
007	105,00	99,20	99,60	118,03
008	105,00	99,20	99,60	118,03
009	105,00	99,20	99,60	118,03
010	105,00	99,20	99,60	118,03
011	105,00	99,20	99,60	118,03
012	105,00	99,20	99,60	118,03
013	105,00	99,20	99,60	118,03
014	105,00	99,20	99,60	118,03
015	105,00	99,20	99,60	118,03
016	105,00	99,20	99,60	118,03
017	105,00	99,20	99,60	118,03
018	105,00	99,20	99,60	118,03
019	105,00	99,20	99,60	118,03
020	105,00	99,20	99,60	118,03
021	105,00	99,20	99,60	118,03
022	105,00	99,20	99,60	118,03
023	105,00	99,20	99,60	118,03
024	105,00	99,20	99,60	118,03
025	105,00	99,20	99,60	118,03
026	105,00	99,20	99,60	118,03
027	105,00	99,20	99,60	118,03
028	105,00	99,20	99,60	118,03
029	105,00	99,20	99,60	118,03
030	105,00	99,20	99,60	118,03
031	105,00	99,20	99,60	118,03
032	105,00	99,20	99,60	118,03
033	105,00	99,20	99,60	118,03
034	105,00	99,20	99,60	118,03
035	105,00	99,20	99,60	118,03
036	105,00	99,20	99,60	118,03
037	105,00	99,20	99,60	118,03
038	105,00	99,20	99,60	118,03
039	105,00	99,20	99,60	118,03
040	105,00	99,20	99,60	118,03
041	105,00	99,20	99,60	118,03
042	105,00	99,20	99,60	118,03
043	105,00	99,20	99,60	118,03
044	105,00	99,20	99,60	118,03
045	105,00	99,20	99,60	118,03
046	105,00	99,20	99,60	118,03
047	105,00	99,20	99,60	118,03
048	105,00	99,20	99,60	118,03
049	105,00	99,20	99,60	118,03
050	105,00	99,20	99,60	118,03
051	105,00	99,20	99,60	118,03
052	105,00	99,20	99,60	118,03
053	105,00	99,20	99,60	118,03
054	105,00	99,20	99,60	118,03
055	105,00	99,20	99,60	118,03
056	105,00	99,20	99,60	118,03
057	105,00	99,20	99,60	118,03
058	105,00	99,20	99,60	118,03
059	105,00	99,20	99,60	118,03
060	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
061	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208757,64	554370,25	0,80	4,43	Normale puntbron	0,00
062	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208749,64	554375,61	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
063	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208739,86	554375,68	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
064	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208730,54	554372,31	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
065	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208722,03	554367,18	0,80	4,39	Normale puntbron	0,00
066	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208713,82	554361,62	0,80	4,29	Normale puntbron	0,00
067	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208706,57	554354,84	0,80	4,04	Normale puntbron	0,00
068	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208699,27	554348,08	0,80	3,93	Normale puntbron	0,00
069	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208692,19	554341,08	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
070	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208686,57	554332,93	0,80	4,13	Normale puntbron	0,00
071	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208682,84	554323,76	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
072	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208680,60	554314,08	0,80	4,07	Normale puntbron	0,00
073	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,52	554304,19	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
074	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,02	554294,27	0,80	4,32	Normale puntbron	0,00
075	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,28	554284,34	0,80	4,70	Normale puntbron	0,00
076	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208680,88	554274,54	0,80	5,94	Normale puntbron	0,00
077	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208682,88	554264,81	0,80	6,38	Normale puntbron	0,00
078	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208686,57	554255,57	0,80	5,15	Normale puntbron	0,00
079	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208691,59	554247,05	0,80	4,52	Normale puntbron	0,00
080	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208697,99	554239,41	0,80	4,30	Normale puntbron	0,00
081	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208704,41	554231,85	0,80	4,87	Normale puntbron	0,00
082	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208710,99	554224,39	0,80	5,81	Normale puntbron	0,00
083	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208717,34	554216,72	0,80	4,42	Normale puntbron	0,00
084	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208725,53	554210,70	0,80	3,87	Normale puntbron	0,00
085	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208732,49	554202,98	0,80	3,73	Normale puntbron	0,00
086	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,04	554193,92	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
087	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208739,25	554184,06	0,80	3,83	Normale puntbron	0,00
088	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,65	554174,18	0,80	3,78	Normale puntbron	0,00
089	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208737,27	554164,32	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
090	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,47	554154,53	0,80	5,22	Normale puntbron	0,00
091	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208743,57	554146,01	0,80	4,97	Normale puntbron	0,00
092	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208748,85	554137,59	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
093	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208755,56	554130,24	0,80	4,06	Normale puntbron	0,00
094	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208762,37	554123,05	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
095	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,94	554116,57	0,80	4,33	Normale puntbron	0,00
096	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208777,58	554110,21	0,80	5,32	Normale puntbron	0,00
097	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208785,30	554103,96	0,80	5,59	Normale puntbron	0,00
098	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208793,70	554098,63	0,80	4,31	Normale puntbron	0,00
099	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208802,88	554094,95	0,80	3,60	Normale puntbron	0,00
100	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208812,60	554092,98	0,80	3,47	Normale puntbron	0,00
101	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,52	554092,48	0,80	4,76	Normale puntbron	0,00
102	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208832,21	554091,27	0,80	4,49	Normale puntbron	0,00
103	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,31	554088,05	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
104	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208849,86	554084,15	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
105	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208856,78	554077,91	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
106	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208862,15	554069,55	0,80	5,54	Normale puntbron	0,00
107	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208867,00	554060,87	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
108	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208874,29	554054,70	0,80	4,75	Normale puntbron	0,00
109	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208883,82	554055,83	0,80	4,56	Normale puntbron	0,00
110	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208888,48	554064,01	0,80	4,13	Normale puntbron	0,00
111	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208885,67	554073,22	0,80	3,81	Normale puntbron	0,00
112	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208879,96	554081,36	0,80	3,48	Normale puntbron	0,00
113	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208873,56	554088,97	0,80	3,38	Normale puntbron	0,00
114	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208867,19	554096,60	0,80	3,46	Normale puntbron	0,00
115	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208860,77	554104,20	0,80	4,56	Normale puntbron	0,00
116	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208854,11	554111,59	0,80	4,48	Normale puntbron	0,00
117	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208847,58	554119,09	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
118	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,12	554126,65	0,80	3,92	Normale puntbron	0,00
119	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208834,65	554134,21	0,80	4,91	Normale puntbron	0,00
120	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208828,44	554141,97	0,80	6,42	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
061	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
062	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
063	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
064	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
065	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
066	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
067	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
068	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
069	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
070	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
071	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
072	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
073	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
074	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
075	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
076	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
077	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
078	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
079	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
080	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
081	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
082	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
083	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
084	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
085	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
086	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
087	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
088	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
089	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
090	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
091	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
092	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
093	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
094	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
095	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
096	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
097	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
098	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
099	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
100	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
101	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
102	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
103	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
104	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
105	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
106	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
107	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
108	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
109	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
110	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
111	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
112	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
113	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
114	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
115	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
116	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
117	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
118	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
119	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
120	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	105,00	99,20	99,60	118,03
062	105,00	99,20	99,60	118,03
063	105,00	99,20	99,60	118,03
064	105,00	99,20	99,60	118,03
065	105,00	99,20	99,60	118,03
066	105,00	99,20	99,60	118,03
067	105,00	99,20	99,60	118,03
068	105,00	99,20	99,60	118,03
069	105,00	99,20	99,60	118,03
070	105,00	99,20	99,60	118,03
071	105,00	99,20	99,60	118,03
072	105,00	99,20	99,60	118,03
073	105,00	99,20	99,60	118,03
074	105,00	99,20	99,60	118,03
075	105,00	99,20	99,60	118,03
076	105,00	99,20	99,60	118,03
077	105,00	99,20	99,60	118,03
078	105,00	99,20	99,60	118,03
079	105,00	99,20	99,60	118,03
080	105,00	99,20	99,60	118,03
081	105,00	99,20	99,60	118,03
082	105,00	99,20	99,60	118,03
083	105,00	99,20	99,60	118,03
084	105,00	99,20	99,60	118,03
085	105,00	99,20	99,60	118,03
086	105,00	99,20	99,60	118,03
087	105,00	99,20	99,60	118,03
088	105,00	99,20	99,60	118,03
089	105,00	99,20	99,60	118,03
090	105,00	99,20	99,60	118,03
091	105,00	99,20	99,60	118,03
092	105,00	99,20	99,60	118,03
093	105,00	99,20	99,60	118,03
094	105,00	99,20	99,60	118,03
095	105,00	99,20	99,60	118,03
096	105,00	99,20	99,60	118,03
097	105,00	99,20	99,60	118,03
098	105,00	99,20	99,60	118,03
099	105,00	99,20	99,60	118,03
100	105,00	99,20	99,60	118,03
101	105,00	99,20	99,60	118,03
102	105,00	99,20	99,60	118,03
103	105,00	99,20	99,60	118,03
104	105,00	99,20	99,60	118,03
105	105,00	99,20	99,60	118,03
106	105,00	99,20	99,60	118,03
107	105,00	99,20	99,60	118,03
108	105,00	99,20	99,60	118,03
109	105,00	99,20	99,60	118,03
110	105,00	99,20	99,60	118,03
111	105,00	99,20	99,60	118,03
112	105,00	99,20	99,60	118,03
113	105,00	99,20	99,60	118,03
114	105,00	99,20	99,60	118,03
115	105,00	99,20	99,60	118,03
116	105,00	99,20	99,60	118,03
117	105,00	99,20	99,60	118,03
118	105,00	99,20	99,60	118,03
119	105,00	99,20	99,60	118,03
120	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
121	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,26	554149,76	0,80	6,16	Normale puntbron	0,00
122	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208816,17	554157,60	0,80	4,60	Normale puntbron	0,00
123	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,97	554165,37	0,80	3,71	Normale puntbron	0,00
124	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208803,66	554173,07	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
125	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208797,54	554180,88	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
126	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208791,43	554188,72	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
127	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208785,28	554196,55	0,80	4,28	Normale puntbron	0,00
128	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,11	554204,36	0,80	4,08	Normale puntbron	0,00
129	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208772,90	554212,14	0,80	3,26	Normale puntbron	0,00
130	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208766,70	554219,90	0,80	3,02	Normale puntbron	0,00
131	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208760,49	554227,69	0,80	3,22	Normale puntbron	0,00
132	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208754,64	554235,70	0,80	3,33	Normale puntbron	0,00
133	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208749,28	554244,08	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
134	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208744,70	554252,91	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
135	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208741,72	554262,36	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
136	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208747,48	554270,57	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
137	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208751,23	554278,68	0,80	3,34	Normale puntbron	0,00
138	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208760,32	554282,51	0,80	3,07	Normale puntbron	0,00
139	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,91	554284,99	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
140	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,79	554286,02	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
141	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208789,69	554286,51	0,80	3,15	Normale puntbron	0,00
142	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208799,60	554285,64	0,80	3,36	Normale puntbron	0,00
143	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,50	554284,72	0,80	3,51	Normale puntbron	0,00
144	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208818,71	554281,02	0,80	3,82	Normale puntbron	0,00
145	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208827,42	554276,41	0,80	4,41	Normale puntbron	0,00
146	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208835,02	554270,01	0,80	5,25	Normale puntbron	0,00
147	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,62	554262,57	0,80	5,22	Normale puntbron	0,00
148	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208848,27	554255,18	0,80	4,21	Normale puntbron	0,00
149	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208855,14	554248,01	0,80	3,75	Normale puntbron	0,00
150	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208862,72	554241,60	0,80	3,41	Normale puntbron	0,00
151	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208870,67	554235,60	0,80	3,55	Normale puntbron	0,00
152	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208878,58	554229,58	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
153	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208883,95	554221,34	0,80	3,68	Normale puntbron	0,00
154	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208887,82	554212,60	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
155	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208891,19	554203,33	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
201	motorcrossen minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron	0,00
202	motorcrossen minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron	0,00
203	motorcrossen minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron	0,00
204	motorcrossen minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron	0,00
205	motorcrossen minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00
206	motorcrossen minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron	0,00
207	motorcrossen minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron	0,00
208	motorcrossen minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron	0,00
209	motorcrossen minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron	0,00
210	motorcrossen minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron	0,00
211	motorcrossen minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron	0,00
212	motorcrossen minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron	0,00
213	motorcrossen minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron	0,00
214	motorcrossen minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron	0,00
215	motorcrossen minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron	0,00
216	motorcrossen minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron	0,00
217	motorcrossen minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron	0,00
218	motorcrossen minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00
219	motorcrossen minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron	0,00
220	motorcrossen minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron	0,00
221	motorcrossen minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron	0,00
222	motorcrossen minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron	0,00
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron	0,00
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron	0,00
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
121	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
122	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
123	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
124	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
125	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
126	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
127	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
128	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
129	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
130	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
131	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
132	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
133	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
134	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
135	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
136	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
137	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
138	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
139	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
140	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
141	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
142	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
143	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
144	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
145	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
146	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
147	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
148	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
149	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
150	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
151	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
152	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
153	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
154	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
155	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
201	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
202	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
203	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
204	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
205	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
206	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
207	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
208	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
209	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
210	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
211	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
212	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
213	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
214	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
215	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
216	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
217	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
218	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
219	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
220	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
221	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
222	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
223	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
224	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
225	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	105,00	99,20	99,60	118,03
122	105,00	99,20	99,60	118,03
123	105,00	99,20	99,60	118,03
124	105,00	99,20	99,60	118,03
125	105,00	99,20	99,60	118,03
126	105,00	99,20	99,60	118,03
127	105,00	99,20	99,60	118,03
128	105,00	99,20	99,60	118,03
129	105,00	99,20	99,60	118,03
130	105,00	99,20	99,60	118,03
131	105,00	99,20	99,60	118,03
132	105,00	99,20	99,60	118,03
133	105,00	99,20	99,60	118,03
134	105,00	99,20	99,60	118,03
135	105,00	99,20	99,60	118,03
136	105,00	99,20	99,60	118,03
137	105,00	99,20	99,60	118,03
138	105,00	99,20	99,60	118,03
139	105,00	99,20	99,60	118,03
140	105,00	99,20	99,60	118,03
141	105,00	99,20	99,60	118,03
142	105,00	99,20	99,60	118,03
143	105,00	99,20	99,60	118,03
144	105,00	99,20	99,60	118,03
145	105,00	99,20	99,60	118,03
146	105,00	99,20	99,60	118,03
147	105,00	99,20	99,60	118,03
148	105,00	99,20	99,60	118,03
149	105,00	99,20	99,60	118,03
150	105,00	99,20	99,60	118,03
151	105,00	99,20	99,60	118,03
152	105,00	99,20	99,60	118,03
153	105,00	99,20	99,60	118,03
154	105,00	99,20	99,60	118,03
155	105,00	99,20	99,60	118,03
201	99,00	93,20	93,60	112,03
202	99,00	93,20	93,60	112,03
203	99,00	93,20	93,60	112,03
204	99,00	93,20	93,60	112,03
205	99,00	93,20	93,60	112,03
206	99,00	93,20	93,60	112,03
207	99,00	93,20	93,60	112,03
208	99,00	93,20	93,60	112,03
209	99,00	93,20	93,60	112,03
210	99,00	93,20	93,60	112,03
211	99,00	93,20	93,60	112,03
212	99,00	93,20	93,60	112,03
213	99,00	93,20	93,60	112,03
214	99,00	93,20	93,60	112,03
215	99,00	93,20	93,60	112,03
216	99,00	93,20	93,60	112,03
217	99,00	93,20	93,60	112,03
218	99,00	93,20	93,60	112,03
219	99,00	93,20	93,60	112,03
220	99,00	93,20	93,60	112,03
221	99,00	93,20	93,60	112,03
222	99,00	93,20	93,60	112,03
223	99,00	93,20	93,60	112,03
224	99,00	93,20	93,60	112,03
225	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron	0,00
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
226	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
227	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
226	99,00	93,20	93,60	112,03
227	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten	Lengte
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55	402,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
208938,59	402,17	100	--	--	41	53,00	72,00	79,00	81,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
001	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208885,24	554197,51	1,50	3,03	Normale puntbron
002	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208899,65	554196,67	1,50	4,23	Normale puntbron
003	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208909,29	554195,48	1,50	4,66	Normale puntbron
004	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208917,07	554201,23	1,50	4,70	Normale puntbron
005	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208918,33	554211,03	1,50	4,50	Normale puntbron
006	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208916,82	554220,85	1,50	4,79	Normale puntbron
007	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208914,89	554230,58	1,50	5,89	Normale puntbron
008	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208912,93	554240,32	1,50	4,99	Normale puntbron
009	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208910,83	554250,05	1,50	4,33	Normale puntbron
010	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208908,69	554259,77	1,50	4,23	Normale puntbron
011	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208906,57	554269,49	1,50	4,18	Normale puntbron
012	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208903,44	554278,93	1,50	4,21	Normale puntbron
013	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208900,09	554288,30	1,50	5,34	Normale puntbron
014	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208896,74	554297,64	1,50	6,50	Normale puntbron
015	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208893,11	554306,91	1,50	5,35	Normale puntbron
016	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208889,16	554316,02	1,50	4,24	Normale puntbron
017	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208884,40	554324,76	1,50	3,65	Normale puntbron
018	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208878,86	554333,00	1,50	3,76	Normale puntbron
019	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208871,58	554339,55	1,50	4,49	Normale puntbron
020	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208863,10	554344,67	1,50	4,28	Normale puntbron
021	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208854,19	554349,08	1,50	3,30	Normale puntbron
022	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,17	554353,30	1,50	3,08	Normale puntbron
023	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208836,91	554358,72	1,50	3,28	Normale puntbron
024	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208829,14	554364,95	1,50	3,25	Normale puntbron
025	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208823,86	554373,17	1,50	3,47	Normale puntbron
026	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208820,40	554382,48	1,50	4,12	Normale puntbron
027	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208817,40	554391,98	1,50	5,42	Normale puntbron
028	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208814,61	554401,49	1,50	3,85	Normale puntbron
029	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208811,90	554411,06	1,50	3,00	Normale puntbron
030	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208808,73	554420,50	1,50	3,16	Normale puntbron
031	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208803,76	554428,83	1,50	3,62	Normale puntbron
032	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208795,57	554434,23	1,50	3,94	Normale puntbron
033	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208786,00	554434,00	1,50	3,92	Normale puntbron
034	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,10	554427,23	1,50	3,57	Normale puntbron
035	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208775,80	554417,88	1,50	3,34	Normale puntbron
036	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208773,55	554408,19	1,50	3,28	Normale puntbron
037	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208771,84	554398,37	1,50	3,41	Normale puntbron
038	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208770,88	554388,53	1,50	3,85	Normale puntbron
039	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208772,45	554378,91	1,50	4,08	Normale puntbron
040	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208778,99	554371,75	1,50	3,67	Normale puntbron
041	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208787,73	554366,98	1,50	3,21	Normale puntbron
042	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208796,46	554362,71	1,50	3,27	Normale puntbron
043	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208805,21	554358,15	1,50	4,64	Normale puntbron
044	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208813,87	554353,05	1,50	3,89	Normale puntbron
045	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,63	554348,39	1,50	3,00	Normale puntbron
046	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208830,44	554342,23	1,50	3,00	Normale puntbron
047	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208838,20	554336,02	1,50	3,50	Normale puntbron
048	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208843,91	554327,96	1,50	4,00	Normale puntbron
049	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,77	554318,10	1,50	4,05	Normale puntbron
050	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208839,10	554310,92	1,50	3,61	Normale puntbron
051	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208828,41	554308,62	1,50	3,28	Normale puntbron
052	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208818,70	554310,24	1,50	3,37	Normale puntbron
053	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,36	554313,73	1,50	3,28	Normale puntbron
054	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208800,66	554318,38	1,50	3,55	Normale puntbron
055	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208792,55	554324,14	1,50	4,37	Normale puntbron
056	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208784,64	554330,11	1,50	4,51	Normale puntbron
057	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208776,68	554336,12	1,50	3,50	Normale puntbron
058	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,56	554342,98	1,50	3,50	Normale puntbron
059	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208765,27	554351,92	1,50	3,50	Normale puntbron
060	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208761,78	554361,23	1,50	4,00	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
001	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
002	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
003	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
004	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
005	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
006	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
007	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
008	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
009	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
010	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
011	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
012	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
013	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
014	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
015	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
016	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
017	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
018	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
019	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
020	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
021	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
022	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
023	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
024	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
025	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
026	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
027	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
028	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
029	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
030	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
031	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
032	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
033	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
034	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
035	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
036	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
037	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
038	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
039	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
040	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
041	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
042	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
043	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
044	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
045	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
046	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
047	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
048	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
049	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
050	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
051	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
052	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
053	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
054	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
055	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
056	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
057	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
058	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
059	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
060	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
002	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
003	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
004	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
005	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
006	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
007	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
008	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
009	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
010	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
011	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
012	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
013	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
014	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
015	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
016	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
017	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
018	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
019	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
020	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
021	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
022	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
023	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
024	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
025	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
026	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
027	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
028	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
029	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
030	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
031	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
032	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
033	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
034	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
035	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
036	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
037	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
038	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
039	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
040	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
041	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
042	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
043	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
044	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
045	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
046	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
047	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
048	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
049	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
050	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
051	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
052	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
053	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
054	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
055	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
056	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
057	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
058	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
059	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
060	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
061	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208757,64	554370,25	1,50	4,43	Normale puntbron
062	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208749,64	554375,61	1,50	5,00	Normale puntbron
063	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208739,86	554375,68	1,50	5,00	Normale puntbron
064	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208730,54	554372,31	1,50	4,50	Normale puntbron
065	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208722,03	554367,18	1,50	4,39	Normale puntbron
066	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208713,82	554361,62	1,50	4,29	Normale puntbron
067	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208706,57	554354,84	1,50	4,04	Normale puntbron
068	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208699,27	554348,08	1,50	3,93	Normale puntbron
069	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208692,19	554341,08	1,50	4,02	Normale puntbron
070	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208686,57	554332,93	1,50	4,13	Normale puntbron
071	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208682,84	554323,76	1,50	4,05	Normale puntbron
072	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208680,60	554314,08	1,50	4,07	Normale puntbron
073	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,52	554304,19	1,50	4,05	Normale puntbron
074	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,02	554294,27	1,50	4,32	Normale puntbron
075	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,28	554284,34	1,50	4,70	Normale puntbron
076	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208680,88	554274,54	1,50	5,94	Normale puntbron
077	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208682,88	554264,81	1,50	6,38	Normale puntbron
078	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208686,57	554255,57	1,50	5,15	Normale puntbron
079	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208691,59	554247,05	1,50	4,52	Normale puntbron
080	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208697,99	554239,41	1,50	4,30	Normale puntbron
081	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208704,41	554231,85	1,50	4,87	Normale puntbron
082	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208710,99	554224,39	1,50	5,81	Normale puntbron
083	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208717,34	554216,72	1,50	4,42	Normale puntbron
084	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208725,53	554210,70	1,50	3,87	Normale puntbron
085	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208732,49	554202,98	1,50	3,73	Normale puntbron
086	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,04	554193,92	1,50	4,05	Normale puntbron
087	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208739,25	554184,06	1,50	3,83	Normale puntbron
088	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,65	554174,18	1,50	3,78	Normale puntbron
089	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208737,27	554164,32	1,50	4,50	Normale puntbron
090	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,47	554154,53	1,50	5,22	Normale puntbron
091	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208743,57	554146,01	1,50	4,97	Normale puntbron
092	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208748,85	554137,59	1,50	4,50	Normale puntbron
093	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208755,56	554130,24	1,50	4,06	Normale puntbron
094	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208762,37	554123,05	1,50	4,02	Normale puntbron
095	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,94	554116,57	1,50	4,33	Normale puntbron
096	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208777,58	554110,21	1,50	5,32	Normale puntbron
097	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208785,30	554103,96	1,50	5,59	Normale puntbron
098	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208793,70	554098,63	1,50	4,31	Normale puntbron
099	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208802,88	554094,95	1,50	3,60	Normale puntbron
100	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208812,60	554092,98	1,50	3,47	Normale puntbron
101	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,52	554092,48	1,50	4,76	Normale puntbron
102	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208832,21	554091,27	1,50	4,49	Normale puntbron
103	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,31	554088,05	1,50	4,00	Normale puntbron
104	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208849,86	554084,15	1,50	4,00	Normale puntbron
105	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208856,78	554077,91	1,50	4,50	Normale puntbron
106	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208862,15	554069,55	1,50	5,54	Normale puntbron
107	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208867,00	554060,87	1,50	5,00	Normale puntbron
108	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208874,29	554054,70	1,50	4,75	Normale puntbron
109	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208883,82	554055,83	1,50	4,56	Normale puntbron
110	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208888,48	554064,01	1,50	4,13	Normale puntbron
111	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208885,67	554073,22	1,50	3,81	Normale puntbron
112	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208879,96	554081,36	1,50	3,48	Normale puntbron
113	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208873,56	554088,97	1,50	3,38	Normale puntbron
114	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208867,19	554096,60	1,50	3,46	Normale puntbron
115	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208860,77	554104,20	1,50	4,56	Normale puntbron
116	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208854,11	554111,59	1,50	4,48	Normale puntbron
117	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208847,58	554119,09	1,50	4,02	Normale puntbron
118	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,12	554126,65	1,50	3,92	Normale puntbron
119	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208834,65	554134,21	1,50	4,91	Normale puntbron
120	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208828,44	554141,97	1,50	6,42	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
061	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
062	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
063	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
064	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
065	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
066	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
067	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
068	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
069	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
070	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
071	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
072	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
073	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
074	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
075	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
076	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
077	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
078	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
079	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
080	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
081	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
082	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
083	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
084	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
085	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
086	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
087	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
088	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
089	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
090	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
091	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
092	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
093	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
094	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
095	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
096	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
097	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
098	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
099	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
100	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
101	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
102	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
103	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
104	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
105	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
106	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
107	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
108	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
109	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
110	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
111	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
112	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
113	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
114	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
115	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
116	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
117	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
118	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
119	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
120	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
062	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
063	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
064	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
065	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
066	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
067	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
068	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
069	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
070	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
071	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
072	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
073	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
074	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
075	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
076	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
077	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
078	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
079	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
080	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
081	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
082	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
083	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
084	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
085	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
086	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
087	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
088	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
089	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
090	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
091	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
092	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
093	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
094	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
095	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
096	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
097	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
098	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
099	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
100	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
101	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
102	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
103	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
104	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
105	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
106	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
107	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
108	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
109	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
110	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
111	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
112	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
113	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
114	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
115	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
116	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
117	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
118	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
119	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
120	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
121	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,26	554149,76	1,50	6,16	Normale puntbron
122	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208816,17	554157,60	1,50	4,60	Normale puntbron
123	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,97	554165,37	1,50	3,71	Normale puntbron
124	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208803,66	554173,07	1,50	3,50	Normale puntbron
125	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208797,54	554180,88	1,50	3,00	Normale puntbron
126	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208791,43	554188,72	1,50	3,16	Normale puntbron
127	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208785,28	554196,55	1,50	4,28	Normale puntbron
128	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,11	554204,36	1,50	4,08	Normale puntbron
129	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208772,90	554212,14	1,50	3,26	Normale puntbron
130	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208766,70	554219,90	1,50	3,02	Normale puntbron
131	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208760,49	554227,69	1,50	3,22	Normale puntbron
132	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208754,64	554235,70	1,50	3,33	Normale puntbron
133	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208749,28	554244,08	1,50	3,50	Normale puntbron
134	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208744,70	554252,91	1,50	3,50	Normale puntbron
135	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208741,72	554262,36	1,50	3,50	Normale puntbron
136	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208747,48	554270,57	1,50	3,50	Normale puntbron
137	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208751,23	554278,68	1,50	3,34	Normale puntbron
138	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208760,32	554282,51	1,50	3,07	Normale puntbron
139	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,91	554284,99	1,50	3,00	Normale puntbron
140	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,79	554286,02	1,50	3,00	Normale puntbron
141	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208789,69	554286,51	1,50	3,15	Normale puntbron
142	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208799,60	554285,64	1,50	3,36	Normale puntbron
143	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,50	554284,72	1,50	3,51	Normale puntbron
144	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208818,71	554281,02	1,50	3,82	Normale puntbron
145	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208827,42	554276,41	1,50	4,41	Normale puntbron
146	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208835,02	554270,01	1,50	5,25	Normale puntbron
147	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,62	554262,57	1,50	5,22	Normale puntbron
148	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208848,27	554255,18	1,50	4,21	Normale puntbron
149	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208855,14	554248,01	1,50	3,75	Normale puntbron
150	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208862,72	554241,60	1,50	3,41	Normale puntbron
151	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208870,67	554235,60	1,50	3,55	Normale puntbron
152	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208878,58	554229,58	1,50	4,50	Normale puntbron
153	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208883,95	554221,34	1,50	3,68	Normale puntbron
154	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208887,82	554212,60	1,50	3,16	Normale puntbron
155	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208891,19	554203,33	1,50	3,50	Normale puntbron
201	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208728,98	554288,16	0,80	3,48	Normale puntbron
202	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208730,51	554275,44	0,80	3,34	Normale puntbron
203	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208730,51	554263,60	0,80	3,35	Normale puntbron
201	motorcrossen minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron
202	motorcrossen minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron
203	motorcrossen minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron
204	motorcrossen minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron
205	motorcrossen minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron
206	motorcrossen minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron
207	motorcrossen minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron
208	motorcrossen minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron
209	motorcrossen minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron
210	motorcrossen minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron
211	motorcrossen minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron
212	motorcrossen minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron
213	motorcrossen minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron
214	motorcrossen minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron
215	motorcrossen minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron
216	motorcrossen minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron
217	motorcrossen minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron
218	motorcrossen minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron
219	motorcrossen minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron
220	motorcrossen minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron
221	motorcrossen minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron
222	motorcrossen minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
121	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
122	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
123	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
124	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
125	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
126	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
127	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
128	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
129	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
130	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
131	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
132	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
133	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
134	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
135	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
136	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
137	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
138	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
139	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
140	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
141	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
142	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
143	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
144	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
145	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
146	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
147	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
148	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
149	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
150	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
151	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
152	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
153	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
154	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
155	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
204	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
205	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
206	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
207	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
208	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
209	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
210	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
211	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
212	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
213	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
214	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
215	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
216	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
217	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
218	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
219	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
220	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
221	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
222	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
122	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
123	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
124	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
125	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
126	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
127	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
128	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
129	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
130	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
131	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
132	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
133	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
134	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
135	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
136	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
137	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
138	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
139	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
140	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
141	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
142	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
143	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
144	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
145	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
146	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
147	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
148	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
149	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
150	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
151	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
152	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
153	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
154	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
155	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
201	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
202	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
203	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
201	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
202	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
203	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
204	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
205	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
206	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
207	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
208	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
209	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
210	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
211	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
212	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
213	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
214	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
215	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
216	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
217	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
218	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
219	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
220	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
221	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
222	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
223	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
224	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
225	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
226	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
227	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
223	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
224	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
225	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
226	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
227	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
0002	Scherm	1,00	--	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	Scherm	0,70	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	Scherm	1,50	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	scherm	1,00	7,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	scherm	1,00	--	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
0002	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
0002	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens scherm-varianten, wedstrijden en indirecte hinder

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders A-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208940,45	554177,36	1	bezoekers/rijders beginnersbaan	Relatief	0,75	142
208791,28	554510,85	1	bezoekers/rijders noordelijk deel	Relatief	0,75	88
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders B-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers medegebruik	Relatief	0,75	55

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208940,45	430,55	430,55	250	--	--	44	53,00	72,00
208791,28	470,68	470,68	250	--	--	48	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	100	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	50	50	--	41	53,00	72,00

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208940,45	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208791,28	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k
1	SCHERM 1	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	SCHERM 2	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 3	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 4	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,20	0,20
2	0,20	0,20
1	0,20	0,20
1	0,20	0,20

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten
2	stemgeluid	Polygoon	208937,01	554198,03	1,70	4,50	Relatief	11
1	stemgeluid	Polygoon	208898,33	554151,61	1,70	3,96	Relatief	59
3	stemgeluid	Polygoon	208700,76	554401,95	1,70	3,50	Relatief	33

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omtrek	Oppervlak	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Negeer obj.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
2	507,19	10505,09	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50
1	518,22	3662,18	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50
3	557,61	5974,61	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
2	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
1	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
3	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	H-n	M-1	M-n	Hbron
1	Grindweg/Bercoperweg	208831,03	553755,34	0,00	0,00	4,42	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	208566,59	554866,86	0,00	0,00	0,00	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209087,90	553966,63	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209043,96	553930,64	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209048,64	553974,94	0,00	0,00	4,50	4,64	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209086,84	553926,57	0,00	0,00	4,64	0,00	0,75

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
1	Elementenverharding in keperverband	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
2	Elementenverharding in keperverband	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	Wegdek
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie vergunde activiteiten 900 Lw = 122 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,2	--	--	45,2	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,6	--	--	47,6	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,8	--	--	37,8	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,2	--	--	43,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,3	--	--	44,3	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,6	--	--	48,6	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,9	--	--	45,9	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,9	--	--	47,9	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,8	--	--	51,8	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,1	--	--	56,1	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,5	--	--	47,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,5	--	--	50,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,8	--	--	46,8	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,4	--	--	49,4	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,0	--	--	46,0	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,3	--	--	40,3	65,9
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	39,1	--	--	39,1	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,4	--	--	42,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,0	--	--	47,0	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie trainingen vergunde geluidniveaus
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,1	--	--	45,1	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,5	--	--	47,5	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,7	--	--	37,7	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,1	--	--	43,1	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,2	--	--	44,2	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,5	--	--	48,5	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,8	--	--	45,8	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,8	--	--	47,8	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,7	--	--	51,7	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,0	--	--	56,0	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,4	--	--	47,4	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,4	--	--	50,4	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,7	--	--	46,7	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,3	--	--	49,3	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,3	--	--	41,3	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	45,9	--	--	45,9	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,2	--	--	40,2	66,0
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,1
9_A	Grindweg 9	1,50	39,0	--	--	39,0	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,3	--	--	42,3	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,1	--	--	50,1	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,9	--	--	46,9	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 900/100 Lw = 118 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	43,8	--	--	43,8	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	34,1	--	--	34,1	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	39,3	--	--	39,3	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	40,7	--	--	40,7	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	44,9	--	--	44,9	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	42,3	--	--	42,3	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	44,2	--	--	44,2	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	48,0	--	--	48,0	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	52,2	--	--	52,2	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	43,5	--	--	43,5	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	46,5	--	--	46,5	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	42,8	--	--	42,8	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	45,5	--	--	45,5	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	37,7	--	--	37,7	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	42,2	--	--	42,2	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	36,5	--	--	36,5	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	42,0	--	--	42,0	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	35,2	--	--	35,2	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	38,6	--	--	38,6	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	46,6	--	--	46,6	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	43,1	--	--	43,1	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,8	--	--	45,8	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	48,2	--	--	48,2	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	38,5	--	--	38,5	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,2	--	--	45,2	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	49,3	--	--	49,3	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,8	--	--	46,8	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,7	--	--	48,7	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	52,3	--	--	52,3	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,5	--	--	56,5	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,1	--	--	42,1	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	46,6	--	--	46,6	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	40,9	--	--	40,9	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	39,6	--	--	39,6	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	51,0	--	--	51,0	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,7	--	--	46,7	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,5	--	--	48,5	69,2
4_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,4	--	--	55,4	75,2
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,7	--	--	40,7	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,3
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,6	--	--	46,6	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,4	--	--	48,4	69,1
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,6
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
10_A	Grindweg 11	1,50	38,3	--	--	38,3	59,7
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,0	--	--	45,0	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	48,9	--	--	48,9	69,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,5	--	--	46,5	67,8
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,2	--	--	48,2	68,9
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,9	--	--	41,9	63,2
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,8	--	--	42,8	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,8	--	--	49,8	70,8
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus/begin
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	47,9	--	--	47,9	68,7
10_A	Grindweg 11	1,50	38,1	--	--	38,1	59,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	44,9	--	--	44,9	66,1
2_B	Grindweg 2	5,00	48,8	--	--	48,8	69,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,2	--	--	46,2	67,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,6	--	--	49,6	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,8	--	--	41,8	63,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,2	--	--	46,2	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,4	--	--	39,4	60,9
9_B	Grindweg 9	5,00	42,7	--	--	42,7	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,2	--	--	49,2	70,2
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie wedstrijden
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	59,3	--	--	59,3	72,9
1_B	Grindweg 4	5,00	61,6	--	--	61,6	74,7
10_A	Grindweg 11	1,50	51,9	--	--	51,9	65,6
10_B	Grindweg 11	5,00	57,3	--	--	57,3	70,6
2_A	Grindweg 2	1,50	58,4	--	--	58,4	71,9
2_B	Grindweg 2	5,00	62,6	--	--	62,6	75,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	60,0	--	--	60,0	73,6
3_B	Bercoperweg 74	5,00	62,0	--	--	62,0	75,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	65,8	--	--	65,8	78,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,1	--	--	70,1	81,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	61,5	--	--	61,5	75,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	64,5	--	--	64,5	77,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	60,8	--	--	60,8	74,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	63,4	--	--	63,4	76,3
7_A	Grindweg 5	1,50	55,5	--	--	55,5	69,1
7_B	Grindweg 5	5,00	60,1	--	--	60,1	73,2
8_A	Grindweg 7	1,50	54,4	--	--	54,4	68,0
8_B	Grindweg 7	5,00	59,9	--	--	59,9	73,1
9_A	Grindweg 9	1,50	53,1	--	--	53,1	66,8
9_B	Grindweg 9	5,00	56,5	--	--	56,5	69,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	64,3	--	--	64,3	77,6
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	61,1	--	--	61,1	74,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: B-wedstrijden 120 uur /8 uur Lw = 120 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	52,2	--	--	52,2	68,9
1_B	Grindweg 4	5,00	54,6	--	--	54,6	70,8
10_A	Grindweg 11	1,50	44,8	--	--	44,8	61,7
10_B	Grindweg 11	5,00	50,3	--	--	50,3	66,6
2_A	Grindweg 2	1,50	51,3	--	--	51,3	68,1
2_B	Grindweg 2	5,00	55,6	--	--	55,6	71,7
3_A	Bercoperweg 74	1,50	52,9	--	--	52,9	69,7
3_B	Bercoperweg 74	5,00	54,8	--	--	54,8	71,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	56,7	--	--	56,7	72,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	62,0	--	--	62,0	77,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	54,5	--	--	54,5	71,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	57,5	--	--	57,5	73,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	53,8	--	--	53,8	70,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	56,4	--	--	56,4	72,4
7_A	Grindweg 5	1,50	48,4	--	--	48,4	65,2
7_B	Grindweg 5	5,00	53,0	--	--	53,0	69,3
8_A	Grindweg 7	1,50	47,2	--	--	47,2	63,9
8_B	Grindweg 7	5,00	52,9	--	--	52,9	69,2
9_A	Grindweg 9	1,50	46,1	--	--	46,1	62,9
9_B	Grindweg 9	5,00	49,4	--	--	49,4	65,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	56,2	--	--	56,2	72,7
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	54,1	--	--	54,1	70,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: A-wedstrijden 240uur /8 uur Lw = 122 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
1_B	Grindweg 4	5,00	59,5	--	--	59,5	72,6
10_A	Grindweg 11	1,50	49,7	--	--	49,7	63,4
10_B	Grindweg 11	5,00	55,2	--	--	55,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	56,1	--	--	56,1	69,7
2_B	Grindweg 2	5,00	60,5	--	--	60,5	73,4
3_A	Bercoperweg 74	1,50	57,8	--	--	57,8	71,3
3_B	Bercoperweg 74	5,00	59,6	--	--	59,6	72,7
4_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
4_B	Prikkedam 1	5,00	67,0	--	--	67,0	79,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	62,5	--	--	62,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	61,5	--	--	61,5	74,4
7_A	Grindweg 5	1,50	53,3	--	--	53,3	67,0
7_B	Grindweg 5	5,00	57,9	--	--	57,9	71,1
8_A	Grindweg 7	1,50	52,1	--	--	52,1	65,7
8_B	Grindweg 7	5,00	57,8	--	--	57,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	51,0	--	--	51,0	64,7
9_B	Grindweg 9	5,00	54,4	--	--	54,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	61,0	--	--	61,0	74,3
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	59,1	--	--	59,1	72,6
N2000_A	Drents-Friese Wold	1,50	25,9	--	--	25,9	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lmax start

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	62,4	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	64,7	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	58,6	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	61,7	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	59,4	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	65,2	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	63,0	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	65,3	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	64,0	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	67,1	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	68,9	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	61,4	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	63,5	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	53,4	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	63,1	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	57,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	60,3	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	62,6	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	67,6	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	59,1	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	62,4	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	64,8	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	70,6	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	66,2	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	68,1	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	76,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	71,3	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	62,1	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	65,2	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	61,5	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	65,3	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	58,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	62,0	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	69,8	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7 Berekeningsresultaten beoordelingspunten bestemmingsplan

Toetspunten
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000
Prikkedam 2
Prikkedam 3
Prikkedam 1
Bercoperweg 72 (hoek
Bercoperweg 74 (hoek perceel)
Grindweg 4
554400
554000
553600
208800
209200

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten trainingen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
2_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
4_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	44,9	--	--	44,9	66,2
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten A-wedstrijden
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
2_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
4_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	56,2	--	--	56,2	69,8
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	57,4	--	--	57,4	71,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten maximale geluidniveaus
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
2_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
3_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
4_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	64,8	--	--
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	65,6	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

BIJLAGE 2

Gemeente Ooststellingwerf
Afdeling: Mens & Omgeving
Team: Ruimte & Economie

Postbus 38
8430 AA Oosterwolde

Gemeentehuis
’t Oost 11
8431 LE Oosterwolde

T: 0516-566 222
W: www.ooststellingwerf.nl

Nota overleg en inspraak
Voorontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam
Ontwerpmilieueffectrapport Motorcrossterrein de Prikkedam

1. Inleiding

Inleiding

De gemeente Ooststellingwerf bereidt een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein Prikkedam voor. Onderdeel van deze voorbereiding is het opstellen van een voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanmilieueffectrapport (hierna: ontwerpplanMER).

Op 14 januari 2019 hebben wij aan verschillende adviseurs en besturen het voorontwerpbestemmingsplan verstuurd voor overleg. Het ontwerpplanMER was een bijlage bij het bestemmingsplan. Ook heeft het bestemmingsplan (met het ontwerpplanMER als bijlage) in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 ter inzage gelegen voor inspraak.

Het voorontwerpbestemmingsplan lag ook al vanaf 4 januari 2019 ter inzage maar vastgesteld is dat het bestemmingsplan na de bekendmaking van de terinzagelegging enkele dagen niet volledig op www.ruimtelijkeplannen.nl was weergegeven. Bijlagen bij de toelichting ontbraken. Daarom was de volgende rectificatie nodig: “de termijn van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan wordt met 13 dagen verschoven. Reacties, die binnen de termijn vanaf 4 januari tot en met 16 januari 2019 zijn binnengekomen, zullen wel worden meegenomen als inspraakreactie”. In de periode van 4 januari 2019 tot en met 16 januari 2019 zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Naar aanleiding van het verzoek en de terinzagelegging hebben wij verschillende adviezen en inspraakreacties ontvangen. In de voorliggende nota is een verslag hiervan opgenomen en geven wij onze reactie op de adviezen (hoofdstuk 2) en inspraakreacties (hoofdstuk 3).

2. Overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten wij bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleggen met in dit artikel bedoelde adviseurs en besturen. Op 14 januari 2019 is naar de volgende adviseurs en besturen een verzoek om een overlegreactie verstuurd:

- Gedeputeerde Staten van Fryslân;
- gemeente Heerenveen;
- gemeente Leek;
- gemeente Midden-Drenthe;
- gemeente Noordenveld;
- gemeente Opsterland;
- gemeente Westerveld;
- gemeente Weststellingwerf;
- Wetterskip Fryslân.

Van de volgende adviseurs en besturen is een overlegreactie ontvangen:

A. Wetterskip Fryslân, ontvangen op 14 januari 2019;
B. gemeente Opsterland, ontvangen op 5 februari 2019;
C. provincie Fryslân, ontvangen op 11 februari 2019;
D. gemeente Midden-Drenthe, ontvangen op 14 februari 2019.

De onder B. en D. opgenomen adviseurs en besturen merken in hun overlegreactie samengevat op dat het voorontwerpbestemmingsplan voor hun geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Daarbij is op 18 januari 2018 ook een verzoek om advies over het ontwerpplanMER naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: ‘Commissie voor de m.e.r.’) verstuurd. Een advies van de commissie is ontvangen op 7 maart 2019.

2.1 Overlegreactie Wetterskip Fryslân

Opmerking
Wetterskip Fryslân vraagt om voor het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan de watertoets (http://www.dewatertoets.nl) uit te voeren.

Reactie van de gemeente
Naar aanleiding van de overlegreactie van Wetterskip Fryslân heeft er op 14 januari 2019 ambtelijk telefoonoverleg plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan en het uitvoeren van een watertoets. In dat overleg hebben wij uiteengezet dat de voorbereiding van het bestemmingsplan in de eerste plaats was gericht op het (milieu)onderdeel geluid en dat op basis van de resultaten van het hiervoor uitgevoerde onderzoek het voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook beperkt tot het (milieu)onderdeel geluid. In het ontwerpbestemmingsplan zullen ook de resultaten van de onderzoeken voor de andere (milieu)onderdelen zoals water worden opgenomen. Voor het ontwerpbestemmingsplan wordt dan ook de watertoets uitgevoerd. Op basis hiervan heeft Wetterskip Fryslân vastgesteld dat zij geen (inhoudelijke) opmerkingen heeft bij het voorontwerpbestemmingsplan en dat zij het ontwerpbestemmingsplan afwacht.

Aanpassingen
Bestemmingsplan: de watertoets uitvoeren.

2.2 Overlegreactie provincie Fryslân

Opmerking 1
“Wij nemen kennis van het gegeven dat de milieueffectrapportage alleen is uitgevoerd voor het aspect geluid en dat de overige milieuonderzoeken nog volgen. Dit is in principe uw verantwoordelijkheid. Wij gaan er vanuit dat in het ontwerp alle noodzakelijke onderzoeken zijn verwerkt. Wij wijzen er daarbij wel op dat de aspecten archeologie en ecologie ook de provinciale belangen kunnen betreffen. Daarom adviseren wij u om over deze aspecten tussentijds contact op te nemen met de provinciale dienst, voordat het ontwerp in procedure gaat.”

Reactie van de gemeente op opmerking 1
Op 18 maart 2019 heeft er ambtelijk overleg plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan en de provinciale belangen. Samengevat is vastgesteld dat de volgende (milieu)onderdelen mogelijk ook provinciale belangen kunnen zijn:
- natuur;
- landschap;
- cultuurhistorie (met inbegrip van archeologie);
- dagrecreatie.

De voorbereiding van het bestemmingsplan en planMER daarbij was in de eerste plaats gericht op het (milieu)onderdeel geluid en op basis van de resultaten hiervan zijn het voorontwerpbestemmingsplan en ontwerpplanMER opgesteld. In de voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan en het planMER zullen wij ook onderzoek naar de andere (milieu)onderdelen uitvoeren of uit laten voeren. Wij houden de provincie op de hoogte van de vorderingen van deze voorbereiding en hebben overleg met de provincie hierover wanneer dat nodig en of wenselijk is.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 2
“In de bijlage concept/ontwerp-planMER van het bestemmingsplan is een overzichtstabel opgenomen waarin de beleidsdocumenten zijn opgenomen en de relevantie van deze documenten voor Prikkedam. Bij de Verordening Romte wordt het volgende vermeld: “De term ‘motorcross’ wordt niet specifiek benoemd, maar het behoord tot de dagrecreatie. M.b.t. ‘dagrecreatieve inrichtingen’ is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar'. Wij merken op dat in de plantoelichting hier niet op wordt ingegaan en daarnaast ook niet op het feit of er voldaan kan worden aan een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar. Er is contact geweest met uw dienst, waarin is aangegeven dat het onwaarschijnlijk is dat het maximum aantal van 150.000 bezoekers in een jaar gehaald worden, wetende dat het aantal parkeerplaatsen op het terrein ongeveer 500 is. Wij adviseren om dit in de plantoelichting op te nemen en te motiveren dat het aantal van 150.000 bezoekers per jaar niet overschreden zal worden.”

Reactie van de gemeente op opmerking 2

De belangrijkste activiteit op het motorcrossterrein de Prikkedam is de motorcross. De bereikbaarheid van het motorcrossterrein in overweging nemende zullen de gebruikers het terrein vooral met de auto bereiken. Op het terrein is parkeerruimte voor ten hoogste 250 auto’s. Deze parkeerruimte wordt gebruikt op motorcrosstrainingsdagen. Op basis van het uitgangspunt dat er vier personen per auto het terrein bereiken is het aantal personen dat het terrein bezoekt op trainingsdagen (4 personen/auto x 250 auto’s x 2 trainingsdagen/week x 52 weken =) 104.000 per jaar.

Daarbij is er op de gronden ten noordwesten van terrein op motorcrosswedstrijddagen ook parkeerruimte voor ten hoogste 250 auto’s. Op wedstrijddagen is er dan parkeerruimte voor 500 auto’s. Op basis van het uitgangspunt dat er ook op wedstrijddagen vier personen per auto het terrein bereiken is het aantal personen dat het terrein bezoekt op wedstrijddagen (4 personen/auto x 500 auto’s x 9 wedstrijddagen/jaar =) 18.000 per jaar.

Het aantal personen dat het terrein bezoekt bij motorcrossactiviteiten is dan ook 122.000 per jaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat op de zondag en woensdag voor een wedstrijddag de trainingsdagen vervallen. Dit betekent dat het aantal personen dat het terrein bezoekt (122.000 personen/jaar - 4 personen/auto x 250 auto’s x 2 trainingsdagen/wedstrijddag x 9 wedstrijddagen =) 104.000 per jaar is.

Het aantal van 4 personen per auto is naar ons oordeel een “worst case”-schatting. Als voorbeeld: in het verzoek van 17 april 2017 van de MSV is opgemerkt dat er op 13 maart 2016 ‘er in totaal 108 motorrijders en gemiddeld 100 bezoekers/begeleiders waren’. Dit betekent dat er op die dag 208 personen het motorcrossterrein hebben bezocht. Dit is maar 20% van het aantal personen dat wij hebben bepaald op basis van de uitgangpunten hiervoor. Op basis hiervan is het naar ons oordeel niet reëel op een overschrijding van meer dan 150.000 bezoekers per jaar op het motorcrossterrein te verwachten.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, toelichting, hoofdstuk 3.2: opnemen van een omschrijving van het ten hoogste aantal te verwachten bezoekers per jaar van het motorsportterrein.

Opmerking 3

“Op grond van artikel 2.1.1 Verordening Romte moet een plantoelichting van een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf bevatten, waarin rekening wordt gehouden met de draagkracht van het landschap en de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Specifiek voor dit bestemmingsplan geldt dat er gekeken dient te worden op welke wijze de verhoging van de bestaande geluidwallen landschappelijk ingepast zullen worden. Wij adviseren om zo’n

ruimtelijke kwaliteitsparagraaf op te nemen in de plantoelichting en daarbij zonodig de landschappelijke inpassing van de geluidswallen te regelen en te borgen in de planregels."

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Wij verwijzen naar onze reactie op opmerking 1 hiervoor.

Aanpassingen

- Bestemmingsplan, toelichting, hoofdstuk 4: uitvoeren van een landschapsonderzoek en het opnemen van de resultaten hiervan.
- Bestemmingsplan, regels, artikel 5: opnemen van een regel om een goede landschappelijke inpassing te waarborgen?
- PlanMER, hoofdstuk 7 en 8: uitvoeren van landschapsonderzoek en omschrijven en beoordelen van de effecten.

Opmerking 4

"In artikel 5.4.2 van de planregels zijn specifieke gebruiksregels opgenomen ten aanzien van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Het valt ons op dat in de opgenomen tabel de openstellingsperiode ruimere tijden bevat dan het maximaal aantal openstellingsuren per dag, zoals opgenomen in diezelfde tabel. Ook is de openstellingsperiode ruimer dan de openstellingsperiode in de MER-referentiesituatie die genoemd is in de bijlage concept/ontwerpplanMER van het bestemmingsplan. Wij adviseren om het een en ander op elkaar af te stemmen."

Reactie van de gemeente op opmerking 4

Openstellingsperiode en opstellingsuren

In de regels van het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij een openstellingsperiode en openstellingsuren onderscheiden. De openstellingperiode is de is de periode op een dag waarin het motorcrossterrein of de motorcrossbaan open mag zijn voor motorcrossactiviteiten. Binnen deze periode moeten de openstellingsuren van het terrein of de baan plaatsvinden. Als voorbeeld is hierna een variant voor de motorcrosstrainingen op woensdagmiddag uitgewerkt.

Op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 is de openstellingsperiode op woensdag de periode van 14:00 uur tot 19:00 uur. De keuze voor deze periode hebben wij gemaakt omdat op grond van de op 22 augustus 2001 verleende vergunning (hierna: 'vergunning 2001') de openstellingsuren van de motorcrossbaan zijn:

- woensdag 1 april – 1 november: van 17:00 uur tot 19:00 uur;
- woensdag 1 november – 1 april: van 14:00 uur tot 17:00 uur.

Bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij de keuze gemaakt om in de regels de zomer- (1 april – 1 november) en winterperiode (1 november – 1 april) niet te onderscheiden. Op basis hiervan moet de openstellingsperiode van de motorcrossbaan van 14:00 uur tot 19:00 uur zijn om het bestaande gebruik in overeenstemming met de vergunning 2001 mogelijk te maken op grond van het bestemmingsplan.

De openstellingsperiode van de motorcrossbaan op basis van het feitelijk bestaande gebruik is:

- woensdag 1 april – 1 november: van 16:00 uur tot 19:00 uur;
- woensdag 1 november – 1 april: van 14:00 uur tot 17:00 uur.

Het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan is hiermee dan ook ten hoogste 3 uren. Op grond van artikel 5.4.2 mag het aantal openstellingsuren van de motorcrossbaan ook ten hoogste 3 uren zijn. Deze 3 uren moeten aaneengesloten binnen de openstellingsperiode van 14:00 uur tot 19:00 uur plaatsvinden.

Om misverstanden te voorkomen wordt hierbij opgemerkt dat de openstelling van het motorcrossterrein (op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.1) onderscheiden moet worden van de openstelling van de motorcrossbaan (op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2). De openstelling van het motorcrossterrein mag gebruikelijk ten hoogste minder dan 8 uren per week zijn.

Openstelling in de referentiesituatie en in het voornemen (voorontwerpbestemmingsplan)
De opmerking dat de openstellingsperiode van de motorcrossbaan in de referentiesituatie afwijkt van de periode in het voornemen (op basis waarvan het voorontwerpbestemmingsplan is opgesteld) is juist. Dit hangt samen met het verschil tussen het gebruik dat op grond van de vergunning 2001 mogelijk is (de referentiesituatie) en het feitelijk bestaande gebruik (het voornemen).

Zoals hiervoor is opgemerkt is de openstellingsperiode van de motorcrossbaan op grond van de vergunning 2001 in de zomerperiode van 17:00 uur tot 19:00 uur. En op basis van het feitelijke bestaande gebruik is de openstellingsperiode in deze periode van 16:00 uur tot 19:00 uur.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 5
“Daarnaast zijn in de Milieueffectrapportage verschillende maatregelvarianten uitgewerkt, waarbij variant 3 door u als voorkeursvariant wordt bestempeld. Deze variant betreft twee maatregelen, te weten het verlagen van het Lwr met 3 dB(A) en het aanpassen van de geluidafscherming door het verhogen van de bestaande geluidwallen tot +9,2m NAP. In de plantoelichting wordt aangeven dat deze maatregelen of andere maatregelen met eenzelfde effect worden uitgevoerd. Ten eerste merken wij op dat de maatregelen niet als voorwaardelijke verplichting zijn opgenomen in de planregels. Wij adviseren u om de maatregelen alsnog als voorwaardelijke verplichting op te nemen in de planregels. Ten tweede geeft u aan dat andere maatregelen met eenzelfde effect als alternatief mogen worden uitgevoerd. Dit is alleen mogelijk wanneer deze andere maatregelen voldoende concreet gespecificeerd worden in de plantoelichting en vervolgens ook geborgd worden in de planregels. Wij adviseren u om dit aan te passen.”

Reactie van de gemeente op opmerking 5
In de voorbereiding op het (voorontwerp)bestemmingsplan hebben wij de keuze gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan. Daarbij onderscheiden wij doelregels van middelregels.

Een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen (zie artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: ‘Wro’). In de voorliggende situatie wordt het plan opgesteld voor het motorcrossterrein De Prikkedam. Het uitgangspunt van het plan is het mogelijk maken van het bestaande gebruik – dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving – van het terrein voor motorcrossactiviteiten. Het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening betekent in de voorliggende situatie vooral ook het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Voor wat betreft het (milieu)onderdeel geluid betekent dit het voorkomen van een onaanvaardbare geluidimmissie op geluidgevoelige gebouwen en/of terreinen. Dit is het eerste afgeleide doel met een te meten eenheid (namelijk dB(A)). De waarborg voor dit doel is onder andere opgenomen in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 waarin grenswaarden voor de geluidimmissie van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (hierna: ‘$L_{Ar,LT}$’) en het maximale geluidsniveau (hierna: ‘L_{Amax}’). zijn opgenomen.

Het halen van dit doel is onder andere mogelijk door het uitvoeren van de in variant 3 opgenomen maatregelen:
- het verlagen van de immissierelevante bronsterkte van het motorcrossterrein (lees ook: motorvoertuigen) naar 115,3 dB(A);

- het verhogen van geluidwallen/-schermen tot 8,2 of 9,2 meter boven N.A.P.

Dit zijn de mogelijke middelen om het doel te halen. Een voorwaardelijke bepaling in het bestemmingsplan om de uitvoering van deze maatregelen te waarborgen is een middelregel. Het opnemen hiervan is naar ons oordeel niet nodig en niet wenselijk. De regel is niet nodig omdat er voor het doel waarvoor de maatregel wordt uitgevoerd al een waarborg in het plan is opgenomen: de hiervoor bedoelde grenswaarden voor de geluidimmissie. Daarbij is de regel ook niet wenselijk omdat de in variant 3 opgenomen maatregelen naar ons oordeel maar een deel van de mogelijke maatregelen zijn om het doel te halen. Als voorbeeld: op dit moment zijn er al crossmotoren beschikbaar met een elektrische motor in plaats van een verbrandingsmotor. Dergelijke crossmotoren hebben niet of nauwelijks een geluidemissie. Het gebruik van crossmotoren met een elektrische motor is dan ook een goede maatregel om de geluidimmissie op geluidgevoelige gebouwen en/of terreinen te beperken en het in het bestemmingsplan opgenomen doel te halen. Deze maatregel is op dit moment weliswaar nog niet voldoende uitvoerbaar[1] maar naar onze verwachting is dat deze maatregel in de voorliggende periode wel (geheel of gedeeltelijk) uitvoerbaar zal zijn.

Het opnemen van de door de provincie voorgestelde voorwaardelijke bepaling zou in de situatie dat de maatregel van het gebruik van crossmotoren met een elektrische motor uitvoerbaar is betekenen dat alsnog geluidwallen/-schermen van 8,2 of 9,2 meter boven N.A.P. nodig zijn terwijl er niet of nauwelijks sprake is van een geluidemissie van de crossmotoren. Hierdoor zijn de geluidwallen/-schermen niet of nauwelijks zinvol.

Aanpassingen
Geen aanpassingen

Opmerking 6
“In het bestemmingsplan wordt ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein’ mogelijk gemaakt dat enkel tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kampeermiddelen zijn toegestaan. Het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen worden verder tot een strijdig gebruik gerekend. Het valt ons op dat in artikel 5.4.3 onder b in de planregels - waarin het voorgaande geregeld wordt - gesproken wordt over verblijfsrecreatie. In de begripsbepaling wordt onder verblijfsrecreatie het volgende verstaan: recreatief verblijf, waarbij wordt overnacht in kampeermiddelen, recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven, waarbij hoofdverblijf elders wordt gehouden. Wij gaan ervan uit dat het niet uw bedoeling is om ook recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven mogelijk te maken op deze locatie. Dit zou overigens ook in strijd zijn met onze Verordening Romte. Daarom adviseren wij u om dit aan te passen en alleen kampeermiddelen toe te staan. Daarnaast adviseren wij om een maximaal aantal kampeerplekken op te nemen in de planregels.”

Reactie van de gemeente op opmerking 6
De opmerking is juist. Het is de bedoeling om alleen verblijfsrecreatie in kampeermiddelen zoals omschreven in artikel 1, lid 1.30: “een tent, een tentwagen, een kampeerauto, een caravan of een stacaravan, dan wel enig ander daarmee vergelijkbaar voertuig of onderkomen, dat geheel of ten dele is bestemd of opgericht dan wel wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf”.

Wij kiezen er alleen voor om niet de omschrijving van verblijfsrecreatie in artikel 1, lid 1.50 hier op aanpassen maar in artikel 5, lid 5.4.3. dit verder te bepalen. Deze keuze maken wij omdat wij in verband met de vergelijkbaarheid van onze bestemmingsplannen graag overeenkomstige omschrijvingen van de begrippen willen gebruiken.

[1] Zie ook Commissie voor de milieueffectrapportage (2019). Bestemmingsplannen Eurocircuit Valkenswaard. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop. http://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3318/a3318tsea.pdf.

Daarbij willen wij verblijfsrecreatie in stacaravans ook niet mogelijk maken vanwege de aard van dergelijke caravans: een “caravan die, op een bep. Plaats voor onbepaalde tijd geparkeerd, daar als woonverblijf dient”[2].

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.3: de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie beperken tot “kampeermiddelen met uitzondering van stacaravans”.

Opmerking 7
In artikel 5.5.1 onder I van de planregels wordt verwezen naar artikel 5.4.2 sub b onder 4. Wij merken op dat er verwezen dient te worden naar artikel 5.4.2 sub b onder 2.

Reactie van de gemeente op opmerking 7
De verwijzing naar artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b. onder 4. is opgenomen in artikel 5., lid 5.5, onder 5.5.1, onder l., onder 4. De bedoeling van deze laatste regel is om ten hoogste 9 wedstrijddagen en/of reservedagen per kalenderjaar mogelijk te maken. Dit met inbegrip van de wedstrijddagen en reservedagen die op grond van artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2. tabel en onder b., onder 4. mogelijk zijn. De verwijzing is naar ons oordeel dan ook juist. In de regel in artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b. onder 4. is namelijk bepaald dat voor elke wedstrijddag ten hoogste één reservedag in het overzicht van wedstrijddagen mag worden opgenomen.

De verwarring is waarschijnlijk ontstaan door een verschrijving. In artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2 zijn namelijk twee opsommingen van 1. tot en met 2. opgenomen. Dit moet één opsomming zijn van 1. tot en met 4.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4, onder 5.4.2, onder b.: de twee opsommingen van 1. tot en met 2. aanpassen tot één opsomming van 1. tot en met 4.

2.3 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar deeltoetingsadvies over het ontwerpplanMER uitgebracht. De commissie is van oordeel dat ‘het planMER een goed beeld geeft van de mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebruik van het terrein, en daarmee de hinder voor de omgeving, te sturen’. Daarbij vindt de commissie ook dat “de grondig uitgevoerde analyse van de geluidbelasting een gedegen basis vormt voor de verdere uitwerking van het milieueffectrapport en voor het voeren van de discussie over wat er in het bestemmingsplan wordt vastgelegd”.[3]

Opmerking 1
‘Ondanks dat het rapport in detail het maximale en het feitelijke gebruik van het motorcrossterrein en de effecten van dat gebruik op de geluidbelasting beschrijft, is de commissie van mening dat het voor de omwonenden en voor hen die over het plan moeten besluiten, naar verwachting lastig om zich een goed beeld te vormen van wat mogelijke keuzes betekenen voor de ervaren hinder.

Daarom adviseert de commissie om de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{Ar,LT}$), het gemiddelde niveau tijdens het crossen (dat uiteraard hoger is dan het gemiddelde niveau over de hele dag) en het maximale geluidniveau tijdens het crossen (L_{Amax}) te verbeteren.

[2] Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal, versie 1.4.
[3] Commissie voor de milieueffectrapportage (2019). Motorcrossterrein De Prikkedam, gemeente Ooststellingwerf. Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. http://www.commissiemer.nl/adviezen/3175.

Dit kan de volgende informatie inzichtelijk te maken:
- de verschillende vormen van gebruik (training, wedstrijd) en de omvang van dat gebruik (aantal crossers en crossuren);
- de kenmerken van de alternatieven (geaccepteerd geluidniveau) en varianten (maatregelen);
- de bronsterkte;
- de daggemiddelde geluidbelasting bij de woningen;
- de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen;
- de piekbelasting bij de woningen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 1
De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. dat het ontwerpplanMER voor iemand die niet of nauwelijks bekend is met geluid van een motorcrossterrein in het algemeen en de situatie van het motorcrossterrein De Prikkedam in het bijzonder niet makkelijk is om inzicht en overzicht te krijgen van de mogelijk keuzes en de effecten hiervan kunnen wij volgen. Het is ook niet makkelijk om dit inzicht en overzicht te krijgen. Wij zullen in het planMER proberen om dit inzicht en overzicht te geven. Daarbij nemen wij de handreikingen van de commissie in overweging.

Aanpassingen
PlanMER: inzichten en overzicht bieden van de mogelijk te maken keuzes en de effecten hiervan.

Opmerking 2
'De commissie stelt vast dat de samenvatting het met MER ontbreekt. Zij adviseert om daarin het volgende op te nemen:
- de tabel met uitgangspunten op pagina 17 aan te vullen met indicatieve aantallen crossers en bezoekers,
- de veronderstelde bronsterkte van de motoren en een kolom voor de plusvarianten;
- in de matrixtabel een omschrijving van de alternatieven op te nemen die voor een niet deskundige lezer goed te begrijpen is. Hierbij kan worden aangegeven welke gegevens bij de gemeten trainingssituaties horen en dat (de resultaten van) de trainingen en de wedstrijddagen afzonderlijk worden beoordeeld en vergund en daarom afzonderlijk zijn beschreven;
- de informatie in de samenvatting te beperken tot die voor de meest belaste woning;
- tabellen waar mogelijk samen te voegen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2
Dat in het ontwerpplanMER geen samenvatting is opgenomen is juist. In het (uiteindelijke) planMER zullen wij, in overeenstemming met artikel 7.7, lid 1, onder i. van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wm'), een samenvatting opnemen.

Aanpassingen
PlanMER: opnemen van een samenvatting in overeenstemming met artikel 7.7, lid 1, onder i. van de Wm.

Opmerking 3
'De commissie adviseert om een bijlage met definities op te nemen en aan het begin van het hoofdstuk geluid een paragraaf toe voegen waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd.'

'De Commissie adviseert om in het definitieve MER plaatjes met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten.'

Reactie van de gemeente op opmerking 3
Wij begrijpen deze opmerking van de Commissie voor de m.e.r. als handreiking voor het geven van inzicht en overzicht van de te maken keuzes en de effecten hiervan zoals bedoeld bij opmerking 1. Voor onze reactie hierop verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 1.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 4
'Indien wordt gekozen voor een alternatief waarvan de maatregel voor het verminderen van de bronsterkte van de motoren onderdeel uitmaakt, dan is het belangrijk om in het definitieve MER eenduidig aan te geven hoe de motorcrossvereniging en de gemeente het toezicht concreet zullen invullen, zodat duidelijk wordt of er sprake is van een uitvoerbaar en realistisch voornemen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 4
Vooraf merken wij op dat wij de keuze hebben gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan waarbij wij doelregels onderscheiden van middelregels. Voor een onderbouwing van deze keuze verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 5 van de provincie Fryslân hiervoor in hoofdstuk 2.2.

Zoals wij in onze reactie op opmerking van 5 van de provincie Fryslân ook hebben opgemerkt is het verlagen van de bronsterkte een middel om het doel te halen. Een regel over de bronsterkte is dan ook een middelregel waarvan het opnemen in het bestemmingsplan naar ons oordeel niet nodig en niet wenselijk is. Dit betekent ook dat het houden van toezicht op en het handhaven van een bepaalde bronsterkte niet een taak van de gemeente is.

Het is – als de MSV er voor kiest om deze maatregel toe te passen – wel een taak van de MSV om dit toezicht te houden op de bronsterkte en de door de MSV bepaalde bronsterkte ook te handhaven. Dat dit voor de MSV mogelijk is blijkt ons uit de informatie van de internetpagina van de MSV. Hierop is namelijk samengevat opgemerkt dat er een "Prikkedam-norm" voor de bronsterkte van crossmotoren is en dat de MSV 'regelmatig het geluid van crossmotors op het circuit meet'.[4]

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 5
'De commissie adviseert om na te gaan of bijvoorbeeld de volgende andere maatregelen uitvoerbaar en effectief kunnen zijn en mogelijk kunnen leiden tot een lagere grens aan de (te vergunnen) geluidbelasting:
- het combineren van alle onderzochte maatregelen, dus zowel verminderen van de bronsterkte van de motoren als het deels verleggen van de baan en het verhogen van de geluidwallen;
- uitsluitend uitvoeren van de fysieke ingrepen: deels verleggen van de baan en verhogen van de geluidwallen;
- het gebruik van schermen op de (verhoogde) geluidwallen of elders op het terrein;
- het wijzigen van de plaats, de hoogte of de inrichting van de startlocatie om de hoge geluidsniveaus bij aanvang van de wedstrijden te reduceren;
- het plaatselijk verlagen van de hoogteligging van de baan in combinatie met het creëren van afscherming door de vrijgekomen grond.

[4] https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/.

Indien deze maatregelen al zijn onderzocht, adviseert de commissie om in het definitieve MER aan te geven welke andere maatregelen zijn overwogen en waarom ze zijn afgevallen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 5

Vooraf merken wij op dat wij de keuze hebben gemaakt om waar mogelijk gebruik te maken van doelregels in het plan waarbij wij doelregels onderscheiden van middelregels. Voor een onderbouwing van deze keuze verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 5 van de provincie Fryslân hiervoor in hoofdstuk 2.2.

Voor het ontwerpplanMER is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein binnen verschillende grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (hierna: $L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (hierna: L_{Amax}) voor geluid. Deze waarden lopen voor $L_{Ar,LT}$ uiteen van 40 dB(A) tot 57 dB(A) (zie onder andere hoofdstuk 6.2.3.1 van het ontwerpplanMER). Uitgangspunt bij het uitvoeren van het onderzoek was dat als een grenswaarde bij het ene geluidgevoelige gebouw of terrein voldoende is voor het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu dan is die grenswaarde ook voldoende voor het andere geluidgevoelig gebouw of terrein. Met andere woorden: wij onderscheiden geen verschillende grenswaarden voor verschillende geluidgevoelige gebouwen en terreinen.

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt – op hoofdlijnen – dat er bij de bepalende geluidgevoelige gebouwen en terreinen bij een grenswaarde van 45 dB(A) onvoldoende mogelijkheden voor motorcrossactiviteiten zijn (lees ook: de activiteiten die op grond van de verleende vergunningen mogelijk zijn, niet mogelijk gemaakt kunnen worden). Bij een grenswaarde van 50 dB(A) blijken de mogelijkheden voldoende te (kunnen) zijn na het uitvoeren van maatregelen. Hieruit is af te leiden dat een mogelijk andere grenswaarde hoger moet zijn dan 45 dB(A) en mogelijk lager kan zijn dan 50 dB(A). Wij begrijpen het advies van de Commissie voor de m.e.r. zo dat zij voorstelt om onderzoek uit te voeren naar mogelijke maatregelen om in het bereik van 45 dB(A) tot 50 dB(A) meer nauwkeurig een grenswaarde vast te kunnen stellen. Dit onderzoek zullen wij uitvoeren.

Aanpassingen

PlanMER: uitvoeren van onderzoek naar mogelijkheden om zo laag mogelijke geluidgrenswaarden vast te stellen.

Opmerking 6

'De alternatieven en varianten voor het mogelijk te vergunnen gebruik zijn onder andere vergeleken met het gebruik dat op grond van de vergunning uit 2001 is toegestaan. Op de meest belaste woning is volgens de vergunning een daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) toegestaan. Deze waarde wordt gecorrigeerd omdat, volgens het huidige voorschrift, de beoordeling niet moet worden gebaseerd op het geluidniveau berekend op een hoogte van 5 meter, maar op het geluidniveau berekend op een hoogte van 1,5 meter. Omdat het geluidniveau op die hoogte lager is door de aanwezige geluidschermen, wordt ook het beoordelingsniveau lager, namelijk 57 dB(A). Omdat bij het vaststellen van de daggemiddelde geluidniveaus in 2001 ter hoogte van de woningen aangenomen dat er sprake is van tonaal geluid is bij het berekende geluidniveau een toeslag van 5 dB(A) worden opgeteld. Hiermee komt het vergunde daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A).

In het geluidonderzoek wordt beargumenteerd waarom er bij de motorcrossactiviteiten die nu op het terrein plaatsvinden geen sprake is van tonaal geluid. Dat zou betekenen dat het vergunde daggemiddelde geluidniveau van 61 dB(A) niet alleen voor de beoordelingshoogte moet worden gecorrigeerd, maar ook voor de toeslag voor tonaal geluid, omdat die toeslag onterecht is toegekend en dat pas daarna het aantal crossuren moet worden bepaald. Omdat het volgen van deze redenering zou betekenen dat het vergunde niveau bij de meest belaste woning niet 57 dB(A) maar 52 dB(A) zou

zijn, adviseert de commissie om te bepalen wat deze ‘strikte’ interpretatie van het vergunde niveau zou betekenen voor het aantal beschikbare crossuren.’

Reactie van de gemeente op opmerking 6
De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. kunnen wij volgen. In (het (geluid)onderzoek voor) het planMER zullen wij verschillende referentiesituaties (of varianten van de referentiesituatie) onderscheiden op basis van onder andere deze opmerking van de commissie.

Aanpassingen
PlanMER: onderscheiden van verschillende referentiesituaties.

Opmerking 7
‘De Commissie adviseert om in het definitieve MER aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op de vijf alternatieve onderzoekslocaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden. Hierbij adviseert de commissie te motiveren of de geluidbelasting verplaatsing van het motorcrossterrein in de weg staat.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7
De alternatieve vestigingsplaatsen liggen in het algemeen in het landelijk gebied van onze gemeente waarbij in het algemeen sprake is van een “rustig buitengebied” zoals bedoeld in de uitgave “Bedrijven en milieuzonering. Op basis hiervan verwachten wij dat de geluidimmissie in de bestaande situatie op de mogelijke alternatieve vestigingsplaatsen ten hoogste 40 dB(A) tot 45 dB(A) is.

Hierbij merken wij op dat wij het uitgevoerde onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen zullen heroverwegen en aanvullen. Dit zullen wij doen op basis van de volgende onderzoeksvraag die uit vaste rechtspraak voer het gebruik maken van alternatieven is af te leiden: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein De Prikkedam waarbij “een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren”.[5] Wij zullen daarbij, als het nodig en/of wenselijk is, ook een vergelijking maken tussen de geluidimmissie in de bestaande situatie en de emissie in de nieuwe situatie.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 8
‘De VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’ stelt dat kiezen voor een grenswaarde van 50 dB(A) uitgebreid dient te worden gemotiveerd. In de toelichting op het bestemmingsplan is de (voorlopige) keuze onderbouwd. De commissie adviseert om duidelijk te maken waarom extra maatregelen boven op wat in het planMER en voorontwerpbestemmingsplan is voorgesteld, niet mogelijk, nodig of effectief zouden zijn.’

Reactie van de gemeente op opmerking 8
In beginsel kunnen wij de opmerking van de Commissie voor de m.e.r. volgen. Wij zijn alleen van oordeel dat er in beginsel altijd wel een “extra maatregel” mogelijk is. Als voorbeeld: een geluidwal of -scherm kan in het algemeen altijd wel wat hoger. Wij hebben het volgende overwogen.

De opmerking van de Commissie voor de m.e.r. lijkt als uitgangspunt te hebben dat:
- de in het bestemmingsplan op te nemen geluidgrenswaarden zo laag als mogelijk moeten zijn;

[5] Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak 201202476/1/A1 van 7 november 2012, r.o. 2 e.v.

- er een soort van volledig overzicht is van maatregelen die uitgevoerd kunnen worden om een te hoge geluidbelasting en/of geluidhinder te voorkomen of te beperken. Naar ons oordeel is zo een overzicht niet te maken.

Het planMER wordt opgesteld voor een bestemmingsplan voor het Motorcrossterrein de Prikkedam. Het bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. In onze Nota adviezen en zienswijzen Notitie reikwijdte en detailniveau Motorcrossterrein de Prikkedam hebben wij hierbij verwezen naar de Memorie van Toelichting bij de Wro waarin is opgemerkt dat een goede ruimtelijke ordening is “het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen”. Hierbij is over “een goede ruimtelijke ontwikkeling” opgemerkt dat “onze samenleving [constant in ontwikkeling is]. [. . .]. Een goede ruimtelijke ontwikkeling verlangt dat de overheid telkens alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie afweegt en de besluitvorming over het ruimtegebruik zo inricht dat dit leidt tot een goede ruimtelijke en maatschappelijke ordening”.

Hieruit is af te leiden dat het vaststellen van een bestemmingsplan (ook) een afweging moet zijn van alle ruimtelijke belangen die bij het plan betrokken zijn. In de voorliggende situatie betekent dit vooral het afwegen van het belang van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein en een hierbij horende geluidemissie in samenhang met het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Naar ons oordeel betekent dit niet dat de in het plan mogelijk op te nemen geluidgrenswaarden per se zo laag als mogelijk moeten zijn. Of anders: dat alle in redelijkheid mogelijke maatregelen per se uitgevoerd moeten worden om een te hoge geluidbelasting op en/of geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen en terreinen te voorkomen of te beperken. Op basis hiervan is het naar ons oordeel ook niet per se nodig om onderzoek uit te voeren naar mogelijke “extra maatregelen”.

Een hogere geluidwal of hoger geluidscherm heeft op de geluidbelasting op en/of geluidhinder bij geluidgevoelige gebouwen en terrein waarschijnlijk een positief effect. Maar mogelijk is het effect hiervan op het landschap negatief. Dit is naar ons oordeel nu (een deel van) de belangenafweging die moet plaatsvinden bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Bij het voorkomen of beperken van een te hoge geluidbelasting en/of geluidhinder kunnen de volgende maatregelen worden onderscheiden:
- bronmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen;
- maatregelen bij de ontvanger.

Deze maatregelen zijn en worden bij het opstellen van het planMER (en het uitvoeren van het (geluid)onderzoek daarvoor) ook in deze volgorde overwogen. Het uitvoeren van bronmaatregelen - zoals het beperken van de bronsterkte van het geluid van een crossmotor - heeft namelijk onze voorkeur. Deze maatregelen zijn vooral gericht op het voorkomen van geluidemissie en het geluid dat niet gemaakt wordt hoeft ook niet te worden beperkt. Daarna hebben, als bronmaatregelen onvoldoende zijn, aanvullende overdrachtsmaatregelen - zoals geluidwallen en -schermen - onze voorkeur. Te hoge geluidbelastingen en/of geluidhinder vinden vooral plaats of worden vooral ervaren buiten het motorcrossterrein. Door het uitvoeren van overdrachtsmaatregelen op het motorcrossterrein kan de overdracht van het geluid van binnen het terrein naar buiten het terrein worden beperkt. Dergelijke maatregelen worden voor wat ons betreft dan ook vooral uitgevoerd op het motorcrossterrein. Hierdoor is het blijft “de plicht” om de maatregelen uit te voeren en in stand te houden bij de partij die ook “het recht” heeft om het terrein voor motorcross te gebruiken.

Maatregelen bij de ontvanger hebben (in de voorliggende situatie) niet onze voorkeur. Dergelijke maatregelen vragen in het algemeen aanpassingen aan geluidgevoelige gebouwen en terreinen die in het algemeen van een andere partij zijn.

Zoals ook in de Memorie van Toelichting bij de Wro is opgemerkt is “onze samenleving [constant in ontwikkeling]”. Dit betekent ook dat er ook ontwikkeling is in de mogelijk maatregelen om geluidemissie te voorkomen of te beperken. Hierdoor zijn er in de periode waarin het bestemmingsplan geldt mogelijk maatregelen beschikbaar die op dit moment nog niet beschikbaar zijn. Een voorbeeld van zo een (“extra”) maatregel is het gebruik van crossmotoren met elektrische motor. Vooralsnog zijn wij van oordeel dat motorcross met crossmotoren met (volledig) elektrische motor op dit moment nog niet mogelijk is in de zin dat dit een alternatief of maatregel kan zijn.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

3. Inspraakreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam en het ontwerpplanmilieueffectrapportage Motorcrossterrein de Prikkedam hebben in de periode van 17 januari 2019 tot en met 27 februari 2019 ter inzage gelegen voor inspraak. In deze periode zijn de volgende twee inspraakreacties ontvangen:

1. inspraakreactie R.F. van Rossem en C.P. van Rossem van der Post, ontvangen op 25 februari 2019;
2. inspraakreactie Motorsportvereniging de Prikkedam, ontvangen op 27 februari 2019.

3.1 Inspraakreactie R.F. van Rossem en C.P. van Rossem van der Post

Opmerking 1

'De Commissie m.e.r. heeft een advies uitgebracht op de oorspronkelijke Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Dit document is naderhand gewijzigd. Het geluidonderzoek is gebaseerd op een gewijzigde NRD waardoor dit onderzoek niet parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r.'

Reactie van de gemeente op opmerking 1

Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarop het uitgevoerde geluidonderzoek "niet parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r.".

Op 13 januari 2017 hebben een verzoek om advies over het ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd. Dit is de ontwerp-NRD die in de periode van 5 januari 2017 tot en met 15 februari 2017 ter inzage heeft gelegen voor zienswijzen. Het advies van de commissie hebben wij op 20 april 2017 ontvangen.

Behalve het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij ook nog acht adviezen ontvangen van (andere) adviseurs en besturen en drie zienswijzen. Een samenvatting hiervan en onze reactie op de opmerkingen in de adviezen en zienswijzen hebben wij opgenomen in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein de Prikkedam. In die nota hebben wij ook het verzoek dat wij op 17 april 2017 hebben ontvangen van de Motorsportvereniging de Prikkedam (hierna: 'de MSV') samengevat en onze reactie opgenomen. Op grond hiervan heeft ons college op 12 december 2017 besloten om:

- in te stemmen met de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam;
- in te stemmen met de wijzigingen die volgen uit het verzoek van de MSV van 17 april 2017 zoals opgenomen in de nota;
- de NRD definitief te maken in overeenstemming met de nota.

Deze NRD (van 12 december 2017) was de basis voor het geluidonderzoek dat voor het ontwerpplanMER is uitgevoerd.

In het midden gelaten of het uitgevoerde geluidonderzoek "parallel loopt aan het advies van de Commissie m.e.r." merken wij op dat het advies van de Commissie voor de m.e.r. een advies is die wij in overweging nemen. Dit betekent niet dat het advies één-op-één overgenomen hoeft te worden. Op grond van wet- en regelgeving is dat ook niet nodig. Ook merken wij daarbij op dat de commissie op 7 maart 2019 ook een advies heeft gegeven over het ontwerpplanMER dat op basis van de NRD van

12 december 2017 is opgesteld. In dit advies is door de commissie niet opgemerkt dat het ontwerpplanMER onvoldoende aansluit op het advies van de commissie van 20 april 2017.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 2
'De beschrijving van de huidige situatie geeft de situatie aan zoals die nu aangetroffen wordt maar die niet op alle punten legaal is.
Bijvoorbeeld:
- de crossbaan heeft geen lengte van 1700 meter;
- het aantal parkeerplaatsen is erg algemeen gesteld;
- er is een minicrossbaan maar die is nooit bestemd;
- rondom het circuit bevinden zich niet overal geluidwallen;
- het terrein wordt sinds decennia gebruikt; echter dat dit gebruik nooit gelegaliseerd is wordt niet genoemd;
- dagrecreatief gebruik is nooit vastgelegd en nooit toegestaan.

Er worden hier derhalve feiten genoemd alsof die voor waar aangenomen kunnen worden; daarmee zijn ze suggestief en geven ze niet de werkelijke omstandigheden aan. Aldus is de gebruikte referentiesituatie (het uitgangspunt) niet correct.'

Reactie van de gemeente op opmerking 2
Vooraf merken wij op dat het begrip referentiesituatie vooral belangrijk is voor het planMER. De milieueffecten van het voornemen en de alternatieven worden namelijk bepaald in vergelijking met de effecten van de referentiesituatie. Hiermee is de beoordeling van de effecten relatief; namelijk in vergelijking met de referentiesituatie. Voor het bestemmingsplan op zichzelf is de referentiesituatie minder belangrijk. De beoordeling voor het bestemmingsplan vraagt namelijk een absoluut oordeel over het antwoord op de vraag of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Over de referentiesituatie hebben wij, ook naar aanleiding van de reactie van deze inspreker, in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam bij de NRD het volgende opgemerkt. "[. . .] een groot deel van de opmerkingen [zijn] vooral gericht op het geldende bestemmingsplan en de geldende vergunningen. Dit plan en deze vergunningen zijn voor wat ons betreft alleen belangrijk voor het bepalen van de referentiesituatie voor het planMER [. . .]. In dit verband hebben wij hierna dan ook verschillende reacties opgenomen op de betreffende opmerkingen.

Wij willen alle belanghebbenden vragen om de hierna opgenomen omschrijving van de referentiesituatie (die ook in de NRD en het planMER verwerkt zal worden) - op grond van het geldende bestemmingsplan en de geldende vergunningen - te aanvaarden. Dit is onze basis voor het vergelijken van de effecten van het op te stellen bestemmingsplan. Wij zijn namelijk van mening dat het nodig of tenminste wenselijk is om een nieuw bestemmingsplan voor de gronden binnen het perceel aan de Prikkedam 1a bij Makkinga vast te stellen (en wanneer mogelijk een nieuwe vergunning voor het terrein te verlenen). Vooral willen wij met de belanghebbenden dan ook in overleg over een voor alle belanghebbenden aanvaardbare situatie op en in de omgeving van het motorcrossterrein. Een blijvende verdeeldheid of (veronderstelde) onvolkomenheden in het geldende bestemmingsplan en in de geldende vergunningen draagt naar onze mening niet bij aan het vinden van die aanvaardbare situatie." Op basis hiervan hebben wij de referentiesituatie bepaald.

Wij stellen vast dat er blijkbaar nog altijd verschil van mening is met de inspreker over wat de referentiesituatie is of zou moeten zijn. Voor wat betreft de door de inspreker aangewezen onderdelen merken wij het volgende op:

- motorcrossbaan: in de referentiesituatie is de feitelijk, bestaande motorcrossbaan opgenomen met uitzondering van de bocht in het noordoosten van de baan. Hiermee heeft de baan een lengte van ongeveer 1.500 meter;
- parkeerplaatsen: het verzorgingsterrein en het parkeerterrein ten noordwesten van het motorcrossterrein zijn niet ingericht met afzonderlijke parkeerplaatsen. Hierdoor is het aantal parkeerplaatsen ook alleen in het algemeen te bepalen. Ons blijkt uit de inspraakreactie niet waarom dit niet voldoende is of kan zijn voor een voldoende beoordeling.
- beginnerscrossbaan: in de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam bij de NRD hebben wij het volgende opgemerkt.

  "In de toelichting van het op 10 juni 1980 vastgestelde bestemmingsplan Motorcrossterrein "Prikkedam" (bestemmingsplan 1980) is opgemerkt dat 'vooral de uitgangspunten ten aanzien van het natuurlijk milieu ertoe hebben geleid, dat de onlangs aangelegde jeugdcrossbaan niet als zodanig is bestemd. Deze baan ligt rondom een heideven. De vegetatie in en rondom deze ven zal op langere termijn door het gebruik van de baan in ernstige mate worden aangetast'.

  In artikel 9, lid 2 van de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat "indien het gebruik van de in het plan begrepen grond en gebouwen op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in strijd is met het gebruik, zoals dit in deze voorschriften is geregeld, is het verboden dit strijdige gebruik te wijzigen in die zin, dat door dit nieuwe gebruik de bestaande afwijkingen van de voorschriften naar de aard worden vergroot'.

  De beginnerscrossbaan was op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan al in gebruik. Het gebruik is op grond van het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt in die zin dat dit niet in de bestemming van de gronden is opgenomen. Hiermee is artikel 9, lid 2 van de regels van toepassing. Dit betekent dat het gebruik mag blijven plaatsvinden. Een wijziging hiervan is alleen mogelijk onder de voorwaarde dat de bestaande afwijkingen van de regels niet groter worden. Hiermee is de beginnerscrossbaan onder het overgangsrecht van het plan opgenomen."

  Hierbij merken wij – om misverstanden te voorkomen – nog op dat de beginnerscrossbaan ook geen onderdeel is van de referentiesituatie.
- geluidwallen: de referentiesituatie is bepaald op basis van de laatste beschikbare informatie over de hoogte van het motorcrossterrein. Dit betekent dat ook de ligging van de bestaande geluidwallen in de referentiesituatie is verwerkt.
- gebruik van het terrein: wij zijn naar ons oordeel altijd duidelijk geweest dat er voor een deel van het motorcrossterrein een ruimtelijk instrument ontbreekt. Daarvoor verwijzen wij onder andere de NRD, het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpplanMER.
- om misverstanden te voorkomen merken wij op dat het "dagrecreatief medegebruik" zoals wij dat bedoelen is het 'het medegebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten'. Dit onderscheiden wij van het gebruik voor veldsporten zoals "een mud- of survivalrun".

Voor het andere nemen wij de opmerkingen voor kennisgeving aan.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 3
‘De gemeente heeft de bevoegdheid voor drie wedstrijden per jaar. Wanneer er meer wedstrijden gewenst zijn, zoals is aangegeven: 8, dan zal het bevoegde gezag overgedragen moeten worden aan de provincie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 3
Wij gaan er van uit dat de inspreker met deze opmerking verwijst naar het onderscheidt dat wordt gemaakt in bijlage 1, categorie 19 van het Besluit omgevingsrecht (hierna: ‘Bor’). Bijlage 1 betreft de “aanwijzing van categorieën van inrichtingen en van vergunningplichtige inrichtingen, alsmede van gevallen waarin een ander bestuursorgaan dan burgemeester en wethouders het bevoegd gezag is”. Hierin is het volgende bepaald.

19.1. Inrichtingen waar:
[. . .]
g. [. . .] gelegenheid wordt geboeden tot het gebruiken van:
1°. gemotoriseerde modelvliegtuigen, -vaartuigen of -voertuigen;
2°. Bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden;”

19.2. “Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen behorende tot categorie 10.1, onder g, 2°, voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn”.

19.3. Voor de toepassing van onderdeel 19.2 blijven buiten beschouwing terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende drie weekenden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden [. . .]”.

Voor wat betreft het bestemmingsplan is de opmerking naar ons oordeel een onjuiste uiteenzetting van de hier van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Uit samenhang met de in de bijlage opgenomen artikelen van het Bor is af te leiden dat deze van toepassing is van aanvragen. In artikel 1 van het Bor is bepaald dat een aanvraag is een “aanvraag om een omgevingsvergunning”. De in bijlage 1, categorie 19 van het Bor gemaakte verdeling van taken is dan ook niet van toepassing bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

In aanvulling hierop merken wij nog op dat uit bijlage 1, categorie 19 naar ons oordeel niet blijkt dat ons college geen omgevingsvergunning kan verlenen voor meer dan drie wedstrijden per kalenderjaar. De voorwaarden bij deze wedstrijden zijn alleen dat de openstelling van het terrein minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weekenden per kalenderjaar.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 4
‘Onduidelijk is aan welke behoefte deze faciliteit voldoet. Aantallen gebruikers, de frequentie van het gebruik, aantallen en soorten voertuigen, technische specificaties (bij de verschillende activiteiten). Aantallen leden, donateurs, vrijwilligers waar zij vandaan komen is onduidelijk.’

Reactie van de gemeente op opmerking 4
Uit het bestemmingsplan 1980 blijkt dat de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein de Prikkedam al tenminste 40 jaar worden gebruikt voor motorcross. Op 22 augustus 2001 en op 28 april 2008 zijn milieuvergunningen verleend voor het gebruik van de gronden als motorcrossterrein. Op 7 mei 2019

hebben wij besloten om een (nieuwe) last onder dwangsom op te leggen voor het handelen in strijd met de vergunning 2001. Hieruit leiden wij af dat de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein worden gebruikt voor motorcross en in die zin voorziet in een vraag.

In het verzoek van 17 april 2017 van de MSV is opgemerkt dat ‘het aantal mensen dat komt voor een training wisselend is. Als voorbeeld noemt de MSV “zondag 13 maart 2016: er waren [in] totaal 108 motorrijders”. Uit het verslag van het overleg van 29 maart 2019 van onze ambtenaren met de MSV blijkt ons dat er ‘gemiddeld ongeveer 70 rijders [zijn] maar [dat] het aantal zeer wisselend is’. Ook blijkt ons de MSV de laatste jaren ongeveer 130 tot 150 leden had en dat de vereniging ongeveer 2.500 dagpassen per jaar verkocht. Ook hieruit leiden wij af dat het motorcrossterrein in die zin voorziet in een vraag. Wij gaan er van uit dat een groot deel van de leden van de MSV uit onze gemeente of de directe omgeving komen.

Uit de onze informatie die voor ons beschikbaar is leiden wij af dat het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten is:
- motorcrosstrainingen op woensdagmiddag en zondagochtend, deze trainingen vinden gebruikelijk ook plaats;
- motorcrosswedstrijden op zondag, ten hoogste drie keer per jaar, ook deze wedstrijden vinden gebruikelijk plaats.

Naar ons oordeel is het voor het beoordelen van de behoefte aan het motorcrossterrein niet nodig om inzicht te hebben in ‘de soorten voertuigen, technische specificaties, donateurs en aantal vrijwilligers’.

Aanpassingen
Geen aanpassingen

Opmerking 5
‘Het recreatieve gebruik is in soort, moment en omvang niet aangegeven’

Reactie van de gemeente op opmerking 5
Wij gaan er van uit dat de inspreker met deze opmerking verwijst naar het “dagrecreatief medegebruik”. In artikel 1 van de regels van het bestemmingsplan het “dagrecreatief medegebruik” is bepaald dat dit is ‘het medegebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten’. Daarbij is in de omschrijving van de betreffende bestemmingen bepaald dat dit gebruik ondergeschikt moet zijn aan het “hoofdgebruik” van de bestemming. De opmerking dat het gebruik ‘in soort of omvang’ niet is bepaald is dan ook onjuist. De ‘soort’ is op grond hiervan namelijk wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten’ en de ‘omvang’ is ondergeschikt aan het hoofdgebruik. Op basis hiervan en de verwachte mogelijk effecten van dit gebruik is er voor ons geen aanleiding om ook het moment waarop dit gebruik mag plaatsvinden te bepalen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 6
‘Aard, duur en frequentie van het onderhoud is niet vastgelegd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 6
Wij merken op dat wij het geluidonderzoek in het algemeen zullen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in ook het effect van het onderhoud van het motorcrossterrein in overweging nemen.

Aanpassingen

PlanMER (geluidonderzoek): geluidonderzoek heroverwegen en aanvullen.

Opmerking 7
‘Niet duidelijk is waarom het gebruik op deze locatie wenselijk is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7
Wij stellen vast dat de mogelijkheden voor het gebruik van de gronden ter plaatse van het motorcrossterrein De Prikkedam voor motorcrossactiviteiten dat niet in strijd is met wet- en regelgeving worden op hoofdlijnen bepaald door:

- het op 10 juni 1980 door onze raad vastgestelde bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” voor zover hier door de Kroon met zijn uitspraak van 23 maart 1987 geen goedkeuring aan onthouden is;
- de op 22 augustus 2001 door gedeputeerde staten van Fryslân verleende milieuvergunning voor zover die op 8 januari 2003 niet door de AbRvS is vernietigd;
- de op grond van 28 april 2008 verleende milieuvergunning.

Dit gebruik is op dit moment op hoofdlijnen ook het werkelijke gebruik. Hier leiden wij uit af dat er sprake is van legaal gebruik van de gronden en dat dit gebruik voor de eigenaar van de gronden en de vergunningen wenselijk is. Voor een goede ruimtelijke ordening wordt het bestaande legaal gebruik in beginsel op grond van een bestemmingsplan mogelijk maakt. Op basis hiervan is het bestaande legale gebruik voor ons in beginsel ook wenselijk.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 8
‘Er wordt geen overzicht gegeven van de maximale mogelijkheden die er zijn om de geluidbelasting te beperken. Welke best beschikbare technieken (BBT) zijn hier mogelijk toepasbaar waardoor de geluidbelasting kan worden geminimaliseerd?’

Reactie van de gemeente op opmerking 8
Voor een overzicht van de best beschikbare technieken verwijzen wij naar het planMER.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 9
‘In het geluidonderzoek is de invloed van de minibaan buiten beschouwing gelaten. Ook de wijze van gebruik van deze baan met soorten voertuigen is niet aangegeven. Verder is de verplaatsing van deze baan op het terrein en het verplaatsen van de parkeergelegenheid niet onderzocht.’

Reactie van de gemeente op opmerking 9
De opmerking dat de (geluid)effecten van de beginnerscrossbaan niet in het onderzoek voor het ontwerpplanMER zijn overwogen is onjuist. Voor een overzicht van de voor het onderzoek gebruikte geluidmodel verwijzen wij naar figuur 3.1 en figuur 3.2 van het rapport van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek[6]. Dit rapport is als bijlage bij het ontwerpplanMER opgenomen.

[6] Peutz. Motorcrossterrein De Prikkedam. Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en planMER.

In het aanvullende geluidonderzoek zullen wij ook onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de beginnerscrossbaan op het motorcrossterrein en de directe omgeving en de effecten daarvan.

Aanpassingen
planMER: uitvoeren van onderzoek naar de mogelijkheden voor het verplaatsen van de beginnerscrossbaan op het motorcrossterrein en de directe omgeving en de effecten daarvan.

Opmerking 10
‘Er wordt gesteld dat; bij recht ??? de openstellingsuren voor trainingen en 3 wedstrijden mogelijk blijven. Deze uitspraak loopt vooruit op de (gewenste?) uitkomst van de onderzoeken en geeft daarmee een vooringenomen houding van de onderzoekers weer. Uit de onderzoeken kan blijken - zoals B&W dat hebben aangegeven - dat in de huidige tijd en de nu van toepassing zijnde wetten er geen crossbestemming meer mogelijk is. Deze vermelding ontbreekt.’

Reactie van de gemeente op opmerking 11
Het is ons niet duidelijk naar welke tekst de inspreker hiermee precies verwijst maar de tekst is in die zin juist dat de openstelling van het motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor trainingen en drie wedstrijddagen bij recht onderdeel is van het voornemen. Dit uitgangspunt is nodig om onderzoek uit te kunnen voeren naar de (milieu)effecten van een dergelijke openstelling. De betreffende openstelling is dan ook uitdrukkelijk niet een al gemaakte keuze voor het bestemmingsplan. Elke schijn van een vooringenomen houding door de inspreker verwerpen wij dan ook. Wij zijn van oordeel dat een dergelijke werkwijze blijk geeft van een goed (wetenschappelijk) onderzoek op basis van de onderzoeksvraag dat een dergelijke openstelling in overeenstemming is of kan zijn met een goede ruimtelijke ordening. Uit het onderzoek moet blijken of die vraag ja of nee als antwoord moet hebben.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 12
‘De indruk is gewekt dat er naar gewenste uitkomsten is toegewerkt opdat er zoveel mogelijk aan de wensen van de motorclub kan worden voldaan.’

Reactie van de gemeente op opmerking 12
Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 11 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 13
‘De baanemissie is in een vooronderzoek vastgesteld op 118,5 dB(A). Landelijk wordt 113 tot 114 dB(A) als acceptabel aangenomen. In de berekende varianten wordt 115,3 aangehouden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 13
In het aanvullende geluidonderzoek zullen wij nog een keer de bronsterkte van het motorcrossterrein in overweging nemen.

Aanpassingen
planMER: uitvoeren van onderzoek naar bronsterkte van het motorcrossterrein.

Opmerking 14
‘De bepalende elementen voor tonaal geluid, zoals genoemd in rapporten van Peutz over andere motorcrossbanen, zijn hier buiten beschouwing gelaten. Bijvoorbeeld het aantal twee en viertakt motoren: 'welke motoren en aantallen die tegelijkertijd op de baan kunnen zijn bij trainingen en wedstrijden'.’

Reactie van de gemeente op opmerking 14
Het is ons niet duidelijk wat de bedoeling van de inspreker met deze opmerking is. In het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar het mogelijke tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein bij motorcrossactiviteiten (de resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 3 bij het rapport van het geluidonderzoek). Hieruit blijkt samengevat dat er tijdens de in september-oktober uitgevoerde geluidmetingen geen sprake was van een tonaal karakter van het geluid. Waarom hierbij ‘de bepalende elementen voor tonaal geluid [. . .] in beschouwing moeten worden genomen’ is ons niet duidelijk.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 15
‘De invloed van het tegelijkertijd gebruiken van de hoofdbaan en de minibaan is niet af te leiden uit de berekeningen. Ook wordt er geen duidelijkheid gegeven over de best beschikbare technieken (BBT) die al dan niet kunnen worden toegepast.’

Reactie van de gemeente op opmerking 15
Wij merken op dat wij het geluidonderzoek in het algemeen zullen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook het effect van het afzonderlijke gebruik van de beginnerscrossbaan in overweging nemen. Ook nemen wij daarbij de beste beschikbare technieken in overweging.

Aanpassingen
PlanMER (geluidonderzoek): geluidonderzoek heroverwegen en aanvullen.

Opmerking 16
‘Er wordt gekozen voor alternatief 3 met maatregelvariant 3, het voorlopig voorkeursalternatief, inhoudende:
• langtijdgemiddelde van 50 dB(A);
• het terug brengen van de emissie van 118,3 naar 115,3 dB(A);
• om 43 crossuren mogelijk te maken verhoging van 'de wallen' naar 8,2 meter;
• en voor het mogelijk maken van 67 crossuren verhogen van de wallen naar 9,2 meter.

Dit beslaat een veel groter aantal crossuren als op dit moment vergund is! Dit is een aanzienlijke uitbreiding. Hier wordt ruimschoots afgeweken van de richtwaarde die gebruikelijk is zoals de VNG die heeft vastgesteld. Uit de berekende uitkomsten zou dan variant 4 met maatregel 3 als voorkeur gekozen moeten worden waarbij er dan 13 of 21 crossuren mogelijk zijn.

De conclusie die uit deze laatste variant getrokken wordt, is dat dit niet reëel is omdat crossen op deze locatie dan niet mogelijk is. Door deze uitkomst als niet gewenst te kwalificeren wordt de vooringenomenheid van de onderzoekers bevestigd. Daarmee wordt er vooral tegemoet gekomen aan de wensen van de Motorclub en het aanvaardbare woon en leefklimaat wordt-achtergesteld.’

Reactie van de gemeente op opmerking 16

Vooraf verwijzen wij naar hoofdstuk 1.1 van het voorontwerpbestemmingsplan. Hierin is samengevat opgemerkt dat een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen en dat dit in de voorliggende situatie betekent:

- het in beginsel mogelijk van het bestaande gebruik dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving;
- het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Daarbij moet het bestemmingsplan ook uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijk mogelijk zijn.

In onze reactie 3 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam hebben wij hierover samengevat het volgende opgemerkt. Een goede ruimtelijke ordening is “het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen”. Daarbij is “een goede ruimtelijke ontwikkeling” “het streven naar het bevorderen van een duurzame ruimtelijke kwaliteit in een dynamische samenleving” waarbij dit “verlangt dat de overheid telkens alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie afweegt”.

Het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu betekent in de voorliggende situatie naar ons oordeel vooral ook het voorkomen van onaanvaardbare geluidbelastingen. Dit is naar ons oordeel (onder andere) het belang van de inspreker. Wij willen dit waarborgen door in het bestemmingsplan geluidgrenswaarden op te nemen. De keuze voor een bepaalde geluidgrenswaarde maken wij op basis van “alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie”. Bij ons besluit over het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zullen wij die afweging weer maken.

En voor wat betreft de opmerking dat ook hier sprake is van een vooringenomen houding verwerpen wij deze. Dat een door ons gemaakte keuze niet overeenkomt met de keuze die de inspreker gemaakt zou hebben is geen onderbouwing voor het oordeel dat onze keuze vooringenomen zou zijn.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 17
‘Invloed en gebruik van de geluidsinstallatie in verschillende omstandigheden is niet nader uitgewerkt.’

Reactie van de gemeente op opmerking 17
Zoals wij in onze reactie op opmerking 15 hiervoor hebben opgemerkt zullen wij het geluidonderzoek in het algemeen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook het effect van het gebruik van de geluidinstallatie in overweging nemen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 18
‘Het meetrapport heeft als basis twee meetdagen waarbij een trainingssituatie als uitgangspunt is aangenomen. De omstandigheden van deze metingen voldoen niet aan een werkelijke gangbare trainingssituatie. Er is geen definitie van een trainingssituatie vastgelegd. Verder zijn de meetgegevens niet gebaseerd op een wedstrijdsituatie maar daarvoor worden wel conclusies getrokken. Metingen door de FUMO in het kader van een opgelegde last onder dwangsom hebben vier dwangsommen opgeleverd. Deze feiten dissoneren met elkaar.’

Reactie van de gemeente op opmerking 18
Naar ons oordeel is het belangrijk dat de voor een bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken een voldoende onderbouwing (kunnen) zijn voor de mogelijkheden die het plan biedt. Dit onderzoeken kunnen een voldoende onderbouwing zijn als:

- de onderzoeken zijn uitgevoerd naar alle mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt (de onderzoekssituatie is “worst case”, en;
- de onderzoeken zijn uitgevoerd op basis van uitgangspunten die, die mogelijkheden kenmerken (de onderzoekssituatie is representatief).

Het in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidonderzoek waar de inspreker naar verwijst is een onderzoek naar één van de uitgangspunten van het voor het bestemmingsplan en planMER uitgevoerde geluidonderzoek. Belangrijk is dan ook dat dit onderzoek representatief is. Op basis van de ervaringen van onze ambtenaren en adviseurs die op de momenten van het uitvoeren van het geluidonderzoek op het motorcrossterrein ter plaatse aanwezig waren is er voor ons geen aanleiding voor het oordeel dat dit onderzoek niet representatief is. De inspraakreactie van de inspreker geeft ons geen aanleiding voor een ander oordeel.

Waarom de resultaten van het in september-oktober 2017 uitgevoerde geluidonderzoek afwijkt van de door de FUMO voor de handhaving uitgevoerde geluidonderzoeken blijkt ons niet uit de inspraakreactie. Ook dit geeft ons dan ook geen aanleiding voor een ander oordeel.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 19
‘Voor wedstrijdsituaties en trainingssituaties gelden bij de KNMV dezelfde geluideisen waardoor hogere toe te stane geluidemissies zoals in dit voorontwerp bestemmingsplan worden weergegeven voor wedstrijden niet aan de orde zijn.’

Reactie van de gemeente op opmerking 19
Uit informatie van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (hierna KNMV) blijkt ons dat door de KNMV “een overeenkomst [is] afgesloten waarin is vastgesteld dat de geluidsnorm voor motocross 94 dB(A) is voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor DMOMX en (O)NK-wedstrijden geldt een geluidsnorm van 100 dB(A).”[7] De stelling van inspreker dat ‘voor wedstrijdsituaties en trainingssituaties bij de KNMV dezelfde geluideisen gelden’ is dan ook onjuist in die zin dat voor verschillende wedstrijden ook verschillende grenswaarden van toepassing kunnen zijn.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 20
‘In dit document worden de onderwerpen 'handhaving', 'monitoring' en 'evaluatie' nergens benoemd nog behandeld.’

Reactie van de gemeente op opmerking 19
In het planMER wordt, in overeenstemming met artikel 7.39 van de Wm, uiteengezet hoe ‘monitoring en evaluatie’ kan plaatsvinden.

Aanpassingen

[7] https://knmv.nl/kennisbank/wat-is-de-geluidsnorm/.

PlanMER: opnemen van een overzicht van de mogelijkheden voor ‘monitoring en evaluatie’.

Opmerking 20
‘Met betrekking tot de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt er over gesproken dat voor wat betreft de ruimtelijke ordening dit voorontwerp is voorgelegd aan de betrokken instanties, (dus toe te voegen de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn). Welke instanties dat zijn is onduidelijk.’

Reactie van de gemeente op opmerking 20
In hoofdstuk 2 van deze nota is een overzicht opgenomen van de adviseurs en besturen aan wie wij een verzoek om een overlegreactie hebben verstuurd.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 21
‘De conclusie dat er onder voorwaarden aan de wensen van de MSV kan worden voldaan, is gebaseerd op aannamen voor het toegepaste/aangepaste computermodel voor het geluidonderzoek. Deze aannamen geven aanleiding om de uitkomsten ter discussie te stellen waardoor de conclusies herroepen moeten worden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 21
Uit deze opmerking van de inspraakreactie van de inspreker blijkt ons niet naar welke “aannames” anders dan die, die hiervoor zijn uiteengezet de inspreker precies verwijst. De opmerking nemen wij dan ook voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 22
‘De gevolgen van het Koninklijk Besluit van 1987 zijn niet terug te vinden in de conclusie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 22
Ons is niet duidelijk wat de inspreker met deze opmerking in de inspraakreactie bedoelt maar wij gaan er van uit dat dit overeenkomt met opmerking 3 in de zienswijze van de inspreker op de ontwerp-NRD dat ‘de Kroon heeft bepaald dat het gebruik van het motorcrossterrein moet worden gekontinueerd, onder voorwaarde dat de daarvan gevolg zijnde lawaaibelasting van de omgeving niet zal toenemen, noch in omvang, noch in tijd”. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 3 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Samengevat is deze reactie dat de raad van de gemeente een bestemmingsplan vaststellen om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Op basis van de Memorie van Toelichting bij de Wro zijn wij van mening dat een beleidsuitspraak van 10 juni 1980 en een Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 op dit moment niet per se een goede ruimtelijke ordening betekenen.

In aanvulling daarop merken wij op dat een goede ruimtelijke ordening wordt bepaald door de raad en niet door de Kroon (nu AbRvS). Dit overweegt de AbRvS haar uitspraken hierover gebruikelijk ook: “bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het

recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening".[8]

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 23
'Aan beleidskaders zijn er enkele toetsdocumenten niet meegenomen zoals de kadernota sport, Frysk milieuplan 2015-2016.'

Reactie van de gemeente op opmerking 23
Wij gaan er van dat de inspreker in zijn opmerking over de "kadernota sport" verwijst naar de Kadernota sport en bewegen in Zuidoost Friesland (2017-2021). Het hierin opgenomen beleid is vooral gericht op:
- "sport en bewegen";
- "sportstimulering, het bevorderen van bewegen, het versterken van de lokale sportorganisaties en de bijdrage die sport en bewegen levert aan beleidsterreinen zoals onderwijs, gezondheid [en] het sociale domein";
- "bewegen en breedtesport".

Uit deze opmerking van de inspraakreactie blijkt ons niet waarom deze nota belangrijk is voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein de Prikkedam. Naar ons oordeel past het (voorontwerp)bestemmingsplan binnen het in deze nota opgenomen beleid. Een aanvullende beoordeling van het plan is naar ons oordeel niet nodig.

Over het Frysk Milieuplan 2015-2016 hebben wij overleg gehad met de provincie Fryslân. Uit dit overleg blijkt ons dat dit milieuplan niet meer het geldende plan is. Daarbij acht de provincie een milieuplan ook steeds minder nodig nu milieu onderdeel is of wordt van andere beleidsterreinen. Ook is een milieuplan niet nodig nu provinciale staten herhaaldelijk hebben besloten om geen milieugrenswaarden vast te stellen die strenger zijn dan hogere wet- en regelgeving.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 24
'De conclusies die per getoetst document worden getrokken zijn gericht op tot stand brengen van de wensen die voorafgaand aan de onderzoeken zijn gesteld waarbij de wensen van omwonenden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op de tweede plaats worden gezet.'

Reactie van de gemeente op opmerking 24
De opmerking dat het belang van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor ons keer-op-keer op de tweede plaats komen verwerpen wij met kracht. Zoals wij herhaaldelijk hebben opgemerkt is het voorbereiden van een bestemmingsplan voor ons het afwegen van alle van toepassing zijnde ruimtelijke belangen waarbij dit in de voorliggende situatie dit vooral een afweging tussen de belangen van het mogelijk maken van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein en de belangen van het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Daarbij is het ene belang (vooraf) niet meer of minder belangrijk dan het andere. Dat wij in ons besluit het ene belang het andere stellen is het resultaat van de belangenafweging die wij moeten maken. Maar het resultaat kan nooit zijn dat er naar ons oordeel sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu.

[8] Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (2019). Uitspraak van 8 mei 2019. 201706892/1/R3.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 25
‘Nevenactiviteiten zijn niet mogelijk aangezien die bij de vergunning van 2000 moesten worden geschrapt naar aanleiding van het Koninklijk Besluit van 1987.’

Reactie van de gemeente op opmerking 25
Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD een overeenkomstige opmerking gemaakt. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 34 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Hierin hebben wij samengevat opgemerkt dat het vaststellen van een bestemmingsplan vraagt om het overwegen van de (verwachte) omstandigheden op dat moment. Eén van die omstandigheden is naar ons oordeel het verzoek van de MSV om aanvullende activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken. Daarbij verwijzen wij ook naar onze reactie op opmerking 22 hiervoor.

Opmerking 26
‘Het aantal parkeerplaatsen voor 1300 bezoekers is niet toereikend in de situatie van wedstrijden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 26
In het planMER zullen wij ook de effecten van verkeer en parkeren overwegen.

Aanpassingen
PlanMER: overwegen van de effecten van verkeer en parkeren.

Opmerking 27
‘Betreffende de referentiesituatie dient uitgegaan te worden van de legale bestaande situatie; dat is zonder de illegaal aangebrachte voorzieningen. Welke vergunningen zijn wel afgegeven.???’

Reactie van de gemeente op opmerking 27
Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD opgemerkt dat “de referentiesituatie wordt bepaald door;
- Het bestemmingsplan van 1980
- Het kroonbesluit van 1987
- De provinciale vergunning van 28 augustus 2001, deel vernietigd in 2003
- De gemeentelijke uitbreidingsvergunning van 28 april 2008”.

In onze reactie op deze opmerking hebben wij opgemerkt dat “de referentiesituatie de bestaande situatie samen met de autonome ontwikkeling betreft. Daarbij betreft de bestaande situatie ‘alle vergunde activiteiten die zijn gerealiseerd, uitgezonder illegale activiteiten’. De in de zienswijze genoemde plannen, besluiten en vergunningen zijn naar ons oordeel een volledig overzicht van de ‘vergunde activiteiten’”. In aanvulling hierop merken wij op dat op:
- 21 mei 2016 door burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning is verleend voor het parkeren op wedstrijddagen ten noordwesten van het motorcrossterrein;
- 8 mei 2018 door burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning is verleend voor het vervangen van geluidschermen;
- 18 december 2018 door de raad een voorbereidingsbesluit op grond van artikel 3.7 van de Wro is vastgesteld.

Daarbij zijn voor 2000 ook bouwvergunningen verleend voor:
- een tijdwaarnemershuis;
- een materiaalberging en kantine;

- het uitbreiden van de kantine en een toiletgebouw;
- een kantine, afspuitplaats en geluidscherm.

Ook verwijzen wij naar onze reacties op opmerking 5 en opmerking 22 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 28
'De keuze wordt mede bepaald door de (veronderstelde?) wens van de motorcrossers om niet meer dan 10 km te willen reizen. De wens van de omwonenden (die daar het hele jaar wonen) is dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt vastgesteld in het landelijke gebied. Daar geldt een gebiedstype met een referentie geluidswaarde van 40 dB(A) en deze is niet het onderwerp van de onderzoeken. Ook dient er rekening gehouden te worden met de omliggende natuurgebieden; deze inrichting eist een zware tol van deze gebieden, ook naar de toekomst toe.'

Reactie van de gemeente op opmerking 28
Voor wat betreft de opmerking over de wens om een aanvaardbaar woon- en leefmilieu verwijzen wij onder andere naar onze reactie op opmerking 16 en opmerking 24 hiervoor. De door de inspreker opgemerkte "referentie geluidswaarde van 40 dB(A)" volgt uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Hierin is opgemerkt dat "de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is opgesteld als hulpmiddel bij het voorkomen en beperken van hinder door industrielawaai. [. . .] Het instrumentarium van de Wet milieubeheer (Wm), waartoe de vergunning behoort, kan hiervoor worden ingezet."[9] De Wm is gericht op het waarborgen van een voldoende bescherming van het milieu.

Wij werken aan het opstellen van een bestemmingsplan voor het motorcrossterrein. Dit bestemmingsplan stellen wij op, op grond van artikel 3.1 van de Wro. Zoals opgemerkt is de Wro gericht op het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening. Wij hebben (vooralsnog) de keuze gemaakt om bij het voorbereiden van plan gebruik te maken van het in bijlage 5.3 opgenomen 'toetsingskader' van de uitgave Bedrijven en milieuzonering[10]. In deze bijlage is een "voorbeeld-toetsingskader" opgenomen voor het beoordelen van een aanvaardbare geluidimmissie.

Wij zijn van oordeel dat het gebruik maken van de uitgave Bedrijven en milieuzonering en het hierin opgenomen "voorbeeld-toetsingskader" logisch is omdat deze gebruikt kan worden bij:
1. "het opstellen van bestemmingsplannen";
2. de "toetsing van toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten, eventueel in het kader van een ontheffing, projectbesluit of planherziening".[11]

De uitgave is dan ook in het bijzonder opgesteld om het voorbereiden van een bestemmingsplan te ondersteunen.

Daarbij is de opmerking van inspreker dat "een referentie geluidswaarde van 40 dB(A) [. . .] niet het onderwerp van de onderzoeken" is onjuist. In het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein (uitgedrukt in een aantal crossuren) bij een geluidgrenswaarde van 40 dB(A). Uit de resultaten hiervan blijkt dat het aantal crossuren uiteenloopt van 1 crossuur tot 6 crossuren.

[9] Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (pag. 4).
[10] Bruinsma, R. en C.M. Brunner (2009). *Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag, Sdu Uitgevers BV (pag. 193 e.v.).
[11] Bruinsma, R. en C.M. Brunner (2009). *Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag, Sdu Uitgevers BV (pag. 20).

Een onderzoek naar de effecten van een gebruik van motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten op de natuur is onderdeel van het vervolg van de voorbereiding van het bestemmingsplan. De opmerking dat ‘er ook rekening dient te worden gehouden met de omliggende natuurgebieden’ nemen wij op dit moment dan ook voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 29
‘Er is slechts gekeken naar terreinen die hetzelfde of een groter oppervlak hebben dan het huidige terrein. Het is zeer wel mogelijk om een volwaardig motorcrossterrein te situeren op een kleinere oppervlakte zoals daar meerdere voorbeelden van zijn in Nederland.’

Reactie van de gemeente op opmerking 29
De oppervlakte van he bestaande motorcrossterrein zoals dat in de bestemming Sport - Motorcrossterrein in het voorontwerpbestemmingsplan is weergegeven is ongeveer 7 hectare. De oppervlakte van de parkeerruimte ten noordwesten van het motorcrossterrein is (zonder inbegrip van de verbindingswegen) ongeveer 0,8 hectare. Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat de oppervlakte van het motorcrossterrein 8 hectare nodig is. Deze oppervlakte is zonder inbegrip van de ruimte die nodig is voor de landschappelijke inpassing van het terrein. De oppervlakte van het bestemmingsplangebied is ongeveer 10,5 ha.

MSV De Prikkedam is een motorsportvereniging is als vereniging lid van de KNMV. Door de KNMV zijn in haar KNMV Motocross Circuitnormen 2019 voorwaarden opgenomen voor motorcrossterreinen en -banen. Hieruit blijkt onder andere dat de lengte van motorcrossbaan voor KNMV Motocrosswedstrijden ten minste 1.500 meter moet zijn. Op grond van de vergunning 2001 mag de MSV dergelijke wedstrijden ook (laten) organiseren op het motorcrossterrein de Prikkedam.

De lengte van de bestaande baan op het motorcrossterrein is ongeveer 1.500 meter. Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat op een alternatieve vestigingsplaats een terrein van een ongeveer overeenkomstige oppervlakte nodig is dan de oppervlakte van het motorcrossterrein de Prikkedam. Met inbegrip van een landschappelijke inpassing is dit naar ons oordeel een oppervlakte van ongeveer 10 hectare.

Hierbij merken wij op dat wij het onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen zullen heroverwegen en aanvullen. Dit zullen wij doen op basis van de volgende onderzoeksvraag die uit vaste rechtspraak over het gebruik maken van alternatieven is af te leiden: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein de Prikkedam waarbij “een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren”.[12]

Aanpassingen
planMER: heroverwegen en aanvullen van onderzoek naar alternatieve vestigingsplaatsen op basis van de onderzoeksvraag: kan gebruik gemaakt worden van een alternatieve vestigingsplaats voor het motorcrossterrein de Prikkedam waarbij “een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren”.

Opmerking 30
‘De huidige locatie voldoet niet aan de eis van 700 meter afstand tot geluidgevoelige objecten. Om hier wel aan te kunnen voldoen, zijn binnen de gemeente en wellicht daarbuiten mogelijkheden die niet verder zijn onderzocht. Binnen de provincie Friesland, Groningen, Drenthe, Flevoland en de

[12] Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 7 november 2012 (201202476/1/A1), r.o. 2 e.v.

Noordoostpolder zijn er al motorcrossmogelijkheden. Binnen de grenzen van de provincie Friesland zijn er wellicht plaatsten, zoals in Wolvega, of langs de N381 waar een motorcrossterrein wellicht wel mogelijk is.'

Reactie van de gemeente op opmerking 30
In de voorbereiding op het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij, als onderdeel van het planMER, een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieve vestigingsplaatsen voor het motorcrossterrein. Zoals wij hiervoor in onze reactie op opmerking 29 hebben opgemerkt zullen wij dit onderzoek heroverwegen en aanvullen. Uit het resultaat van dat onderzoek zal blijken of de vestiging van het motorcrossterrein op een alternatieve plaats mogelijk is.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 31
'In de beleidsplannen van de gemeente wordt gesproken over reductie van de C02-uitstoot. Door toename van crossactiviteiten wordt aan dit beleidsuitgangspunt niet voldaan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 31
Wij gaan er van uit dat de inspreker verwijst naar het beleid van onze gemeente zoals opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030. Ons beleid is gericht op "een duurzaam Ooststellingwerf in 2030". Voor wat betreft het onderdeel energie richten wij ons daarbij op "een duurzame, energie neutrale gemeente in 2030". In de versnellingsagenda is hierbij het volgende opgemerkt. "In 2030 gebruiken we niet meer energie (in TJ) dan we zelf duurzaam opwekken. [. . .] Opwekken van energie doen we duurzaam en met zo min mogelijk uitstoot van CO_2. Door energie neutraal te worden verlagen we onze CO_2-uitstoot substantieel. We blijven daarom inzetten op energiereductie en het duurzaam opwekken van energie. [. . .] Om onze ambitie te realiseren zetten we in op grootschalige opwek van zonne-energie, verduurzaming van de bebouwde omgeving en onderzoeken we de mogelijkheden van kleinschalige windenergie en mogelijke andere nieuwe energiebronnen."

Hieruit is af te leiden dat ons beleid niet is gericht op het beperken van de CO_2-emissie van afzonderlijke activiteiten. Of met andere woorden: een activiteit die (mogelijk) een toename van de CO_2-emissie heeft is per se in strijd met ons beleid. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat een toename van motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein in de periode dat het bestemmingsplan geldt niet per se ook een toename van de CO_2-emissie betekent. Zo zijn er ook ontwikkelingen waarbij gebruik gemaakt wordt van crossmotoren met een elektrische motor in plaats van een verbrandingsmotor. Wanneer die ontwikkeling blijft plaatsvinden en de elektrische energie op een goede manier beschikbaar komt kan er hierdoor sprake zijn van een afname van de CO_2-emissie.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 32
'Bij de beschouwing van de geluidmodellering wordt er uitgegaan van 'enkele' uitgangspunten. Onduidelijk is waarom en ook welke uitgangspunten achterwege blijven. Voor een zorgvuldige afweging van aannamen dienen zoveel mogelijk uitgangspunten te worden beschouwd om zo transparant mogelijk te kunnen komen tot aannemelijke uitkomsten. Er moet duidelijkheid zijn over de marges/onzekerheden die het model in zich bergt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 32

Zoals wij in onze reactie op opmerking 15 hiervoor hebben opgemerkt zullen wij het geluidonderzoek in het algemeen heroverwegen en aanvullen. Hierbij zullen wij in het algemeen ook de uitgangspunten en onzekerheden overweging nemen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 33
'Of de genoemde maatregelen uit variant 3 werkelijk uitvoerbaar en betaalbaar zijn, is niet uitgezocht; ook de noodzaak voor het bestaan van deze faciliteit, het economisch belang, binnen de gemeentegrenzen, is niet onderzocht.'

Reactie van de gemeente op opmerking 33
Een onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan - en de maatregelen die mogelijk nodig zijn als onderdeel van het plan - is onderdelen van het vervolg van de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Aanpassingen
Bestemmingsplan: uitvoeren van onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Opmerking 34
'Met betrekking tot de bestaande rechten is onduidelijk welke dat zijn. In de loop van 40 jaar hebben er allerlei ontwikkelingen op dit terrein plaatsgevonden. Echter voor een aantal daarvan is geen vergunning afgegeven, noch zijn andere rechten vastgelegd. Een inventaris van de werkelijke rechten dient te worden toegevoegd om als uitgangspunt een reëel beeld van de genoemde rechten te hebben voor vergelijking van de bestaande en de beoogde situatie.'

Reactie van de gemeente op opmerking 34
Wij gaan er van uit dat de inspreker verwijst naar de "bestaande rechten" van de MSV op het motorcrossterrein. Naar ons oordeel worden deze "rechten" vooral bepaald door:
- het bestemmingsplan 1980;
- de milieuvergunning 2001;
- de milieuvergunning 2008.

Daarbij merken wij op dat de "bestaand rechten" op grond van het bestemmingsplan worden bepaald door de mogelijkheden die het plan biedt en de "rechten" op grond van de verleende vergunningen door de activiteiten die op grond van de vergunningen mogelijk zijn gemaakt. In het bestemmingsplan (en/of het planMER als onderdeel van de onderbouwing van het bestemmingsplan) hebben wij deze "bestaande rechten" daar waar nodig voor een beoordeling naar ons oordeel voldoende uitgewerkt of werken wij die nog uit.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

3.2 Inspraakreactie Motorsportvereniging De Prikkedam

3.2.1 Voorontwerp bestemmingsplan

Opmerking 1
‘In zijn algemeenheid wil MSV aangeven dat motorcrossen net als bijv. voetbal, tennis, hockey een sport is, een sport waar veel tijd en geld in zit. MSV mist dit in de toelichting van het bestemmingsplan. Begrijpelijk dat het woord "motorcrossen" wordt gebruikt maar dat het een sport is, zou volgens MSV meer naar voren kunnen komen in het bestemmingsplan. MSV verzoekt de structureel "motorcross" te vervangen door "motorsport".’

Reactie van de gemeente op opmerking 1
Motorsport is naar ons oordeel de tak van sport waarbij gebruik gemaakt wordt van motorvoertuigen. Motorcross is daar een onderdeel van. Op basis van het geldende bestemmingsplan in samenhang met de verleende milieuvergunningen en de feitelijk, bestaande situatie is bereiden wij een bestemmingsplan voor in het bijzonder een motorcrossterrein voor. Motorsport in het algemeen maken wij daarbij uitdrukkelijk niet mogelijk. Op basis hiervan zijn wij dan ook van oordeel dat het vervangen van het begrip “motorcross” door “motorsport” niet juist is.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 2
‘Blz. 4: Het uitgangspunt van het plan is het mogelijk maken van het bestaande gebruik - dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving - van het terrein voor motorcrossactiviteiten.
Reactie: dit lijkt net alsof er nu niets mogelijk is en lijkt daarmee enigszins suggestief. De aanleiding is niet het mogelijk maken van bestaand gebruik maar zorgen voor een planologische regeling voor het terrein Prikkedam waarbij nadrukkelijk rekening wordt (of moet worden gehouden) gehouden met bestaande situatie en rechten. Er was tot aan 1980 sprake van een bestemmingsplan. Daarna is het door omstandigheden buiten MSV om niet gelukt om een sluitend juridisch bestemmingsplan te krijgen met alle gevolgen van dien. MSV stelt voor om de toelichting hierop aan te passen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 2
De uitleg dat uit het uitgangspunt is af te leiden dat het “lijkt alsof er nu niet mogelijk is” volgen wij niet. Die uitleg laten wij dan ook voor de inspreker. Naar ons oordeel is het uitgangspunt duidelijk. Het mogelijk maken van bestaande activiteiten die in strijd zijn met wet- en regelgeving (lees ook: waarvoor niet een vergunning is verleend terwijl die wel nodig is) is geen onderdeel van het uitgangspunt voor het opstellen van het bestemmingsplan. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 3
‘Blz 4: Daarbij moet het bestemmingsplan uitvoerbaar zijn: het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten moet redelijk mogelijk zijn. Ook is het belangrijk dat de in het plan opgenomen regels zijn te handhaven. Wanneer deze niet zijn te handhaven is het plan namelijk ook niet uitvoerbaar.

Reactie: hierbij zou ook aandacht gegeven moeten worden aan bestaande rechten (huidige milieuvergunning). Door de regels van dit voorontwerp lijkt het vooralsnog voor MSV niet uitvoerbaar (variant 3). MSV mist in de toelichting een onderbouwing ten aanzien van de bestaande situatie. In het rapport van Peutz, waar MSV een reactie op heeft gegeven maar waar helaas niet naar gekeken is, is aan de hand van een bepaald bronvermogen en het toenmalige baanverloop (met Tafelbult) door middel van een rekenmodel een aantal varianten vastgesteld. Kennelijk heeft het bestuur gekozen voor variant 3: om daar te komen dient het bronvermogen naar beneden bijgesteld te worden en moeten de wallen behoorlijk opgehoogd te worden. Bij deze berekening en de in het bestemmingsplan vertaalde uitgangspunten en bestemmingsplan regels is geen rekening gehouden met mogelijkheden om maatwerk toe te passen. Er is een norm gesteld zonder dat rekening gehouden wordt met de huidige situatie.

Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum 'etmaalwaarde' van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningvoorschriften de laatstgenoemde waarde of het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd.

Uw college heeft in 2016 met betrekking tot geluid e.e.a. laten uitzoeken door adviesbureau DGMR. Hierin wordt het volgende aangegeven (de namen zijn weggelaten): De uitleg van (geluidadviseur gemeente) voor wat betreft de bestaande rechten van de MCO is niet in lijn met hetgeen de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening hierover vermeldt (zie bijlage: pagina 25 m.b.t. normstelling bij bestaande inrichtingen). Volgens de Handreiking geldt dat als er in de oude vergunning een waarde hoger dan 55 dB(A) is vergund (MCO: 61 dB(A)) dat in een nieuwe vergunning dit moet worden beperkt tot 55 dB(A). Alleen indien het referentieniveau hoger is dan 55 dB(A) kan de waarde voor het referentieniveau worden gehanteerd, maar dat is bij Prikkedam niet het geval. Voor Prikkedam kan dus worden uitgegaan van 55 dB(A). Het feit dat (geluidadviseur gemeente) de bestaande rechten koppelt aan het vergunde aantal crossuren (of crossminuten) is ook niet in lijn met hetgeen in de vigerende vergunning van MCO is vermeld op pagina's 6 en 7 (zie bijlage). De provincie Friesland stelt hierin duidelijk dat de geluidvoorschriften de mogelijkheid geven tot een bepaalde geluidsuitstraling, alsmede de beperkingen die hieraan zijn verbonden. Het aantal crossminuten is dan ook geschrapt uit de voorschriften en begrippenlijst.

De feitelijke situatie maar ook de juridisch situatie zijn niet veranderd maar door nu in dit bestemmingsplan te kiezen voor max. 50 dB(A) voor de gehele omgeving als langtijdgemiddelde is het straks via een omgevingsvergunning milieu niet meer mogelijk om aan bovenstaande toe te komen. Dat lijkt in strijd met het motiveringsbeginsel. MSV komt later in deze inspraakreactie terug op het bestuurlijke afwegingsproces.

MSV verzoekt om in de toelichting een nadere onderbouwing op te nemen waarbij wordt ingegaan op bovenstaande.'

Reactie van de gemeente op opmerking 3

Zoals wij ook in onze reactie op opmerking 16 in hoofdstuk 3.1 hebben opgemerkt wordt het bestemmingsplan opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen en dat dit voor de voorliggende situatie betekent:

- het in beginsel mogelijk van het bestaande gebruik dat in overeenstemming is met wet- en regelgeving;
- het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Op basis hiervan hebben wij het voorontwerpbestemmingsplan ook opgesteld en stellen wij het ontwerpbestemmingsplan ook op. In onze reactie op opmerking 36 in hoofdstuk 3.1 hebben wij

uiteengezet wat voor ons het bestaande gebruik is (dus zonder inbegrip van de activiteiten die in strijd zijn met wet- en regelgeving). Daarbij hebben wij in onze reactie onder opmerking 34 in hoofdstuk 3.1 uiteengezet hoe wij de bestaande rechten bepalen. Hiervoor verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 16, 34 en 36 in hoofdstuk 3.1.

De door de inspreker opgemerkte “maximum ‘etmaalwaarde’ van 55 dB(A)” en de hieraan verbonden overwegingen volgen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. In onze reactie op opmerking 28 hiervoor hebben wij uiteengezet dat wij bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het motorcrossterrein gebruikmaken van de uitgave Bedrijven en milieuzonering. Het in deze uitgave opgenomen “voorbeeld-toetsingskader” gebruiken wij voor het beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De opmerkingen dat “geen rekening wordt gehouden met mogelijkheden om maatwerk toe te passen” en dat ‘er een norm is gesteld zonder dat rekening gehouden wordt met de huidige situatie” volgen wij dan ook niet. Zoals wij onder andere in onze reactie op opmerking 8 in hoofdstuk 2.3 hebben opgemerkt is het vaststellen van een bestemmingsplan het afwegen van alle ruimtelijke belangen die bij het plan betrokken zijn. De aard van het vaststellen van een bestemmingsplan maakt naar ons oordeel dat er hierbij altijd sprake van maatwerk. Dat het resultaat van die belangenafweging niet het resultaat is wat inspreker wil maakt dit niet anders. Dit overwegen wij ook voor wat betreft de opmerking over het betrekken van de huidige situatie in die belangenafweging.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 4
‘Blz 6:11. de Raad van State vernietigt op 18 juni 2014 het bestemmingsplan "Motorcrossterrein Prikkedam 2013" op basis van onvoldoende inzicht in de normen en geluidbelasting van het motorcrossterrein;

Reactie: er is in het kader van dat betreffende bestemmingsplan bij dat geluidonderzoek alleen gekeken naar bestaande vergunde situatie terwijl het bestemmingsplan ruimere mogelijkheden bood. Dat is een andere reden dan hierboven genoemd is. Overigens was in 2014 het standpunt van uw raad dat geen geluidregels opgenomen hoefden te worden in het bestemmingsplan.

Hieronder een onderdeel van de betreffende overweging: De raad stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan niet kan voorzien in regels met betrekking tot de geluidbelasting ten gevolge van de motorcrossbaan, maar dat de geluidbelasting voldoende wordt geregeld in de milieuvergunning. Het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de milieuvergunning, waar de raad zich op beroept, gaat ervan uit dat het motorcrossterrein gedurende maximaal zes uur per week wordt gebruikt, terwijl het plan het gebruik van het motorcrossterrein gedurende meer dan zes uur per week mogelijk maakt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich reeds gelet hierop niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving voldoende zijn onderzocht bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

MSV stelt voor om in de toelichting een juiste weergave op te nemen waarom destijds dat bestemmingsplan is vernietigd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 4
Naar ons oordeel is de in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen uitleg van de uitspraak van de AbRvS over het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013 juist. De AbRvS overweegt naar ons oordeel duidelijk dat de onderbouwing onvoldoende inzicht biedt in de effecten van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt: het bestemmingsplan biedt

mogelijkheden voor een openstelling van meer dan 6 uren per week terwijl de onderbouwing (zijnde het geluidonderzoek bij de verleende vergunning 2001) als uitgangspunt heeft een openstelling van 6 uren per week of minder. Hiermee biedt de onderbouwing onvoldoende inzicht in de geluidimmissie vanwege het motorcrossterrein.

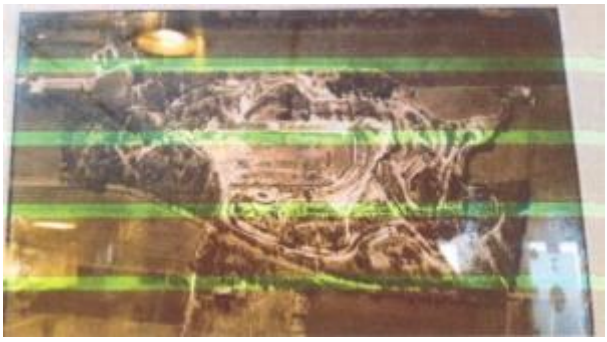
Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 5
‘Blz 8: Het motorcrossterrein ligt te midden van agrarische percelen van landschappelijke waarde en natuurterreinen. Binnen een straal van 400 meter liggen enkele kleine natuurgebieden. In de ruimere omgeving van de Tjongervallei komt een aantal zeer waardevolle natuurgebieden voor. Het motorcrossterrein ontleent zijn landschappelijke waarde hoofdzakelijk aan de beplanting rondom het gehele terrein.

Reactie: het terrein ligt in het buitengebied. Zo wordt net gedaan alsof natuur en landschappelijke waarde leidend is in dit gebied maar dat is onjuist. Het is een gevarieerd buitengebied met weilanden, al dan niet met enige geclusterde bospercelen. Het is een gegeven dat sinds de jaren '40 het betreffende (voormalig agrarische kale grond die gebruikt werd als schapenweide) terrein ingericht is als motorsportterrein. Het groen is juist ontstaan door de aanwezigheid van de crossbaan.

MSV is van mening dat geen sprake is van natuur maar gewoon "groen" rondom de baan. Door de loop van de jaren is dit groen ontstaan doordat geen onderhoud werd gepleegd en nadat bijvoorbeeld in het verleden een lus uit het rijparcours is gehaald. Dan ontstaat er vanzelf wel ruigte en groen. Dat is aan de andere kant ook wel de charme van het terrein. Uit onderzoeken is gebleken dat flora en fauna goed gedijd op en nabij een motorsportterreinen.

Hieronder een afbeelding van hoe de baan er ook heeft uitgezien. Geen natuur te bekennen.



MSV stelt voor om in te toelichting een stukje historie op te nemen over de ontstaansgeschiedenis van de baan en hoe de bosschages zijn ontstaan. Indien wenselijk kan MSV hiervoor een tekst aanleveren.’

Reactie van de gemeente op opmerking 5
Het voor de gronden in de omgeving van het motorcrossterrein geldende bestemmingsplan is het plan Buitengebied 2016. Op grond hiervan zijn de gronden in de omgeving voor een groot deel bestemd als Agrarisch. Een deel is ook bestemd als Natuur. Daarbij zijn de gronden ook dubbelbestemd als Waarde - Cultuurhistorie 1 of aangeduid als overige zone - handhaven openheid.

Uit de toelichting bij het bestemmingsplan Buitengebied 2016 blijkt dat de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie is opgenomen om het behoud van de ‘samenhang tussen de landschappelijke

en cultuurhistorische waarden van het essenlandschap, de heideontginningen en delen van de woudontginningen' te waarborgen. Voor wat betreft de aanduiding overige zone - handhaven openheid is opgemerkt dat deze is gericht op het behoud van de 'landschappelijke waarden van de beekdalen en essen te waarborgen'. Op basis hiervan zijn wij dan ook van oordeel dat de in de toelichting opgenomen omschrijving van de gronden in de omgeving van het motorcrossterrein juist is: de gronden zijn vooral in gebruik als agrarische cultuurgrond of als natuurgrond en hebben landschappelijke waarde.

Voor wat betreft de opmerking over de natuur op het motorcrossterrein merken wij op dat de inspreker in haar reactie op de ontwerpNRD een overeenkomstige opmerking heeft opgenomen. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 52 in hoofdstuk 3.2 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Samengevat hebben wij hier opgemerkt dat heide (of ruigte of groen) ook natuur is of kan zijn.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 6
'Blz 8: Op het motorsportterrein is een 1.700 meter lang circuit aanwezig, dat wordt gebruikt voor de motorcrosssport. Naast het hoofdcircuit is in het zuidoosten van het plangebied een beginnerscrossbaan aanwezig. Bijbehorende voorzieningen, zoals een tankplaats en een technische keuringsplaats zijn ook aanwezig. Het motorcrossterrein is van de omgeving afgeschermd met een hek en een bomenrij. Daarnaast bevinden zich rondom het circuit geluidswallen. Het motorcrossterrein is te bereiken via de entree aan de Prikkedam, centraal in het plangebied. Op het centrale deel bevindt zich een parkeerterrein voor ca. 250 auto's. Tevens zijn op dit centrale deel enkele gebouwen aanwezig, zoals een kassagebouw, een kantine, een jury gebouw, een loods dat dient als opslagruimte, een dieseltank en een toiletgebouw.

Het motorcrossterrein wordt sinds enkele decennia gebruikt door de MSV. De MSV heeft ongeveer 200 leden. Het terrein wordt wekelijks gedurende 2 dagdelen (woensdagmiddag en zondagochtend) in totaal 6 uren opengesteld voor het rijden met motoren tijdens de motorcrosstrainingen op de motorcrossbaan en op de beginnersbaan. Aanvullend op de wekelijkse trainingen vinden per jaar 3 wedstrijddagen plaats, die enkel op de motorcrossbaan plaatsvinden. Het terrein wordt daarnaast dagrecreatief gebruikt door wandelaars, ruiters en mountainbikers.

Reactie: het terrein wordt gebruikt voor motorsport maar ook voor trail rijden en door enduro motoren. Dit zijn motoren die ook op de weg mogen rijden. Er is naast een tankplaats ook een starthek aanwezig welke met name gebruikt wordt bij wedstrijden. Er wordt hier gesproken over het 'centrale deel" maar spreek liever over het "binnenterrein". Enkele decennia ? Dat is wat aan de krappe kant. Sinds 1946 wordt het terrein gebruikt als motorsportterrein en is sinds de invoering van bestemmingsplannen ook als zodanig bestemd (geweest). Bij een wedstrijd wordt zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan gebruikt. MSV stelt haar terrein ook open voor wandelaars, fietsers en ruiters.

MSV stelt voor de tekst van de toelichting aan te passen aan de hand van bovenstaande.'

Reactie van de gemeente op opmerking 6
Trial (dat is gericht op “de kunst van het rijden, om de behendigheid, niet om de snelheid in de eerste plaats”[13]) en enduro (dat is gericht op het rijden “over moeilijk parcours waarin vooral het uithoudingsvermogen getest wordt”[14]) zijn naar ons oordeel onderdeel van de motorsport. De door de inspreker gewekte tegenstelling (‘het terrein wordt gebruikt voor motorsport maar ook voor trial en enduro’) volgen wij dan ook niet.

Voor de gronden waar de inspreker met het begrip “binnenterrein” naar verwijst maken wij op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan gebruik van het begrip “verzorgingsterrein”. Wij blijven dit begrip gebruiken.

Voor het andere zijn wij van oordeel dat dit ons geen aanleiding geeft voor aanpassingen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan: in het bestemmingsplan steeds gebruik van dezelfde begrippen en omschrijvingen die maar voor één uitleg vatbaar zijn.

Opmerking 7
‘Blz 8: Bij recht blijven de openstellingsuren voor trainingen gehandhaafd op maximaal 6 uren per week. Dit zal plaatsvinden tijdens de reguliere trainingstijden op woensdagmiddag en zondagochtend. Ook de 3 wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden blijven bij recht mogelijk.

Reactie: openstellingsuren: duidelijk moet zijn wat hieronder verstaan wordt. Voor MSV zijn het 3 trainingsuren op woensdag en zondag waarop getraind c.q. de baan gebruikt kan worden voor motorsport. Het terrein open doen om mensen toe te laten kan niet gebonden zijn aan deze 3 uur. Dit is geen uitvoerbare "regel". Er is bijv. ook onderhoud nodig en MSV vergadert ook in het clubgebouw. Het gaat er voor de omgeving om wanneer er op de baan feitelijk motorsport wordt bedreven, dus het gebruik van de baan (inclusief jeugdbaan) is wezenlijk. Het zijn gebruiksuren van het parcours (hoofdbaan/jeugdbaan): woe 3 uur en zon 3 uur binnen de voor de omgeving bekende tijden.

MSV stelt voor om het woord openstellingsuren te schrappen uit de toelichting (en ook de regels) want dit impliceert dat het terrein max 6 uur per week open mag zijn en dat is niet het geval. Het gaat om het gebruik van de parcours (hoofdbaan/jeugdbaan) ten behoeve van motorsporttraining en dat is 6 uur per week.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7
Wij zijn met de inspreker van oordeel dat in het bestemmingsplan zo duidelijk als mogelijk omschreven moet zijn wat onder het begrip “openstelling” begrepen wordt of moet worden. Het ontwerpbestemmingsplan zullen wij hier op aanpassen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan: in het bestemmingsplan een duidelijke omschrijving opnemen van het begrip openstelling.

Opmerking 7
‘Blz 9: In de nieuwe situatie kan bij afwijking en onder voorwaarde het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden worden uitgebreid van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt. Daarnaast kunnen er 5 clubwedstrijden per jaar plaatsvinden. Ook deze uitbreiding van het gebruik is bij afwijking en onder voorwaarden mogelijk. De

[13] Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal.
[14] Van Dale Groot woordenboek der Nederlandse taal.

clubwedstrijden zijn alleen bedoeld voor de clubleden en worden gehouden op de zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

Reactie: MSV is blij met deze opening echter volgens de regels moet MSV eerst twee jaar wachten (of nog langer indien het nog langer duurt met onherroepelijk worden) en laten zien dat ze binnen de geluidnorm kan blijven. MSV vraagt zich af of een dergelijke regel juridisch mogelijk is.

MSV heeft in bij het activiteitenoverzicht het woord clubwedstrijd genoemd. MSV wil daarmee niet zeggen dat dit ook alleen maar voor clubleden van MSV is bedoeld. Het is een open clubwedstrijd die door MSV zelf wordt georganiseerd voor leden maar ook voor mensen die elders lid zijn bijvoorbeeld. Wie meedoet is ruimtelijk niet relevant. De drie thans vergunde wedstrijden zijn landelijke of regionale wedstrijden waarbij MSV faciliteert. In de regels worden dit KNMV-wedstrijden genoemd. Het is ruimtelijk niet relevant onder welke "vlag" een wedstrijd wordt georganiseerd. Vandaag is het KNMV maar morgen is het bijv. MON (Motorsport Organisatie Nederland). Het specificeren van namen/organisaties is ruimtelijk niet relevant en kan er zelfs toe leiden dat als KNMV ophoudt te bestaan er dan geen wedstrijden meer georganiseerd zouden kunnen worden. Daarmee is het noemen van namen/organisaties in juridisch bindende regels onwenselijk.

Daarnaast wil MSV opmerken dat de woensdag dicht zijn voor een wedstrijd (veelal op zondag) niet een voorwaarde uit de geldende milieuvergunning is. Dit deed MSV o.a. om de baan te kunnen prepareren voor een wedstrijd en uit coulance naar de omgeving. Vanuit de gemeente wordt hierover opgemerkt dat het wel zo in de aanvraag van destijds staat. MSV is van mening dat sinds 2005 (wijziging Wet milieubeheer) daar in redelijkheid geen beroep meer op gedaan worden. Vroeger was het gebruikelijk om de aanvraag onderdeel te laten zijn van de vergunning. Om dit automatisme te ontmoedigen is die bepaling in 2005 geschrapt uit de Wet Milieubeheer. Hierdoor werd namelijk de handelingsvrijheid van inrichtingen (onnodig) beperkt. Beschrijvingen lenen zich niet om juridisch bindend te zijn voor zowel inrichting als omgeving. Het lijkt daarom dan ook niet redelijk te stellen dat dit wel zo zou zijn omdat het nu eenmaal in een aanvraag van nota bene 1996 is omschreven. Dat is ook de reden dat MSV verzoekt om dit als zodanig in de toelichting op te nemen en niet te vertalen naar de (ruimtelijke) regels.

MSV stelt voor e.e.a. in de toelichting te (laten) verduidelijken wat bedoeld wordt met clubwedstrijden en in de tekst aan te geven dat de dag sluiting voor een wedstrijd niet als voorwaarde is opgenomen in de geldende milieuvergunning. Het is meer een gewoonte geworden zonder dat het juridisch voorgeschreven is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 7

De in artikel 5.5 opgenomen voorwaarde voor het afwijken van de gebruiksregels dat een omgevingsvergunning hiervoor alleen verleend kan worden vanaf 2 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan achten wij wenselijk. Wij zijn namelijk van oordeel dat het bestemmingsplan niet het einde van een proces is maar het begin. Het plan is een begin van een proces waarin wij de situatie in overeenstemming willen brengen met een goede ruimtelijke ordening. Met het vaststellen van het plan bepaald onze raad wat dit in de voorliggende situatie is. Naar ons oordeel past het daarbij niet om direct na het onherroepelijk worden al af te wijken. Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom het opnemen van een dergelijke voorwaarde niet mogelijk zou kunnen zijn.

Wij volgen dat opmerking van de inspreker dat het minder wenselijk is om begrippen als KNMV-wedstrijden te gebruiken. Wij zullen het gebruiken van deze begrippen bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan heroverwegen.

Voor wat betreft de sluiting van het motorcrossterrein op de zondag én woensdag voor een wedstrijddag zijn en blijven wij van oordeel dat de aanvraag onderdeel is van de vergunning. Met de door de inspreker

bedoelde wijziging van de Wm is de regel op grond waarvan het uitdrukkelijk mogelijk was om de aanvraag onderdeel van de vergunning te laten zijn niet meer in de wet opgenomen. Hieruit is alleen niet af te leiden dat dit niet meer mogelijk is. Ook volgt hier niet uit dat de aanvraag geen betekenis meer heeft als die onderdeel van een vergunning is. De bedoeling van de wijziging van de Wm is om bij het verlenen van een vergunning overwogen een keuze te maken om (delen van) de aanvraag onderdeel van de vergunning te maken. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat een dergelijke sluiting ook onderdeel is (of kan zijn) van het beperken van de som van de geluidimmissie per week waardoor dit ook onderdeel is (of kan zijn) van de onderbouwing dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

Aanpassingen
Bestemmingplan en planMER: het gebruik van begrippen als KNMV-wedstrijden heroverwegen.

Opmerking 8
‘Blz 9: De veldsporten mogen slechts 1 keer per week, gedurende 3 openingsuren worden uitgevoerd.

Reactie: in ons activiteitenoverzicht hebben wij verzocht om naast de motorsportactiviteiten ook (geluidarme) activiteiten te mogen ontplooien. Het terrein van MSV is immers een terrein dat zich leent voor meerdere doeleinden. Dit is goed voor mensen uit de omgeving maar ook ter promotie van sportmogelijkheden in de gemeente Ooststellingwerf. Omdat het terrein beperkt is in het gebruik voor motorsport en MSV bestaansrecht wil houden, is gekeken naar andere vormen van sport-beoefening en/of recreatie. Deze 3 uur "openstelling" per week voor geluidarme activiteiten draagt niet bij aan een goede exploitatie van ons terrein. We hebben deze activiteiten nodig om de baan exploitabel te houden en waar nodig nog investeringen te doen om de motorsport mogelijk te blijven maken.

Het is niet zo dat MSV een commerciële inrichting is of wordt voor sport en recreatie. Wij blijven werken met vrijwilligers dus de komst van enkele andere sportbeoefenaars zoals bijv. hangboogschieten, mudrun-survivaltrainingen, bootcamp, zal ook met deze vrijwilligers moeten. MSV wil het terrein regulier openstellen voor trainingen in de buitenlucht zoals fietsen, lopen, survivalen, handboogschieten. Niet regulier voor wedstrijden. De gehanteerde "max. 50 personen" is acceptabel.

Het kunnen organiseren van een bootcamp-wedstrijd, mountainbikewedstrijd of een survivalrun zou kunnen passen in de 12-dagenregeling. MSV verzoekt om de 12-dagenregeling in de toelichting op te nemen en aan te geven of qua afwijking van geluidnormen voor deze activiteiten de 12- dagenregeling toegepast kan worden. Ook dit onderdeel zou meegenomen moeten worden in het akoestisch onderzoek van Peutz. Daar is eerder om verzocht maar MSV ziet deze (evenementen)activiteit niet terug in het akoestisch onderzoek van Peutz.

MSV stelt voor in de toelichting bovenstaande motivatie op te nemen en te omschrijven dat dit als geluidarme nevenactiviteit een toegevoegde waarde heeft voor zowel MSV maar ook voor de sport binnen gemeente Ooststellingwerf. MSV verzoekt aan te geven dat hier enige flexibiliteit mogelijk is en dit te vertalen naar de regels. Ook hierbij is de omschrijving van openstellingsuren en dagperiode van belang (daarover later meer).’

Reactie van de gemeente op opmerking 8
In het verzoek van de MSV van 17 april 2017 vraagt de MSV om recreatief medegebruik in de zin ‘bootcamptrainingen en survivaltrainingen, handboogschieten’ en overeenkomstige activiteiten mogelijk te maken. Wij hebben de keuze gemaakt om een dergelijk gebruik op grond van het bestemmingsplan mogelijk te maken als onderdeel van het begrip veldsport. Hiermee hebben wij het gebruik willen onderscheiden van het voor ons daadwerkelijke gebruik voor (dag)recreatief medegebruik met activiteiten als wandel, fietsen en hiermee overeenkomstige activiteiten. Wij zijn van oordeel dat het op dit moment nodig en wenselijk is om het gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten

ondergeschikt te laten zijn aan het gebruik voor motorcrossactiviteiten. Daarvoor hebben wij overwogen dat wij het bestemmingsplan opstellen om:

1. in de eerste plaats te voldoen aan artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;
2. in de tweede plaats de op grond van de vergunning 2001 mogelijk gemaakte activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.;
3. in de derde plaats de op grond de vergunning 2008 mogelijk gemaakte activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.;
4. in de vierde plaats de in het verzoek van MSV de Prikkedam (hierna: MSV) van 17 april 2017 (hierna: verzoek van de MSV 2017) opgenomen activiteiten ruimtelijk mogelijk te maken, voor zover dat mogelijk is op basis van 1.

Ook hebben wij daarbij overwogen dat het sinds de uitspraak van de Kroon van 23 maart 1987 waarbij aan een deel van het bestemmingsplan 1980 “alsnog goedkeuring [is] onthouden” onduidelijk is of er in de omgeving van het motorcrossterrein sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor wat betreft het geluid vanwege het motorcrossterrein.

In artikel 5, lid 5.1, onder aanhef en h. is op basis hiervan bepaald dat het gebruik voor veldsportactiviteiten ondergeschikt moeten zijn aan het gebruik als motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten. Omdat hierbij nog de vraag over kan blijven wanneer het gebruik voor veldsportactiviteiten onderschikt is, hebben wij in artikel 5, lid 5.4.4. dit uitgewerkt. Ondergeschikt betekent voor ons onder andere dat het aantal openstellingsuren voor veldsportactiviteiten minder is dan of ten hoogste overeenkomstig is aan het aantal openstellingsuren voor motorcrossactiviteiten. Het aantal openstellingsuren voor motorcrossactiviteiten moet minder zijn dan acht uren per week. Dit betekent dat het aantal uren voor veldsportactiviteiten ook minder dan acht uren per week moeten zijn. In artikel 5, lid 5.4.4., onder a. is bepaald dat het aantal uren ten hoogste drie is. Naar aanleiding van de inspraakreactie zullen wij deze regel in heroverweging nemen maar wij blijven bij onze keuze dat het gebruik voor veldsportactiviteiten ondergeschikt moet zijn.

Ook vraagt de MSV in het verzoek van 17 april 2017 om “max 4 x een sportief en geluidarm evenement/activiteit [mogelijk te maken] zoals bijvoorbeeld een MUD/survivalrun, groepsdag met outdooractiviteiten, mountainbikewedstrijd, crosscountry (lopend of met paard)” “binnen de mogelijkheid van de 12-dagenregeling (evenementen) voor de incidentele bedrijfssituatie”. Op basis van onder andere onze overwegingen hiervoor zijn wij van oordeel dat het op dit moment niet wenselijk is om dergelijke evenementen op grond van het bestemmingsplan mogelijk te maken. Op het moment dat de MSV een dergelijk evenement wil organiseren kan de MSV daarvoor een vergunning aanvragen. Op basis van die aanvraag willen wij dan beoordelen of wij medewerking kunnen verlenen aan het evenement en daarvoor een vergunning kunnen verlenen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan: de openstellingsuren voor veldsportactiviteiten in heroverweging nemen.

Opmerking 9

‘Blz. 12. Betekenis voor het bestemmingsplan De structuurvisie is als toetsingskader niet van belang voor dit bestemmingsplan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt namelijk een reeds bestaand motorcrossterrein planologisch vastgelegd. Het motorcrossterrein draagt wel bij aan de ambitie om recreatieve voorzieningen te hebben in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf om een goede kwaliteit en leefbaarheid van het buitengebied te waarborgen.

Reactie: zoals eerder is genoemd, zou bij dit onderdeel de gemeentelijke beleidsuitgangspunten voor sportactiviteiten genoemd kunnen worden. Motorsport is een sport geen recreatieve voorziening. De raad heeft in zijn bestuursprogramma 2018-2022 opgenomen dat u (raad/college) wilt samenwerken met scholen en sportverenigingen en bewegen door kinderen wilt stimuleren, eventueel met inzet van buurtsportcoaches. De raad draagt het college op om, in samenspraak met de dorpen, bewegen in de

openbare ruimte te stimuleren, bijvoorbeeld door 'ommetjes' en het multifunctioneel inzetten van bestaande sportveldjes. MSV heeft een groot terrein ter beschikking voor allerlei (sport)activiteiten. Het is niet ondenkbaar dat MSV gaat investeren in bijvoorbeeld sporttoestellen in de buitenlucht waardoor mensen op het terrein (geluidarm) kunnen sporten en bewegen. MSV wil graag met u in overleg wat wij hierin kunnen betekenen. Als voorbeeld noemen we de meer dan geslaagde Kindersurvival uit 2017 in het kader van 500 jaar Ooststellingwerf.

MSV stelt voor om de gemeentelijke beleidsuitgangspunten op het gebied van sport in de toelichting bij het onderdeel "gemeentelijk beleid" op te nemen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 9
De opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 10
'Blz 13:3.3.2 Milieubeleidsplan
Reactie: het Milieubeleidsplan liep tot 2016 en heeft kennelijk geen actualiteitswaarde meer. In de motivatie wordt aangegeven dat geluidregels in het bestemmingsplan opgenomen worden en dat hiermee tegemoet gekomen wordt aan de ambities (die kennelijk tot 2016 liepen) van het Milieubeleidsplan. Dit plan is geen actueel beleid meer waar aan gerefereerd kan worden.

MSV stelt voor het Milieubeleidsplan niet aan te halen als referentiekader voor dit bestemmingsplan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 10
In aanvulling op het Milieubeleidsplan 2010 - 2016 heeft de raad op 26 september 2017 de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 vastgesteld. Het beleid zoals opgenomen in het milieubeleidsplan is dan ook nog van toepassing.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 10
'Blz 13, 3.3.3: Versnellingsagenda
Betekenis voor het bestemmingsplan Voorliggend bestemmingsplan houdt rekening met de aangescherpte ambities uit de versnellingsagenda. Binnen het motorcrossterrein is slechts een beperkt aantal motorcrosswedstrijden- en trainingen toegestaan, waardoor de C02-uitstoot (thema 1) niet dermate hoog is.

Reactie: de C02-uitstoot wordt niet vergroot, deze is al sinds de jaren '40 "aanwezig" en is door beperkingen van het gebruik alleen maar afgenomen in de loop van de jaren. De aanwezigheid van het terrein en de mogelijkheden sinds 2001 (vergunde milieusituatie) zijn sindsdien niet veranderd. MSV stelt voor de tekst aan te passen, "niet dermate hoog" is vaag.'

Reactie van de gemeente op opmerking 10
Zoals wij in onze reactie op opmerking 3 hiervoor hebben opgemerkt wordt een bestemmingsplan opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Hiervoor moeten wij onder andere beoordelen of er met de mogelijkheden die op grond van het bestemmingsplan mogelijk zijn er sprake is of kan zijn van een goede ruimtelijke ordening. Een vergelijking met een situatie van 50 jaar of ouder of de bestaande situatie is daarvoor niet voldoende. Daarbij merken wij op dat op grond van het

voorgenomen bestemmingsplan er - in vergelijking met de bestaande situatie - mogelijkheden voor aanvullende motorcrossactiviteiten (zoals wedstrijddagen) zijn. Hierdoor is een vergelijking met de bestaande situatie ook niet per se voldoende. De onderbouwing van de inspreker kunnen wij dan ook niet volgen.

Aanpassingen
Geen aanpassing.

Opmerking 11
'Blz 14: Er is gekozen voor deze opzet, omdat de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.). heeft geadviseerd om het m.e.r.-onderzoek gefaseerd uit te voeren. De commissie heeft geadviseerd om eerst te verkennen wat er binnen de grenzen van de wet- en regelgeving en het beleid aan geluidbelasting mogelijk is. Pas als uit de verkenning mogelijk blijkt dat er ruimte is, kunnen overige milieuonderzoeken worden uitgevoerd. De m.e.r.-procedure loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure en de benodigde milieuonderzoeken worden gecombineerd. De overige milieuaspecten en benodigde onderzoeken worden daarom in een latere fase van beide procedures uitgevoerd.

Reactie: heeft de commissie MER ook rekening gehouden met bestaande rechten ? Net zoals MSV eerder heeft aangegeven, dient hier rekening mee gehouden te worden. Bestuurlijk is zonder vooroverleg en motivatie in dit voorontwerp gekozen voor een norm: 50 dB(A) voor de omgeving voor het langtijdgemiddelde en 70 dB(A) maximale geluidnorm. MSV heeft in een ambtelijk gesprek gevraagd hoe dit zo is gekomen. Uit dat overleg wordt aangegeven dat het bestuur hiervoor heeft gekozen. MSV gaat er van uit dat het college dit niet eigenhandig heeft besloten maar op advies van de ambtelijke organisatie. De problematiek rondom 50 dB(A) is in eerdere gesprekken duidelijk naar voren gebracht door MSV. Er is aangegeven dat er mogelijkheden zijn en kijkend naar de vergunde situatie om niet standaard voor de hele omgeving te gaan naar 50 dB(A). Er is gereageerd op het conceptgeluidrapport van Peutz bij brief van 28 oktober 2018. In een gesprek is toegezegd dat hier alsnog naar gekeken zou worden.

MSV verzoekt uw college alsnog deze reactie op te nemen c.q. te verwerken.'

Reactie van de gemeente op opmerking 11
Zoals opgemerkt in onze reactie op opmerking 28 in hoofdstuk 3.1 en onze reactie op opmerking 3 hiervoor hebben wij (vooralsnog) de keuze gemaakt om bij het voorbereiden van het plan gebruik te maken van het in bijlage 5.3 opgenomen "voorbeeld toetsingskader". Hierin zijn (in stap 3) als grenswaarden voor motorcrosstrainingen 50 dB(A) en 70 dB(A) opgenomen. Dit zijn naar ons oordeel - na een afweging van alle ruimtelijke belangen - de grenswaarden die wij ten hoogste aanvaardbaar achten voor gebruikelijke motorcrossactiviteiten op het terrein. De gebruikelijke motorcrossactiviteiten zijn naar ons oordeel de motorcrosstrainingen. Voor de door ons gemaakte afweging verwijzen wij in het bijzonder naar hoofdstuk 4.3 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan.

Op 12 juli 2018 is er ambtelijk overleg geweest met de MSV. In dit overleg hebben onze ambtenaren en adviseurs onder andere uiteengezet waarom de keuze voor de grenswaarden van ten hoogste 50 dB(A) en 70 dB(A) gemaakt wordt of zal worden. De opmerkingen die onze ambtenaren en adviseurs van de MSV hebben ontvangen zijn in overweging genomen bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan, het ontwerpplanMER en het rapport van het geluidonderzoek. Op basis hiervan hebben wij op advies van onze ambtenaren besloten om het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 12

‘Blz 15 (MER). Aangezien in dit geval middels een bestemmingsplan de wijziging van een permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen mogelijk wordt gemaakt, is er sprake van een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarbij is de oppervlakte van de wijziging van de permanente race- en testbanen tenminste 5 hectare. Voor het bestemmingsplan moet dan ook een milieueffectrapport (hierna: planMER) worden opgesteld.

Reactie: Dit is geen bestemmingsplan dat een wijziging van een permanente race-en testbaan mogelijk maakt. Het gaat hier niet om een wijziging maar het bereiken van een planologisch kader voor een bestaand motorsportterrein. Het terrein is groter dan 5 ha en is daarmee kennelijk (plan)MER-plichtig. MSV heeft daar in het verleden haar bedenkingen bij geplaatst. Het circuit zelf waar gereden kan worden, is "slechts" 1.500 meter lang en de beginnersbaan is ongeveer 500 meter lang. Hier wordt genoemd "de oppervlakte van de permanente race- en testbaan". Als je daar vanuit zou gaan dan is de oppervlakte van de "baan" slechts 2.000 meter en geen 5 ha.

MSV geeft u in overweging nog eens kritisch te kijken naar de MER plicht. Er zou wellicht ook volstaan kunnen worden met een aanmeldnotitie MER en dat aan de hand van deze aanmeldnotitie (vormvrije MER) besloten wordt geen PlanMer toe te passen. Indien u van mening bent dat er sprake is van een MER-plicht dan stelt MSV voor de tekst aan te passen aangezien MSV geen race-of testbaan heeft welke gewijzigd gaat worden. MSV vindt Prikkedam geen racebaan (dat zou een TT-circuit kunnen zijn) en is ook geen testbaan. Het gaat in dit geval alleen om het creëren van een planologisch kader voor bestaande activiteiten.

MSV stelt voor dit onderdeel uit de toelichting nog eens kritisch te bekijken en eventueel te herschrijven.’

Reactie van de gemeente op opmerking 12

Door de inspreker is in zijn zienswijze op de ontwerp-NRD een overeenkomstige opmerking gemaakt. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 45 in hoofdstuk 3 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Daarin hebben wij samengevat opgemerkt dat wij uit de uitspraak van de AbRvS van 18 juni 2014 over het bestemmingsplan 2013 niet anders kunnen afleiden dan dat voor het bestemmingsplan een planMER opgesteld moet worden.

Aanpassingen

Geen aanpassing.

Opmerking 13

‘Blz 16: Geluidverkenning Binnen de wettelijke kaders is het mogelijk om het motorcrossterrein te gebruiken voor de motorcross en tegelijkertijd een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor de omgeving te bereiken. Het aanvaardbare woon- en leefmilieu wordt gewaarborgd door het opnemen van de grenswaarden van 50 dB(A) en 70 dB(A) voor geluid in het bestemmmingsplan. Om te zorgen dat deze geluidswaarden niet worden overschreden moeten maatregelen worden genomen. Uit de verkenning van de Planmer blijkt dat met maatregelvariant 3 de overschrijdingen kunnen worden verkamen. Maatregelvariant 3 houdt in:

• • het verlagen van het LWR met 3 dB(A);

• • het aanpassen van de geluidafscherming door het verhogen van de bestaande geluidwallen tot +9,2 m NAP (6 meter boven het laagste punt van de motorcrossbaan).

Reactie: dit is de meest cruciale passage in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan. Het college heeft aan de hand van een advies dit voorstel overgenomen te gaan voor twee waarden (50 gemiddeld en 70 max) voor de hele omgeving; variant 3. Om daar toe te komen moeten twee maatregelen genomen worden: verlagen bronvermogen en ophogen wallen.

Het bronvermogen dat gehanteerd is in het geluidrapport van Peutz december 2018 (MSV heeft alleen het conceptrapport van juli 2018) is op een bepaalde manier tot stand gekomen. Gemeente heeft verzocht om toegang te geven aan Peutz en Noormann Advies tijdens twee trainingen om te meten tijdens een representatief scenario, ogenschijnlijk een "gewone" training. Op voorhand is niet altijd duidelijk hoeveel mensen er komen voor een training. Om een redelijke representatief beeld te laten zien, zijn rijders actief opgeroepen om te komen trainen, gratis in dit geval. Dit heeft ertoe geleid (onbewust en onbedoeld) dat er ook een paar onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal.

Met als eindresultaat dat Peutz deze metingen heeft gebruikt voor het vaststellen van het bronvermogen. In het rapport van Peutz (juli 2018) staat op blz. 12 een noot: dat deze motoren verantwoordelijk kunnen zijn voor het vaststellen van een relatief hoog bronvermogen van 118,5 dB(A). Echter is dit bronvermogen wel de basis voor input van het rekenmodel. Dit heeft ertoe geleid dat met de genoemde varianten een (te) hoge geluidbelasting wordt verwacht en dat het bronvermogen naar beneden bijgesteld moet worden. Dit terwijl dat technisch niet in handen ligt bij MSV. MSV is van mening dat mogelijk door die bewuste twee trainingen een te hoog bronvermogen is vastgesteld door o.a. verouderde motoren mee te meten in het gemiddelde bronvermogen.

Peutz geeft in andere rapporten (zie bijvoorbeeld rapport dat Peutz in 2015 heeft opgesteld als onderbouwing voor de omgevingsvergunning voor en in opdracht van ABMC Staphorst) dat het bronvermogen tot stand komt door bij elke individuele motor het geluidniveau op 7,5 m afstand te meten. Noorman noch Peutz heeft het bronvermogen van de deelnemende motoren tijdens die trainingen op die manier gemeten.

Daarmee lijkt het rapport van Peutz behorende bij dit bestemmingsplan niet zorgvuldig tot stand gekomen te zijn.

Het verlagen van het Lwr (brongeluid motoren) met 3 dB(A) zal voor met name de zware viertakten moeilijk gaan worden. Deze motoren worden in feite als wedstrijdmotor dus standaard afgeleverd met een uitlaat die produceert rond 100 dB(A) en voldoet aan de KNMV wedstrijdnorm. Je traint dus met een wedstijdmotor die voldoet aan de KNMV norm die is uitgebalanceerd qua koeling en geluidproductie waar je niet aan kunt sleutelen. Prikkedam heeft een uniek karakter omdat het een zware zandbaan is waarbij het nodige gevergd wordt van motoren.

MSV kan zelf geen verlaging van het bronvermogen bewerkstelligen omdat dit technisch niet haalbaar is. Uiteraard wordt gestuurd op het gebruik van juiste dempers en gecontroleerd op geluid maar er kan niet van MSV verlangd worden om het bronvermogen naar beneden te halen.

MSV ziet meer heil in de mogelijkheden tot aanpassing van de baan en eventueel indien financieel mogelijk, het verhogen van de geluidwallen. Tevens ziet MSV mogelijkheden om te gaan naar een gemiddeld niveau van 55 dB(A). Daarbij dient en kan rekening gehouden te worden met de vergunde situatie. Specifiek voor de woning aan Prikkedam 1 en 3 zou maatwerk toegepast kunnen worden. Deze woning "baart" MSV met een voorgenomen geluidbelasting van 50 dB(A) ten opzichte van de huidige vergunde situatie van 61 dB(A) zorgen. Hier zou dan 11 dB(A) reductie moeten plaatsvinden. Overigens moet hierbij opgemerkt worden dat in de vergunde situatie uitgegaan worden van meten op 5 meter. Een meethoogte van 1,5 meter is een voorgeschreven hoogte. MSV verwacht bij een meethooge van

1,5 meter sowieso een reductie van 4 tot 6 dB(A). In dat geval zou het voor Prikkedam 1 een gemiddelde van 55 dB(A) eerder realistisch zijn.

MSV gaat er van uit dat de testperiode (tot 1 mei 2019) uitwijst dat de inmiddels genomen maatregelen zoals opheffen Tafelberg, bekleding geluidscherm en loods gunstig effect hebben op de te bereiken geluidbelasting. Door geen rekening te houden met de vergunde situatie en ineens één norm te stellen voor de hele omgeving, lijkt dit voorontwerpbestemmingsplan vooralsnog niet uitvoerbaar voor MSV. MSV blijft in overleg met de eigen geluidadviseurs kijken naar mogelijk andere maatregelen ten opzichte van Prikkedam 1 en 3. MSV wil bijv. kijken of de ingang naar het terrein een mogelijk onbedoeld "geluidlek" is. Ook de beginnersbaan lijkt bij te dragen aan een geluidproductie waarmee het voor Prikkedam 1 wellicht niet haalbaar is om van vergund 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.

Een geluidbelasting van 55 dB(A) geldt namelijk als grenswaarde conform de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor bestaande inrichtingen (zoals de MSV), voor de representatieve bedrijfssituatie.

MSV stelt voor over te gaan tot maatwerk voor de woning aan Prikkedam 1 waarbij in de toelichting ingegaan wordt op de motivering en vergunde situatie zoals MSV eerder noemde in deze reactie. In sommige gevallen kan een overschrijding toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol spelen. Dit bestuurlijke afwegingsproces mist MSV in de toelichting van het bestemmingsplan.

MSV verzoekt een dergelijk bestuurlijk afwegingsproces waarbij rekening wordt gehouden met het volgende:
Vaststelling bronvermogen: in de ogen van MSV is dit niet zorgvuldig tot stand gekomen;
Rekenmodel: het geluidrapport van Peutz is gebaseerd op een bepaald baanverloop en ligging van de baan. De huidige stand van zaken is dat het baanverloop (ter bevordering van geluidreductie) is aangepast. De inmeting van het terrein achtte MSV niet noodzakelijk aangezien de baan enigszins organisch is. De ene keer ligt het zoveel cm. hoger en door bijv. inklinking of regen ligt de baan weer een paar cm lager. Deze inmeetgegevens zijn gebruikt bij de vaststelling van het geluidrapport van Peutz.
Kosten ophogen wallen: Technisch gezien kunnen de wallen opgehoogd worden met 1,5 meter grond. Voor de wal langs de beginnersbaan is dat anders want hier is de voet van de wal smaller en kan niet verbreed worden. De kosten van ophoging komen neer op ongeveer 100.000 euro. Dit kan niet van MSV verlangd worden om te doen om de gehele omgeving op maximaal 50 dB(A) te laten uitkomen. Het is niet reëel om door middel van dit bestemmingsplan en de juridisch bindende (milieu)regels te regelen om in 1 keer van 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.'

Reactie van de gemeente op opmerking 13

Voor wat betreft de in het door Noorman en Peutz uitgevoerde geluidonderzoek vastgestelde bronsterkte merken wij het volgende op. Noorman en Peutz hebben in het onderzoek vastgesteld dat de bronsterkte van het motorcrossterrein (dat is omschreven als een gemiddelde bronsterkte van afzonderlijke crossmotoren) in verhouding tot de door de KNMV vastgestelde grenswaarde van 94 dB(A) hoog is. Daarbij zijn door Peutz ook geluidmetingen uitgevoerd op 7,5 meter van de crossmotoren. Hierbij verwijzen wij naar de door Peutz opgestelde notitie over de bronsterkte van de crossmotoren[15]. Deze notitie is als bijlage 6 bij het ontwerpplanMER opgenomen. In de notitie is het volgende opgemerkt. "Op beide meetdagen bij MCO is door Peutz een geluidmeter op het circuitterrein opgesteld op een afstand van circa 7,5 meter van de rijlijn, waarmee het geluidniveau van de individuele motoren tijdens 'volgas'-passage (meterstand slow) is geregistreerd." De stelling van inspreker dat die metingen niet zijn uitgevoerd is dan ook onjuist.

[15] Schermer, F. (2018). MCO Prikkedam: geluidvermogen per crossmotor in de trainingssituatie.

Doelregels en middelregels
Voor wat betreft de door ons voorgestelde maatregelen merken wij vooraf het volgende op. Inspreker verwijst naar de door ons in het voorontwerp opgestelde geluidgrenswaarden en stelt vervolgens dat ‘om daar toe te komen twee maatregelen moeten worden genomen’. Die stelling is onjuist. Wij stellen de grenswaarden op basis van een afweging van alle betrokken ruimtelijke belangen. Vervolgens geven wij antwoord op de vraag of een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten binnen de gestelde grenswaarde redelijk mogelijk is. Dat antwoord geven wij door maatregelen te omschrijven die naar ons oordeel redelijk uitvoerbaar zijn. De voorgestelde maatregelen zijn naar ons oordeel redelijk uitvoerbaar en ook blijkt dat hierdoor een gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten binnen de gestelde grenswaarde redelijk mogelijk is. Hiermee is naar ons oordeel het bestemmingsplan dan ook uitvoerbaar voor wat dit betreft.

Maar wij verplichten de MSV in beginsel niet om die maatregelen ook uit te voeren. Zoals wij in onze reactie op opmerking 5 in hoofdstuk 2.2 hebben opgemerkt willen wij in het bestemmingsplan sturen op doelen en niet op middelen. Het doel is het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu (als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening). Dit doel waarborgen wij onder andere door het opnemen van geluidgrenswaarden als doelregels in het bestemmingsplan. Een middel om dat doel te halen is het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen. Maar die nemen wij niet door middel van middelregels op in het bestemmingsplan. In het plan is namelijk - door het opnemen van de doelregels over de geluidgrenswaarden - al een waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefmilieu opgenomen. Het opnemen van middelregels draagt daar niet aan bij. Het opnemen van middelregels over de voorgestelde maatregelen is dan ook niet nodig. Daarbij zijn wij ook van oordeel dat dit ook niet wenselijk is. Wij gaan er namelijk van uit dat er ook nog andere maatregelen mogelijk (kunnen) zijn om het doel te halen. En mogelijk zijn die maatregelen ook nog meer wenselijk dan de door ons op dit moment voorgestelde maatregelen. Binnen de regels van het bestemmingsplan (en de verleende vergunningen en dergelijke) is het voor de MSV dan ook mogelijk om die maatregelen uit te voeren die de MSV nodig en wenselijk acht om het doel te halen.

Maatregel van het beperken van de bronsterkte
Op basis van de resultaten van het geluidonderzoek stellen wij als één van de maatregelen om de geluidimmissie te beperken voor om de bronsterkte van de crossmotoren te beperken. De stelling van inspreker dat deze maatregel niet uitvoerbaar is kunnen wij niet volgen. Inspreker merkt in zijn inspraakreactie namelijk op dat de verklaring voor de vastgestelde bronsterkte is of kan zijn dat er tijdens het uitvoeren van het onderzoek ‘er (onbewust en onbedoeld) een paar onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal’. Op basis daarvan stellen wij vast dat door het weren van deze crossmotoren op het terrein deze maatregel van het beperken van de bronsterkte uitvoerbaar is.

Overigens merken wij hierbij op dat de opmerking van inspreker dat wij het geluidonderzoek uit wilden voeren “tijdens een representatief scenario, ogenschijnlijk een ‘gewone training’” juist is. Wij gingen en gaan er van uit dat in een representatieve situatie de MSV “ondeugdelijk materiaal” in het algemeen en crossmotoren met een te hoge bronsterkte in het bijzonder weert van het motorcrossterrein en de motorcrossbanen. Daarvoor is de MSV als eigenaar, organisator van de motorcrosstrainingen (en -wedstrijden en houder van de verleende vergunningen in de eerste plaats verantwoordelijk.

Ook merken wij op dat uit de informatie van de internetpagina van de MSV ons blijkt dat deze maatregel uitvoerbaar is. Hierop is namelijk het volgende opgemerkt. “Wij meten regelmatig het geluid van crossmotors op ons circuit. Dit omdat het circuit moet blijven voldoen aan de steeds strengere geluidsnormen, ondanks de versoepelingen van de KNMV. [. . .] Circuit Prikkedam beschikt niet over een volautomatisch geluid meet- en registratiesysteem. [. . .] Op 11 april 2012 heeft Technisch Bureau PEUTZ, in opdracht van MCO en de KNMV een grootschalig en kostbaar geluidsonderzoek uitgevoerd

op Prikkedam. Daardoor weten wij precies van de hoed en de rand. Daarna hebben [wij] sinds 2012 zelf verschillende malen steekproefsgewijs dynamische en statische metingen verricht. Van enkele motoren weten we zeker (door statische en dynamische metingen) dat ze aan alle normen voldoen. Deze motors zijn daarom volgas dynamisch gemeten op een aantal strat[e]gische punten van de baan. Dit leverde ons een goed inzicht van de geluidsterkte op die punten, waardoor wij maxima's hebben kunnen vastleggen. Kortom: onze meetplaatsen zijn hierdoor geijkt. Volgens bovenstaande werkwijze is de Prikkedam-norm ontstaan. Degenen die deze norm niet halen maken teveel lawaai en zullen hierop aangesproken worden [. . .]. De geluidmeters én de meetplaatsen zijn geijkt. [. . .] Dikwijls ontstaan er discussies na een meting. [. . .] Wel, het is heel simpel: Wij doen nooit één enkele meting, maar altijd meerdere metingen, op meerdere plaatsen. En als er 15 rijders langs komen en die worden allemaal gemeten rond 94DB en jij komt langs en je maakt 100DB. Wie zit er dan fout?"[16] Hieruit leiden wij af dat de MSV ook in de bestaande situatie al handhaaft op een bronsterke van crossmotoren van ongeveer 94 dB(A). Deze grenswaarde van 94 dB(A) komt overeen met de door de KNMV en MON vastgestelde geluidgrenswaarde voor de bronsterkte bij "club- en districtswedstrijden en voor vrije trainingen"[17]. Ook op basis hiervan stellen wij vast dat door het uitvoeren van geluidmetingen de maatregel van het beperken van de bronsterkte uitvoerbaar is.

De stelling van de inspreker dat 'dit technisch niet in handen ligt bij de MSV' kunnen wij dan ook niet volgen. Dat het voor de MSV (technisch) niet mogelijk is om de bronsterkte van crossmotoren te beperken betekent naar ons oordeel niet dat het beperken van de bronsterkte van motoren op het motorcrossterrein en de -baan niet mogelijk is. Tijdens het door Noorman en Peutz uitgevoerde geluidonderzoek is vastgesteld dat er overschrijdingen van de bronsterkte van 94 dB(A) hebben plaatsgevonden. Zoals hiervoor opgemerkt voert de MSV zelf geluidmetingen uit naar de bronsterkte van de crossmotoren tijdens (onder andere) trainingen op basis van de grenswaarde van 94 dB(A). Op basis hiervan is het voor de MSV mogelijk om zelf overschrijdingen van deze grenswaarde vast te stellen. En op basis daarvan kan de MSV dergelijke crossmotoren van het motorcrossterrein en de -baan weren. De door ons voorgestelde maatregel is er namelijk ook niet op gericht dat voor wat betreft de bronsterkte "ondeugdelijke" crossmotoren worden aangepast. De maatregel is wel gericht op het weren van dergelijke crossmotoren van het terrein en baan. In die zin is de opmerking van de inspreker dat "uiteraard wordt gestuurd op het gebruik van juiste dempers en gecontroleerd [wordt] op geluid" ook precies wat deze maatregel van de MSV vraagt.

De stelling van inspreker dat "dit bronvermogen [van 118,5 dB(A)] wel de basis voor input van het rekenmodel is" en dat 'dit ertoe geleid heeft dat met de genoemde varianten een (te) hoge geluidbelasting wordt verwacht en dat het bronvermogen naar beneden bijgesteld moet worden" kunnen wij op basis van onze overwegingen hiervoor dan ook niet volgen. De stellingen van inspreker dat de maatregel voor het verlagen beperken van de bronsterkte van 118,5 dB(A) niet uitvoerbaar is en dat in het geluidonderzoek gebruik gemaakt moet worden van een bronsterkte die lager is dan 118,5 dB(A) zijn niet met elkaar in overeenstemming.

Hoogte van de geluidgrenswaarde
Inspreker merkt op dat de MSV zorgen heeft over de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarde van 50 dB(A) bij de woning op het perceel aan de Prikkedam 1 (en 3). Daarbij merkt inspreker ook op dat de grenswaarde op grond van de vergunning 2001 bij deze woning 61 dB(A) is. De door de inspreker gemaakte vergelijking van grenswaarden is naar ons oordeel onjuist. De twee grenswaarden zijn namelijk op basis van verschillende uitgangspunten bepaald.

De geluidgrenswaarde van 50 dB(A) is bepaald zonder inbegrip van een toeslag voor het tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein en op basis van een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten opzichte van de hoogte van het maaiveld ter plaatse. De grenswaarde van 61 dB(A) is bepaald met

[16] https://prikkedam.nl/prikkedam/geluid/.
[17] https://knmv.nl/motocross/geluidsnormering-motocross/.

inbegrip van een toeslag voor het tonaal van 5 dB(A) en op een hoogte van 5 meter. Voor een vergelijking van de geluidgrenswaarden van 61 dB(A) met de grenswaarde van 50 dB(A) is dan ook een correctie nodig. De correctie voor de toeslag voor het tonaal karakter is 5 dB(A) en op basis van de opmerking van de inspreker is de correctie voor de meethoogte 4 dB(A) tot 6 dB(A). De vergelijking tussen de grenswaarden moet dan ook zijn (61 dB(A) - 5 dB(A) - 4 dB(A) tot 6 dB(A) =) 52 dB(A) tot 50 dB(A) = 50 dB(A). Op basis hiervan geeft de inspraakreactie van inspreker ons geen aanleiding om een grenswaarde van 55 dB(A) in overweging te nemen. Daarbij is, ook op basis hiervan, een grenswaarde van 50 dB(A) naar ons oordeel ook redelijk. De bepaalde 52 dB(A) tot 50 dB(A) is namelijk ook nog zonder inbegrip van het uitvoeren van aanvullende maatregelen.

Bestuurlijke afweging
Inspreker merkt op dat hij het "bestuurlijke afwegingsproces mist [. . .] in de toelichting van het bestemmingsplan". Onze afweging is opgenomen in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. Dat het resultaat van die afweging niet het resultaat is wat inspreker wil maakt niet dat wij die afweging niet hebben gemaakt.

Economische uitvoerbaarheid van de maatregelen
Inspreker merkt op dat 'de kosten voor het ophogen van de [geluid]wallen neerkomen op ongeveer 100.000 euro. Dit kan niet van de MSV verlangd worden om te doen om de gehele omgeving op maximaal 50 dB(A) te laten uitkomen. Het is niet reëel om door middel van dit bestemmingsplan en de juridisch bindende (milieu)regels te regelen om in 1 keer van 61 dB(A) naar 50 dB(A) te gaan.' In onze reactie op opmerking 34 in hoofdstuk 3.1 hebben wij opgemerkt dat "de 'bestaande rechten' op grond van de verleende omgevingsvergunningen worden bepaald door de activiteiten die op grond van de vergunningen mogelijk zijn gemaakt'. Voor wat betreft de motorcrosstrainingen zijn op grond van de vergunning 2001 de 'vergunde activiteiten' 900 crossminuten (15 crossuren). Uit de resultaten van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek blijkt dat in de bestaande situatie bij een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) ook 15 crossuren mogelijk zijn. Met andere woorden: zonder het uitvoeren van aanvullende maatregelen zijn onder de voorwaarde van een geluidgrenswaarde van 50 dB(A) de 'vergunde activiteiten' mogelijk. Door maatregelen uit te voeren zijn meer dan 15 crossuren mogelijk. Meer dan 15 crossuren zijn in het voordeel van de MSV. Op basis van het uitgangspunt van 'de vervuiler betaalt' is het naar ons oordeel in beginsel redelijk dat het nadeel daarbij (het moeten uitvoeren van maatregelen met de daarbij horende investering) ook voor de MSV.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, toelichting: onderbouwing opnemen over de economische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Opmerking 14
´Blz 20: VNG-publicatie
Reactie: MSV wil ten aangezien van de besluitvorming rondom het hanteren van de VNG-richtlijn bij dit bestemmingsplan het volgende onder uw aandacht brengen.
In het kader van dit bestemmingsplan is besloten om voor de beoordeling van het aspect geluid de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (VNG-publicatie), versie 2009, te gebruiken.

De VNG-publicatie is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van (bestaande) woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van (bestaande) bedrijven gesitueerd worden.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:
• het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en

gevaar voor woningen;
• het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Deze VNG-publicatie legt niet vast wat wel en niet is toegestaan. Het bestuursorgaan beslist zelf of ze op een bepaalde locatie bedrijven of woningen mogelijk wil maken (gemeentelijke beleidsvrijheid). De gemeente dient dit wel op een zorgvuldige wijze af te wegen en te verantwoorden. De publicatie is een hulpmiddel om de afstanden tussen bedrijvigheid en woningen concreet voor een locatie in te vullen (maatwerk).

Echter, de VNG-publicatie, is niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen. Dit is nadrukkelijk vermeld in deze publicatie. Als op een bepaalde locatie bestaande woningen in de nabijheid van bestaande bedrijven liggen, in dit geval de motorsportinrichting van MSV, dan is het niet de bedoeling om met deze publicatie de aanvaardbaarheid te toetsen. De publicatie biedt wel een stappenplan voor de aanpak van bestaande situaties.

In het stappenplan zijn voorbeeld-toetsingskaders opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet- en regelgeving, zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 (hierna Handreiking) alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid.

Voor de beoordeling vanuit de Handreiking, volgt hierna meer. De Handreiking maakt duidelijk onderscheid tussen bestaande (moeilijk aanpasbare feitelijke) en nieuwe situaties. Hierna wordt daar uitgebreid op ingegaan.

Het toetsingskader voor geluid uit het stappenplan van de VNG-Publicatie bestaat uit vier stappen waarbij per stap de geluidbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht. Stap 4 wordt overigens niet in het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan/de toelichting genoemd. De 4 stappen zijn hieronder weergegeven:

Stap 1
Indien de richtafstand (zie de lijsten in bijlage 1) voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is mogelijk. Voor een motorsportinrichting is de richtafstand 700 meter voor geluid. Aan deze afstand wordt niet voldaan.

Stap 2
Indien stap 1 niet toereikend is:

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
• 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
• 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
• 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
• 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
• 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
• 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;
buitenplanse inpassing is mogelijk.

Stap 3

Indien stap 2 niet toereikend is:

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype rustige woonwijk van maximaal:
• 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
• 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
• 50 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking en;

Bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype gemengd gebied van maximaal:
• 55 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
• 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden) exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
• 65 dB(A) ten gevolge van verkeersaantrekkende werking;

is buitenplanse inpassing mogelijk.

Het bevoegd gezag dient echter te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruik maken van gemeentelijk geluidbeleid, indien de te verwachten geluidbelasting voldoet aan de in dat gemeentelijk geluidbeleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.

Stap 4 (zoals vermeld ontbreekt deze stap in onderhavige bestemmingsplan en de toelichting) Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal buitenplanse inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient het dit grondig te onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken. Zie hiervoor de bijlage.
Bestaande bedrijven, zo staat in de VNG-publicatie vermeld, dienen in beginsel altijd zodanig te worden bestemd dat zij duurzaam kunnen blijven functioneren. De publicatie geeft hierbij aan dat gevestigde bedrijven die niet passen in de milieuzonering een specifieke aanduiding moeten krijgen om te waarborgen dat de huidige activiteiten blijvend kunnen worden uitgeoefend. Tevens dient hierbij rekening te worden gehouden met de autonome groei en de toekomstige uitbreidingen van de activiteit die binnen de inpassing mogelijk wordt gemaakt. Met het huidige voorstel wordt hier geen enkele rekening gehouden.

Resumé
De VNG-Publicatie:
• is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming;
• is niet bedoeld om bestaande situaties te beoordelen;
• biedt wel een stappenplan voor de aanpak van bestaande situaties;
• biedt een stappenplan waarin voorbeeld-toetsingskaders zijn opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet-en regelgeving, zoals de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid;
• biedt de mogelijkheid om met stap 4 hogere geluidgrenswaarden te vergunnen, mits grondig onderzocht, onderbouwd en gemotiveerd;
• vermeld dat bestaande bedrijven in beginsel altijd zodanig dienen te worden bestemd dat zij duurzaam kunnen blijven functioneren. Tevens dient hierbij rekening te worden gehouden met de autonome groei en de toekomstige uitbreidingen van de activiteit die binnen de inpassing mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie met betrekking tot dit onderdeel
Met de voorgestelde grenswaarden voor geluid wordt geen rekening gehouden met de bestaande situatie en de mogelijkheden die de VNG-publicatie biedt aan toetsingskaders, zoals de Handreiking

industrielawaai en vergunningverlening (maar ook het nog niet genoemde Activiteitenbesluit, zie bijlage).

MSV stelt voor bovenstaande afweging te betrekking bij uw verdere besluitvorming en dit mee te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.

Beoordeling geluid aan de hand van de Handreiking
MSV heeft dit onderdeel zorgvuldig bekeken en beoordeeld. MSV komt wat betreft het hanteren van de Handreiking tot het volgende.

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering biedt, zoals hierboven al genoemd is, een stappenplan waarin voorbeeld-toetsingskaders zijn opgenomen, gebaseerd op het stelsel van milieuwet-en regelgeving, zoals de Handreiking alsmede de daarop gebaseerde jurisprudentie voor het milieuaspect geluid.

Voor het bestemmingsplan moet sprake zijn van de nodige uniformering én onderlinge afstemming met het milieuspoor. Hiervoor is de Handreiking bedoeld.
Deze richtwaarden voor geluid, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$ en de maximale geluidsniveaus L_{Amax}, zijn opgenomen in tabel 4 van de Handreiking.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$
Voor bestaande inrichtingen geldt voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{AR,LT}$ dat:
• bij herziening van vergunningen de richtwaarden volgens van tabel 4 steeds opnieuw getoetst;
• overschrijding van de richtwaarden mogelijk is tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
• overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A) in sommige gevallen toelaatbaar kan worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen.

Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd.

Ingeval er sprake is van bestaande (d.w.z. vergunde) inrichting zoals in deze situatie, waarvoor een vergunning mede strekt ter vervanging van de eerder verleende vergunning(en) kan de inrichting vanzelfsprekend rechten uit die eerder verleende vergunning(en) ontlenen. Het zal dan niet zonder meer mogelijk zijn om strengere geluidgrenzen op te leggen.

Artikel 8.4, derde lid juncto artikel 8.22, tweede lid van de Wm bepaalt immers dat het bevoegd gezag de rechten die een vergunninghouder aan eerder verleende vergunningen ontleende, uitsluitend kan wijzigen voor zover blijkt dat de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, gezien de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu verder kunnen, of, gezien de ontwikkeling van de kwaliteit van het milieu, verder moeten worden beperkt.

Vooral bij oudere vergunningen doet zich daarbij de situatie voor, dat de toenmalige aanvraag en de destijds verleende vergunning de werkzaamheden slechts summier hebben beschreven. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de vaststelling van de "bestaande rechten" (en de daarbij behorende geluidruimte) moet worden uitgegaan van de feitelijke bedrijfsvoering op basis van de eerder verleende vergunning(en). Daarbij moet het vanzelfsprekend gaan om activiteiten die redelijkerwijs (expliciet of impliciet) in de aanvraag om vergunning van destijds zijn genoemd en niet om uitbreidingen die in een later stadium - zonder vergunning - hebben plaatsgevonden.

Maximale geluidsniveaus L_{AMAX}
Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus LAmax wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus (Lmax) echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:
• 70 dB(A) voor de dagperiode (7.00 uur -19.00 uur);
• 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
• 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 7.00 uur).

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus LAmax hoger dan de grenswaarden dient in de considerans van de vergunning te worden gemotiveerd. Tenminste moet worden aangegeven welke technische en/of organisatorische maatregelen zijn getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen.

Op de vorenbedoelde grenswaarden kunnen zich nog de volgende ontheffingsmogelijkheden voordoen.

Dagperiode:
In het geval dat er sprake is van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie waarin technische noch organisatorische maatregelen soelaas bieden om het geluidsniveau te beperken, zou los van het bovenstaande de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden. Deze uitzonderlijke bedrijfssituaties dienen in de vergunning te worden aangegeven.

De maximale geluidniveaus L_{Amax} die thans voor de overschrijdingen zorgen zijn 'beperkbare maximale geluidsniveaus'.

Beperkbare maximale geluidsniveaus hebben de volgende kenmerken:
• het optreden is inherent aan de aard van de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd;
• het ontstaan kan, zonder de grondslag van de vergunningaanvraag te verlaten, in belangrijke mate worden beperkt;
• de frequentie van optreden wordt niet direct bepaald door de intensiteit van de activiteiten;
• beperkbare maximale geluidsniveaus zijn in de regel een ongewenst bijproduct;
• het optreden is in de tijd gezien niet voorspelbaar.

Inzake beperkbare maximale geluidsniveaus kunnen in het algemeen in kwalitatieve en kwantitatieve zin maatregelen worden getroffen. Met name door het treffen van organisatorische en in sommige gevallen ook technische maatregelen (bijvoorbeeld periodiek onderhoud) kunnen de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Het geheel voorkómen van de nadelige gevolgen kan veelal niet worden gerealiseerd. De maatregelen kunnen in de aanvraag worden beschreven, en/of in voorschriften (doel en middel) worden vastgelegd.

Omdat er geen direct verband bestaat tussen de activiteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de frequentie waarmee de beperkbare maximale geluidsniveaus optreden, zijn voorschriften die de frequentie aan een maximum binden in beginsel niet mogelijk.

Een voorbeeld van een beperkbare maximale geluidsniveau is een motor met defecte uitlaat.

Tot slot. Bovengenoemde grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus L_{Amax} gelden bij vergunningverlening waarvoor de genoemde Handreiking vergunningverlening en industrielawaai van april 1998 als handreiking geldt. In het Activiteitenbesluit zijn ook standaardgrenswaarden voor

maximale geluidsniveaus L_{Amax} opgenomen die overeenkomen met de grenswaarden uit de handreiking, namelijk:

• 70 dB(A) voor de dagperiode (7.00 uur -19.00 uur);
• 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
• 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 7.00 uur).
Echter, het Activiteitenbesluit bevat voor veel verschillende situaties uitzonderingen. Een uitzonderingen die in dit verband van toepassing zou kunnen is hieronder weergegeven:

• het maximaal geluidsniveau LAmax als gevolg van sportactiviteiten in de open lucht en het komen en gaan van bezoekers bij horeca-, sport- en recreatie-activiteiten wordt buiten beschouwing gelaten (art. 2.18 lid 3 onder a en b).

Tot slot wil MSV vermelden dat voor de momenteel in ontwikkeling zijnde Omgevingswet een grenswaarde van 75 dB(A) voor de maximale geluidniveaus Umax in de dagperiode wordt voorgesteld.

Beoordelingshoogte
Voor de beoordelingshoogte moet worden uitgegaan van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Als regel (voor de standaard eengezinswoning) betekent dat, dat in de dagperiode een meethoogte kan worden aangehouden van 1,5 meter boven maaiveld, aangezien de buitenruimten en de woonkamers dan voornamelijk de te beschermen ruimten zijn. In de avond- en nachtperiode kan dat een hoogte van 5 meter zijn, ter bescherming van slaapruimten.

Conclusie:
Bovengenoemde toetsingskaders bieden mogelijkheden om hogere grenswaarden op te nemen in het bestemmingsplan, dan de 'standaard' grenswaarden. MSV stelt voor om hierover in overleg te treden met MSV.

Maatregelen
Hogere grenswaarden kunnen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Om te voldoen aan de 'standaard' grenswaarden dienen volgens het akoestisch onderzoek van Peutz geluidwallen en/ of -schermen te worden aangebracht én moet het bronvermogen van de crossmotoren omlaag worden gebracht. In het betreffende rapport is hierover het volgende vermeld:
"Uit de verschillende combinaties en de berekende resultaten zoals beschreven in hoofdstukken 3 en 4 wordt de combinatie van alternatiefs (Laut = 50 dB(A)) en maatregelvariant 3 (aanpassing bronvermogen + aanpassing afschermende voorzieningen) als voorkeursvariant aangemerkt. In maatregelvariant 3 zijn alle aanwezige aarden wallen opgehoogd naar 6 meter boven het laagste punt van de baan (= 9,2 meter boven N.A.P.). Dit betreft de volgende wallen:
- wal langs de oostelijke en noordelijke kant van het circuit;
- wal langs de zuidwestelijke lus;
- wal langs de beginnersbaan."

In het onderzoek is echter niet aangeven welke kosten hiermee gemoeid zijn of deze maatregelen redelijkerwijs kunnen verlangd. In dit voorontwerpbestemmingsplan wordt hier aan voorbij gegaan: een afweging heeft niet plaatsgevonden/ wel een rigide toepassing van de 'standaard' geluidnormen.

De MSV heeft op basis van deze conclusies zelf onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en kosten van deze maatregel. Er is nagegaan bij een grondverzet "De Samenwerking" wat het kost om de wal conform het voorstel te verhogen. Technisch gezien kunnen de wallen opgehoogd worden (langs de hoofdbaan) maar de totale kosten bedragen rond 100.000 euro.

De conclusie is dan ook dat dergelijke maatregelen redelijkerwijs niet te verlangen zijn; de kosten zijn enorm en aarden wallen en schermen met dergelijke afmetingen lijken vooralsnog ook niet inpasbaar in het beeld van de omgeving.

MSV stelt voor deze afweging ook te betrekken bij het verdere besluitvormingproces rondom het ontwerpbestemmingsplan en opnieuw af te wegen in hoeverre het juridisch mogelijk en haalbaar is om via het bestemmingsplan te komen tot 2 geluidniveau's (50 gemiddeld en 70 max). Op deze manier is het onmogelijk op basis van bovengenoemde redenering te komen tot een "nieuwe" of geactualiseerde milieuvergunning.´

Reactie van de gemeente op opmerking 14

Bedrijven en milieuzonering
De inspreker merkt samengevat op dat de uitgave Bedrijven en milieuzonering:
- niet is bedoeld voor bestaande situaties;
- mogelijkheden biedt om gebruik te maken van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor het beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Voor wat betreft de opmerking over het gebruik van de uitgave voor bestaande situaties is merken wij het volgende op. De AbRvS merkt in haar uitspraak van 2 juli 2014[18] dat de uitgave is “bedoeld voor nieuwe situaties en voor de toetsing van bestaande situaties. Het enkele gegeven dat een bestaande, legale situatie aan de orde is, betekent echter niet [. . .] dat in het geheel geen betekenis behoeft te worden toegekend aan de milieuhygiënische gevolgen [. . .] voor de omgeving. Het laten voortbestaan van een bestaande, historisch gegroeide situatie kan onder omstandigheden in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening, indien blijkt dat de nadelige gevolgen hiervan zo groot zijn dat dit in redelijkheid niet aanvaardbaar kan worden geacht. De VNG-brochure kan in zoverre bij bestaande conflictsituaties een indicatie geven van de mate van hinder. Verder geldt in het algemeen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan mogelijke geluidhinder voor omwonenden [. . .] in het kader van de vereiste belangenafweging dient te worden betrokken.” Daarbij kan naar ons oordeel gebruik gemaakt worden van het in bijlage 5.3 bij de uitgave opgenomen “voorbeeld-toetsingskader”. De inspreker merkt dit zelf ook op. Hierbij kan weliswaar - als voorbeeld - ook gebruik gemaakt worden van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening maar de keuze om daar wel of niet gebruik van te maken is naar ons oordeel onderdeel van de ‘beleidsvrijheid van de raad om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht’. Daarbij merken wij op dat ook wanneer gebruik gemaakt wordt van de handreiking dit niet betekent dat een grenswaarde van 55 dB(A) gegeven is. In de handreiking is voor bestaande situatie namelijk opgemerkt dat ‘overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum “etmaalwaarde” van 55 dB(A) in sommige gevallen toelaatbaar kan worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces”. Zoals wij in onze reactie op opmerking 13 hiervoor hebben opgemerkt is onze afweging opgenomen in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. In die afweging zijn wij van oordeel dat een geluidgrenswaarde van 55 dB(A) niet nodig is en een waarde van 50 dB(A) mogelijk is. Wij achten het dan ook waarschijnlijk dat wij op basis van het bestuurlijk afwegingsproces zoals bedoeld in de handreiking ook wanneer wij gebruik maken van de handreiking een grenswaarden van 50 dB(A) in het bestemmingsplan op zullen nemen.

Handreiking industrielawaai en vergunningverlening
Op basis van onze overwegingen hiervoor nemen wij de opmerkingen van inspreker over de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voor kennisgeving aan.

Omgevingswet

[18] Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 juli 2014 (201305379/1/R4).

Voor wat betreft de opmerking van inspreker over de grenswaarde voor L_{Amax} op grond van de Omgevingswet stellen wij vast dat dit wet- en regelgeving is die nog niet in werking is getreden of in werking zal zijn op het moment dat onze raad een besluit zal nemen over het vaststellen van het bestemmingsplan. Hierover hebben onze ambtenaren ook ambtelijk overleg gehad met de ambtenaren van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. Hier is door de ambtenaren van het ministerie opgemerkt dat ‘het lastig te onderbouwen lijkt dat bij het opstellen van een bestemmingsplan onder het huidige recht wordt geanticipeerd op het in de toekomst mogelijk ontbreken van pieknormering overdag’.

Economische uitvoerbaarheid van de maatregelen
Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen

Opmerking 15
´Blz 21 en 22 : /n het geluidsonderzoek is onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van het terrein voor motorcrosstrainingen in de dagperiode op woensdagmiddag en op zondagochtend (als RBS) en naar het gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosswedstrijden (als IBS). Bij deze wedstrijden zijn zogenoemde KNMV-wedstrijden en clubwedstrijden onderscheiden. Het gebruik van de motorcrossbaan is uitgedrukt in zogenoemde 'crossuren'. Crossuren worden bepaald door het aantal motoren in de baan te vermenigvuldigen met de gemiddelde rijtijd per crossmotor.

Blz 22: Met het uitvoeren van maatregelvariant 3 zijn binnen de grenswaarde van 50 dB(A) 67 crossuren mogelijk. Hiermee is er naar het oordeel van de gemeente in dit voorkeursalternatief aan de ene kant sprake van (een waarborg voor) een aanvaardbaar woon- en leefmilieu en aan de andere kant een uitvoerbare situatie in die zin dat een redelijk gebruik van het motorcrossterrein voor motorcrosstrainingen mogelijk.

Reactie: zoals eerder opgemerkt (m.b.t. vaststelling bronvermogen) is het maar de vraag of het geluidonderzoek van Peutz de representatieve bedrijfssituatie heeft weergegeven. In de regels van het voorontwerpbestemmingsplan ziet MSV geen maximaal aantal motoren per trainingsronde in de baan terugkomen. Dat is winst.

Hoe een training verloopt is diverse malen bij de gemeente kenbaar gemaakt. Het gaat in blokjes van ongeveer 20 min. dan rijden er gemiddeld 20 motoren gelijktijdig in de baan maar soms gaat er een of meerdere rijders er even af terwijl die later weer de baan op rijdt. De crossuren-benadering betekent dat max. zoveel rijders gelijktijdig op de baan mogen rijden. Dan moet je dat als club gaan bijhouden. Dat betekent dat je vooraf aan een training voor 3 uur bijv. 100 rijders moet indelen en die kunnen dan maar kort of kort en vaak rijden als je met max. zoveel rijders per ronde mag rijden. Dat is een inperking van de bedrijfsvoering.

Om dit te testen is tot en met 1 mei 2019 een testperiode afgesproken met gemeente / Fumo waarbij 3 keer gemeten kan worden. Als blijkt dat in de huidige situatie voldaan kan worden, dan is dit allemaal niet nodig.

MSV verzoekt rekening te houden met de testmetingen bij de verdere bestemmingsplanprocedure. Verder verzoekt MSV in de toelichting van het bestemmingsplan een betere uitleg te geven hoe het zit met het aantal crossuren en wat de gevolgen hiervan zijn.´

Reactie van de gemeente op opmerking 15

Crossuren
In hoofdstuk 6.2.4 van het ontwerpplanMER is de volgende omschrijving van het begrip “crossuur” opgenomen. “Eén crossuur houdt in dat één rijder één [klok]uur lang continu over de baan kan crossen. Voorbeeld: als er 20 motorcrossers op de baan aanwezig zijn die elk 3 [klok]uren continu crossen, levert dat 60 crossuren op.”

In de toelichting van voorontwerpbestemmingsplan is op basis van het door Peutz uitgevoerde geluidonderzoek gebruik gemaakt van het begrip “crossuren” om inzicht te bieden in de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten. Het beperken of verruimen van “crossuren” is naar ons oordeel een maatregel. Door het beperken van “crossuren” kunnen namelijk overschrijding van de in de regels van het bestemmingsplan opgenomen geluidgrenswaarden worden voorkomen. Over het opnemen van maatregelen als middelregels in het bestemmingsplan hebben wij in onze reactie op opmerking 13 hiervoor een en ander overwogen. Wij verwijzen voor het andere dan ook naar deze reactie. Samengevat: een aantal crossuren is niet in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Op basis hiervan kunnen wij de stelling van de inspreker dat er sprake is van “een inperking van de bedrijfsvoering” dan ook niet volgen.

Gedoogbeschikking
Wij gaan er van uit dat de inspreker met “testperiode” en ”testmetingen” verwijst naar de door ons op 8 januari 2019 gegeven gedoogverklaring voor het uitvoeren van onderzoek naar ‘maximale geluidniveaus’ vanwege motorcrossactiviteiten op het motorcrossterrein. Deze verklaring hebben wij gegeven op verzoek van de MSV. In dit verzoek vraagt de MSV samengevat om door middel van “trial and error” geluidonderzoek in de praktijk te mogen uitvoeren naar de effecten van maatregelen om overschrijdingen van de in de vergunning 2001 opgenomen geluidgrenswaarden voor L_{Amax} te voorkomen zonder daarbij het risico op het verbeuren van een dwangsom te lopen. Het door de inspreker bedoeld onderzoek wordt dan ook uitgevoerd door de MSV. Tot op dit moment hebben wij van de MSV - als de MSV dat zou willen - geen rapport ontvangen van het uitgevoerde onderzoek. De resultaten van het onderzoek en de mogelijke betekenis daarvan voor het bestemmingsplan hebben wij dan ook nog niet kunnen beoordelen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 16
‘Blz 22. Zie hiervoor onze opmerkingen bij blz. 20 (toepassing VNG-richtlijn en Handreiking).

MSV verzoekt om in de toelichting op te nemen dat MSV constant bereid is tot het nemen van maatregelen en hier ook aan werkt. Dit is een constante factor binnen MSV.’

Reactie van de gemeente op opmerking 16
De opmerkingen waar de inspreker naar verwijst is opgenomen als opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor. Daarbij merken wij op dat wij blij zijn “dat [de] MSV constant bereid is tot het nemen van maatregelen en hier ook aan werkt” om de geluidimmissie vanwege het motorcrossterrein te beperken. Het is ons alleen niet duidelijk wat de waarde van het opnemen van een dergelijke opmerking van de toelichting van het bestemmingsplan is. De opmerking nemen wij dan ook niet op.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 17

‘Blz 23: Reactie: hier worden KNMV wedstrijden genoemd maar het zijn niet alleen KNMV wedstrijden maar ook MON-wedstrijden.

MSV stelt voor het woord KNMV niet op te nemen in de toelichting en regels. Het zijn wedstrijden maar wie deze organiseert doet er feitelijk (ruimtelijk) niet toe.’

Reactie van de gemeente op opmerking 17
De opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen het gebruik van begrippen als “KNMV-wedstrijden” dan ook heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingplan: het gebruik van begrippen als KNMV-wedstrijden heroverwegen.

Opmerking 18
‘Blz 23, 24 en 25 Reactie: zie hiervoor onze opmerkingen bij "blz. 20" (toepassing VNG-richtlijn en Handreiking).’

Reactie van de gemeente op opmerking 19
De opmerkingen waar de inspreker naar verwijst is opgenomen als opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 20
‘Blz 26: Lmax:
Reactie: hierbij is geen rekening gehouden met pieken/calamiteiten, waar je bij vergunningverlening wel rekening mee kunt houden.

MSV stelt voor in de toelichting een passage op te nemen over calamiteiten. In die gevallen kan de maximale geluidbelasting overschreden worden, mits bijvoorbeeld een aantoonbare calamiteit. Door planologisch nu twee normen te stellen, lijkt daar vooralsnog geen ruimte meer voor bij een nieuwe omgevingsvergunning milieu.’

Reactie van de gemeente op opmerking 20
In ons besluit van 8 november 2016 hebben wij de MSV een last onder dwangsom opgelegd om overschrijdingen van de in de vergunning 2001 opgenomen geluidgrenswaarden voor L_{Amax} voorkomen. In haar hoger beroep tegen de uitspraak van de rechtbank Noord-Nederland van 23 februari 2018 tegen de door ons opgelegde last stelt de MSV ook dat “ten onrechte geen rekening is gehouden met geluidspieken die door een calamiteit worden veroorzaakt, zoals een kapotte uitlaat”. Hierover overweegt de AbRvS het volgende. “Naar aanleiding van het betoog van MSV De Prikkedam dat bij metingen ten onrechte geen rekening is gehouden met geluidspieken die door een calamiteit worden veroorzaakt overweegt de Afdeling dat de StAB heeft opgemerkt dat op basis van een enkele meting niet geconcludeerd kan worden dat de geconstateerde overschrijding incidenteel was. Hoewel in het meetrapport van 18 maart 2015 is aangegeven dat de piekgeluiden kennelijk werden veroorzaakt door een solitaire motor, merkt de StAB op dat door de FUMO noch door MSV De Prikkedam onregelmatigheden aan een of meerdere motoren zijn vastgesteld die kunnen wijzen op een incident. De Afdeling ziet [. . .] ook hier geen aanleiding om de StAB niet te volgen. De rechtbank is derhalve terecht tot het oordeel gekomen dat niet is gebleken dat sprake zou zijn van een calamiteit.”[19]

[19] Zie onder andere de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 6 maart 2019 (201802826/1/A1).

Uit deze uitspraak leiden wij af dat het nodig (of tenminste wenselijk) is inzicht te hebben in de calamiteiten die (kunnen) plaatsvinden op het motorcrossterrein vanwege motorcrossactiviteiten. Op 12 juli 2018 is er ambtelijk overleg geweest met de MSV. In dit overleg is de volgende afspraak gemaakt. “De MSV stelt voor het vervolgoverleg een onderbouwing op van de mogelijke situaties waarbij sprake is van een overschrijding van de geluidgrenswaarde voor het piekgeluidniveau vanwege een calamiteit (zoals bedoeld in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening). De grenswaarde voor L_{Amax} = 70 dB(A).” Een dergelijk overzicht hebben wij niet van de MSV ontvangen.

Hierbij overwegen wij ook dat:
- in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is opgemerkt dat ‘calamiteuze maximale geluidniveaus (L_{max}) zoveel als mogelijk kunnen worden voorkomen door middel van goed onderhoud, good housekeeping en dergelijke. Geluidvoorschriften hebben geen betrekking op calamiteuze maximale geluidniveaus (L_{max})’;
- in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai is opgemerkt dat ‘vanwege het industrieterrein een geluidbelasting heerst of mag heersen’ waarbij ‘buiten beschouwing blijven:
  - incidentele verhogingen van het geluidsniveau ten gevolge van bedrijfscalamiteiten. [. . .] Of een verhoging moet worden beschouwd als een gevolg van een calamiteit [. . .] is ter beoordeling aan de vergunningverlenende instantie’;
  - incidentele verhogingen ten gevolge van uitzonderlijke bedrijfssituaties. De omvang van de maximaal toelaatbare verhogingen alsmede de bedrijfssituaties en de bronnen waardoor deze verhoging wordt veroorzaakt, dienen apart in de vergunning te worden vermeld. Ter voorkoming van hinder dienen incidentele verhogingen zoveel mogelijk te worden vermeden.’

Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat voor het uitzonderen van calamiteiten inzicht nodig is in de calamiteiten die (kunnen) plaatsen. Ook uit de inspraakreactie van de inspreker kunnen wij niet afleiden of er sprake is van calamiteiten en of wij die kunnen en willen uitzonderen. Het is ons (dan ook) niet duidelijk wat de waarde is van het opnemen van een overweging over calamiteiten in de toelichting van het bestemmingsplan. De overweging nemen wij dan ook niet op.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 21
‘Blz 26:12 dagen regeling.
Reactie: MSV vraagt zich in hoeverre het college deze 12 dagen regeling wenst toe te passen. Er mag dan weliswaar "over" de geluidnormen heengegaan worden bij incidentele activiteiten maar die moeten dan ook passen in het bestemmingsplan. Nu bieden de regels hiervoor geen opening. Wel ziet MSV ruimte voor extra wedstrijden en trainingsdagen. Dat is positief echter zit daar een vreemde restrictie aan dat dit pas twee jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan aangevraagd mag worden en nadat is gebleken dat er geen overschrijdingen geconstateerd zijn.

MSV stelt voor of deze passage te schrappen of uit te leggen waarom hiervoor gekozen is. Het lijkt namelijk geen juridisch handhaafbare regel die thuishoort in de planologie.’

Reactie van de gemeente op opmerking 21
Zoals wij hiervoor hebben opgemerkt hebben wij in het voorontwerpbestemmingsplan regels opgenomen om een aanvaardbaar woon- en leefmilieu als onderdeel van de goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Behalve een bepaalde geluidimmissie wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu naar ons oordeel ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt, of die emissie te voorspellen is en dergelijke. Dergelijke “grootheden” zijn ook onderdeel van de door ons gemaakte afweging van alle betrokken ruimtelijke belangen zoals die in hoofdstuk 4.3 van de toelichting bij het

voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Dit is voor ons de aanleiding om in de regels ook openstellingsdagen, openstellingsuren en dergelijke op te nemen.

De opmerking van de inspreker dat ‘de passage dat [het verlenen van een omgevingsvergunning voor aanvullende motorcrosswedstrijden] pas twee jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan’ geen juridisch handhaafbare regel is die thuishoort in de planologie’ en de vraag om uitleg over de regel is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 7 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 22
‘Blz 27: Conclusie
Voorliggend bestemmingsplan zorgt enerzijds ervoor dat het motorcrossterrein kan worden gebruikt voor de motorcrossactiviteiten behorende bij de motorsport (trainingen en wedstrijden) en anderzijds dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor omwonenden te worden bewerkstelligd. In de voorgaande paragraaf is gebleken dat beiden het geval kan zijn bij de volgende maatregelen:
• • het terugbrengen van het bronvermogen van 118,3 dB(A) tot 115,3 dB(A);
• • het verhogen van de vijf bestaande geluidwallen tot 9,2 meter NAP.

Reactie MSV: deze conclusie wordt, zoals eerder is aangegeven, niet gedeeld en is niet uitvoerbaar voor MSV. MSV mist een verregaande bestuurlijke afweging waarbij ook de belangen van MSV en de vergunde situatie en de mogelijkheden uit de Handreiking aan de orde komen. Hierbij wordt verwezen naar onze constatering genoemd bij o.a. "blz 20".

MSV stelt voor een (nieuwe) bestuurlijke afweging te maken aan de hand van de juiste kaders en hierbij vooral de ruimte op te zoeken in plaats van de engte waarbij het doel van MSV blijft te komen tot een aanvaardbaar maar werkbaar/uitvoerbaar bestemmingsplan.’

Reactie van de gemeente op opmerking 22
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties hiervoor in het algemeen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 23
‘Blz 29: tijdelijk parkeerterrein
Reactie: MSV heeft een onherroepelijke omgevingsvergunning voor het parkeerterrein. Het is geen tijdelijk parkeerterrein. Bij de opmerkingen m.b.t. de regels geeft MSV aan dat dit parkeerterrein ook ingezet zou moeten kunnen worden andere evenementen. Het zal geen regulier parkeerterrein worden want het is niet verhard. Het binnenterrein wordt voornamelijk gebruikt voor parkeren bij reguliere activiteiten.

MSV stelt voor de tekst van de toelichting aan te passen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 23
Op 21 mei 2016 hebben wij aan de MSV een omgevingsvergunning verleend “voor het parkeren op een weiland - strijdig gebruik ruimtelijke ordening”. Deze vergunning is verleend op grond van artikel 2.12,

lid 1, onder a, onder 2° van de Wabo en artikel 4, lid 11, van bijlage II van het Bor. Dit betekent dat de omgevingsvergunning is verleend voor een “ander gebruik van gronden of bouwwerken [. . .] voor een termijn van ten hoogste tien jaar”. De opmerking van de inspreker dat de vergunning onherroepelijk is juist, maar de vergunning is verleend voor een tijdelijk gebruik (voor tien jaar). In die zin is de opmerking van de inspreker dat het “geen tijdelijk parkeerterrein” is onjuist. Op basis hiervan is er voor ons dan ook geen aanleiding om de toelichting hier op aan te passen. De toelichting passen wij dan ook niet aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 24
‘Blz 29; toelichting bestemming Natuur:
Reactie: het terrein maakt geen deel uit van NNN-gebied. Door het zo om te omschrijven lijkt het alsof het terrein omringt wordt door natuur. Dat is niet het geval, zie ook de opmerkingen bij de regels rondom de bestemming "natuur". Er zijn in het buitengebied volgens de provinciale verordening gebieden aangewezen als EHS (na de herijking nu NNN) (met arcering) en bij de groene gebieden daarvan zouden de natuurlijke waarden in stand gehouden moeten worden. Het terrein van MSV maakt geen deel uit van EHS/NNN en ook niet van "randnatuur". Derhalve lijkt de bestemming "natuur" voor delen van het terrein niet voor de hand liggend c.q. passend.

MSV verzoekt in de toelichting de juiste weergave aan te geven hoe het gebied ingedeeld is en dat het terrein van MSV geen deel uit maakt van het Natuurnetwerk en ook niet direct grenst aan natuur.’

Reactie van de gemeente op opmerking 24
De opmerking van de inspreker dat er geen sprake is of kan zijn van natuur omdat gronden geen onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) kunnen wij niet volgen. Het NNN is vooral gericht op het verbinden van natuurgebieden. Dit betekent niet dat er op andere gronden, buiten die gebieden, geen natuurwaarden aanwezig zijn of kunnen zijn. In de regels van deze bestemming is ook bepaald dat deze is gericht op “het behoud, herstel en ontwikkeling van [. . .] natuurlijke waarden”. Op basis hiervan is er voor ons dan ook geen aanleiding om de toelichting hier op aan te passen. De toelichting passen wij dan ook niet aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 25

´Blz 30; de participatieregel over hoe en wanneer MSV de omgeving moet informeren.

Reactie: dit lijkt een probeersel waarbij voorzichtig wordt gekeken naar de Omgevingswet. Het lijkt in deze echter te ver gaan om een dergelijke regel op te nemen in het bestemmingsplan zonder dat er gemeentelijk beleid is vastgesteld hoe in de toekomst geparticipeerd moet worden bij planvorming. Dergelijke regels/voorwaarden horen vooralsnog niet thuis in planologie maar in een vergunning.

MSV stelt voor het onderdeel participatie te schrappen of met MSV te overleggen wat werkbaar is.´

Reactie van de gemeente op opmerking 25
Zoals wij in onze reactie op opmerking 21 hiervoor hebben overwogen wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu als onderdeel van de goede ruimtelijke ordening behalve door een bepaalde geluidimmissie ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt, of de emissie is te voorspellen en dergelijke. Voor wat betreft het bepalen van de wedstrijddagen wordt dit naar ons oordeel ook bepaald door de mogelijkheden van participatie in de keuze voor deze wedstrijddagen. In het algemeen wordt er minder hinder ervaren als er participatie mogelijk is bij het maken van die keuze.

De regel waarin deze participatie is verwerkt hebben wij uitdrukkelijk opgenomen als inspanningsverplichting en niet als resultaatsverplichting. De inspanning betreft het organiseren van een overleg en het maken van een verslag van dit overleg. Het overleg en het verslag zijn vormvrij in die zin dat het verslag wel als bijlage het overzicht van de wedstrijddagen moet worden opgenomen. Wij hebben uitdrukkelijk de keuze gemaakt om dit overleg vormvrij te houden om te voorkomen dat het participatieproces overeenkomt met een (juridische) procedure. Wij zullen naar aanleiding het verslag vooral beoordelen of er sprake was van ‘echte’ participatie (belanghebbenden zijn vroeg genoeg betrokken, hebben voldoende kennis kunnen nemen van de voorgenomen wedstrijddagen en er zijn voldoende mogelijkheden geweest om hun belangen naar voren te brengen). Dit moet ons er van kunnen overtuigen dat er participatie is geweest. Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom het opnemen van een dergelijke voorwaarde niet mogelijk zou kunnen zijn.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 26
´Verbeelding voorontwerp bestemmingsplan (bestemmingskaart)
MSV stelt voor geen baanverloop (zie hieronder afb. 1) op te nemen op de plankaart en te kiezen voor 1 bestemming "sportterrein" waarbij de contour van het binnenterrein met hoofd-en beginnersbaan aangeduid wordt als "motorsportparcours".
De opgenomen bouwvlakken voor bebouwing vindt MSV acceptabel. MSV stelt voor te kiezen voor twee bestemmingen:"Sport-motorcross" (het binnenterrein met buitencontouren hoofd- en beginnersbaan) en het resterende omliggende terrein te bestemmen als "groen". De aanduiding van het parkeerterrein vindt MSV acceptabel. De aanduiding van de toegangsweg acht MSV ruimtelijk niet relevant om dit verloop als zodanig vast te leggen op de verbeelding. Er kan volstaan met een hoofdbestemming "groen" met daarbij inbegrepen (toegangs)paden.´

Reactie van de gemeente op opmerking 26
De opmerking nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 27

´1.16: Dagperiode. Er staat bij deze begripsbepalting: 07.00-18.00.
Zoals gebruikelijk bij het beoordelen van geluid van inrichtingen zijn grenswaarden gesteld voor de dag-avond en nachtperiode. De dagperiode loopt van 07.00 uur tot 19.00 uur en niet tot 18.00 uur. In de tabel op pagina 14 worden zijn deze tijden voor de dagperiode ook verkeerd vermeld. In het laatste overleg met u bleek dat dit inderdaad een fout was dus dit graag herstellen.

1.21 geluidsimmissie: de hoogste waarde van de langetijdgemiddelde geluidsniveau ($L_{Ar,LT}$) en de hoogste waarde voor de maximale geluidsniveau (L_{Amax}). die zijn gemeten op een immissiepunt, welke is gelegen op de gevel van een geluidsgevoelig object op 1,5 m hoogte ten opzichte van het aldaar geldende peil.

Reactie: de term geluidsimmissie weglaten en ipv daarvan het 'langtijdgemiddeld beoordelingsniveau' $L_{ar,LT}$ en het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} benoemen. De tekst 'de hoogste waarde' weglaten. In de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999 (HMRI) wordt de beoordelingsgrootheid het 'langtijdgemiddeld beoordelingsniveau' $L_{ar,LT}$ gebaseerd op het equivalente geluidsniveau LAeqjwaarbij tevens rekening gehouden wordt met de afzonderlijke geluidsbijdragen tijdens de verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede met het karakter van het geluid en variaties van het immissieniveau als gevolg van verschillende weersomstandigheden (meteocorrectie). Het gaat hier dus om een gemiddeld geluidsniveau over de dagperiode (van 07:00 tot 19:00) en niet om het hoogste niveau.

De beoordeling van geluiden die kortstondig optreden vindt conform de HMRI plaats aan de hand van L_{Amax}. Het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax} is gebaseerd op de hoogste aflezing in de meterstand 'fast'; op deze afgelezen waarde wordt de meteocorrectieterm toegepast. De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.´

Reactie van de gemeente op opmerking 27

Dagperiode
De opmerking van de inspreker dat de dagperiode is van 7:00 uur tot 19:00 uur kunnen wij volgen. De regels zullen wij hier dan ook op aanpassen.

Geluidsimmissie
Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip “geluidimmissie” zullen heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 1.16: de begripsomschrijving voor dagperiode aanpassen naar de tijd van 7:00 uur tot 19:00 uur.
Bestemmingsplan, regels, artikel 1.21: het gebruik van het begrip en de omschrijving van “geluidimmissie” heroverwegen.

Opmerking 28
´1.22 geluidsgevoelige functies
in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of terrein als geluidsgevoelig object wordt aangemerkt;

1.23 geluidsgevoelige objecten
gebouwen welke dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

Reactie: 1.22 en 1.23 zijn dubbel. Alleen geluidsgevoelige functies benoemen. https://www.infomil.nl/vaste-onderdelen/onderwerpen/geluid/thema/geluid/gevoelige-functies/´

Reactie van de gemeente op opmerking 28
Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip “geluidsgevoelige functies” en “geluidsgevoelige objecten” zullen heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 1.22 en artikel 1.23: het gebruik van het begrip en de omschrijving van “geluidsgevoelige functies” en “geluidsgevoelige objecten” heroverwegen.

Opmerking 29
´1.24: geluidzoneringsplichtige inrichting:
Reactie: hiervan is geen sprake dus waarom noemen ?´

Reactie van de gemeente op opmerking 29
Wij willen op grond van het bestemmingsplan de vestiging van een geluidzoneringsplichtige inrichting niet mogelijk maken. Daarvoor moeten wij in het plan een regel opnemen. Dat er in de bestaande situatie geen sprake is van een dergelijke inrichting maakt dit niet anders.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 30
1.33: motorcross: is inclusief enduro en trail ? Houd ook rekening met de toekomst: elektrische motoren en laadstations. Graag "motorcross" vervangen door "motorsport" en dit consequent doorvoeren in andere benamingen waar motorcross in voorkomt.

Reactie van de gemeente op opmerking 30
Wij merken op dat wij het gebruik en de omschrijving van het begrip “motorcross” zullen heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 1.33: gebruik begrip en omschrijving “motorcross” heroverwegen.

Opmerking 31
´1.34 en 1.35: motorcrossbaan/motorcrossterrein;

Reactie: dat is het parcours aldus de begripsomschrijving. Daar staat recreatieve doeleinden bij maar die vinden ook plaats op het motorsportterrein (1.35). Bij 1.35 worden recreatieve doeleinden niet genoemd. Volgens deze begripsomschrijvingen mogen er alleen trainingen worden gehouden en geen wedstrijden. Er moet staan voor wedstrijden én ter voorbereiding van de wedstrijden.´

Reactie van de gemeente op opmerking 31
In artikel 1.35 is de volgende omschrijving van het begrip “motorcrossterrein” opgenomen. “Een terrein bedoeld voor de motorcross in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen en testritten) of voor recreatieve doeleinden en voor de daarbij behorende activiteiten, zoals onderhoudswerkzaamheden”. De opmerking van inspreker dat “recreatieve doeleinden niet [worden] genoemd” is dan ook niet juist.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 38
´1.37: Motorcrosswedstrijd
Reactie: geen onderscheid in wedstrijden. KNMV en clubwedstrijden voor specifiek clubleden. Dat is ruimtelijk niet relevant. Bovendien gaat het niet altijd om KNMV maar ook om MON en zou een wedstrijd vanuit de club niet alleen voor leden hoeven zijn. Deze specifieke benoeming van het soort wedstrijd en degene die er mogen komen hoort niet thuis in de ruimtelijke ordening. Gelieve namen/organisaties en het woord "clubleden" niet opnemen in de regels.´

Reactie van de gemeente op opmerking 38
Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 39
‘1.43: Openstellingsuren: het aantal uren dat het motorcrossterrein open mag zijn voor motorcross en veldsporten.
Reactie: de omschrijving van het "motorcrossterrein" is het terrein zelf. Dit zou betekenen dat het terrein niet toegankelijk is behalve 6 uur per week. Dit is een onevenredige beperking. Andere sportterreinen kennen een dergelijke beperking ook niet. Hiermee wordt het reguliere gebruik ingeperkt. Verderop in de regels staat dat de openstellingsuren max. 3 uur mag zijn (woe / zon). Dat is onwerkbaar. Het gaat om dat het gebied waar gereden wordt (hoofd en jeugdbaan + trailgebiedje) max 3 uur in gebruik mag zijn ten behoeve van de motorsport, niet het terrein an sich. MSV verzoekt het begrip "openstellingsuren" te schrappen of anders te omschrijven.’

Reactie van de gemeente op opmerking 39
De regels voor de openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten zijn opgenomen in artikel 5.4.1. Hierin is samengevat bepaald dat de openstelling van het terrein “minder moet zijn dan acht uren per week, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit het gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar, met het oog op het houden van motorcrosswedstrijden op het terrein of het voorbereiden van zodanige wedstrijden”. De opmerking van inspreker dat “het terrein niet toegankelijk is behalve 6 uur per week” is dan ook onjuist. Voor motorcrossactiviteiten moet de openstelling gebruikelijk minder zijn dan acht uren per week.

Bij een openstelling van acht uren per week of meer is er sprake van een geluidzoneringsplichtige inrichting. En zoals wij hiervoor in onze reactie op opmerking 29 hebben opgemerkt willen wij de vestiging van een dergelijke inrichting niet mogelijk maken.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 40
‘1.45: voor de bestemmingen "Sport - Motorcrossterrein" het Normaal Amsterdams Peil (NAP);
Reactie: wat is het NAP peil ter hoogte van de Prikkedam la ? Het peil komt weer terug bij de Wijze van meten (art. 2). Dat is van belang voor de hoogte van de wallen zoals die in de regels staan aangegeven. Het NAP peil bij de woning Grindweg 2 is "al" 5,2 meter NAP. Het 'peil' is meestal het gemiddelde afgewerkte maaiveld, of een referentiemaat van het straatniveau. MSV verzoekt na te gaan of het werken met NAP versus het kunnen ophogen van wallen wel mogelijk is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 40
Wij merken op dat wij het gebruik het begrip “NAP” zullen heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels: het gebruik van het begrip “NAP” heroverwegen.

Opmerking 41
‘Art. 3.4: (gebruiksregel bij agrarische gronden/aanduiding parkeerterrein):
Reactie: MSV vraagt zich af waarom alleen het parkeerterrein gebruikt mag worden bij drie wedstrijden ? Wat te doen bij andere evenementen of andere wedstrijden (clubwedstrijd) ? Dan is er weer strijdigheid. Bovendien wordt bij de reguliere bedrijfssituatie dit terrein niet gebruikt. Dit is alleen bij wedstrijden en evenementen. Normaliter kan gewoon geparkeerd worden op het binnenterrein. Dat geldt ook voor bijv. survivaltraingen, bootcamp trainingen of bijv. handboogschiet verenigingen. Het lijkt in deze onnodig maar ook zeker onhandig om in de begripsbepaling te bepalen dat dit parkeerterrein alleen voor drie wedstrijden gebruikt mag worden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 41
Zoals opgemerkt in onze reactie op opmerking 23 hebben wij op 21 mei 2016 aan de MSV een omgevingsvergunning verleend “voor het parkeren op een weiland - strijdig gebruik ruimtelijke ordening”. Deze vergunning is - in overeenstemming met de aanvraag - verleend voor het parkeren tijdens “drie motorcrosswedstrijden per jaar”. Met de hier betreffende regels hebben wij deze omgevingsvergunning verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 42
‘Art. 4: natuur
Reactie: Deze bestemming zie je terug op de verbeelding (bestemmingsplankaart) maar het is feitelijk geen natuur. Het is meer ruigte en door toeval min of meer ontstaan. Er zijn tijden geweest dan was er helemaal geen of weinig begroeiing. Door deze bestemming er op te leggen, zijn er nogal wat beperkingen. MSV ziet liever dat het een groenbestemming krijgt. Of dat het gehele terrein een sportbestemming krijgt en het omliggende terrein een groenbestemming met mogelijkheden/aanduidingen. Stel in de toekomst moet er vanwege geluid een nieuwe lus (of de oude weer hersteld worden) dan kan dat niet aangezien er een natuurbestemming geldt die bewaard moet blijven. Het terrein is ook niet meegenomen in de natuurkaart (NNN/EHS) van de provincie dus het lijkt in die zin overbodig en te hoog gegrepen om te kunnen spreken van een natuurbestemming.’

Reactie van de gemeente op opmerking 42
Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 24 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 24 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 43
‘4.1 Natuur:
Reactie : valt binnen de bestemming ook de recreatieve sportmogelijkheden zoals een bootcamp training ? Dagrecreatie wordt wel genoemd. Ook dit deel van het terrein zal ingezet moeten kunnen worden voor geluidarme activiteiten. MSV verzoekt de bestemming te veranderen naar groen en daarbij als nevenactiviteiten ook veldsporten/dagrecreatief medegebruik op te nemen zodat het volledige terrein

hiervoor benut kan worden. Ook is het aan te bevelen om hier bouwwerken (geen gebouwen zijnde) toe te staan ten dienste van dagrecreatief medegebruik/veldsporten om zo te kunnen stimuleren dat er ook geluidarm gesport kan worden. Te denken valt aan klimtoestellen/survivalparcours.'

Reactie van de gemeente op opmerking 43
Activiteiten als een bootcamptraining maken wij mogelijk als onderdeel van het begrip "veldsporten". Veldsporten zijn alleen mogelijk op de gronden met de bestemming Sport - Motorcrossterrein. Voor het andere nemen wij de opmerking voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 44
'Ontsluitingsweg:
Reactie: hier loopt de toegangsweg naar het parkeerterrein. Ook dit is specifiek aangeduid op de plankaart. MSV ziet graag meer flexibiliteit zoals ook eerder is aangegeven bij de analyse van de Bestemmingsplankaart/Verbeelding.'

Reactie van de gemeente op opmerking 44
Deze opmerking hangt samen met opmerking 23 en opmerking 41 hiervoor. De ontsluitingsweg is namelijk ook mogelijk gemaakt op grond van de omgevingsvergunning 2016. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 23 en opmerking 41 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 45
'4.4.1: gebruiksregels:
Reactie: hierin is opgenomen dat het parkeerterrein enkel ten behoeve van 3 wedstrijden gebruikt mag worden. Dat wringt met de mogelijkheid om meer wedstrijden te kunnen organiseren want dan kan dit terrein niet gebruikt worden voor parkeren volgens deze regels. Normaal gebruik is dat dit terrein niet gebruikt wordt voor parkeren, er is ruimte genoeg op het binnenterrein, ook voor de max. 50 personen voor wat andere sportieve activiteiten. MSV stelt voor de gebruiksbeperking van 3 wedstrijden op te heffen voor wat betreft de aanduiding parkeerterrein.'

Reactie van de gemeente op opmerking 45
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 41 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 41 in samenhang met onze reactie op opmerking 44 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 46
'Artikel 5: sport-motorcross
Reactie: Er mag volgens de regels alleen gereden worden op een aangeduid parcours. Hier is het baanverloop aangeduid via de verbeelding. Dat is te beperkend. Dat zie je ook niet in andere bestemmingsplannen voor motorsportterreinen. Het geluid is gebaseerd op een bepaald baanverloop (incl. bulten etc.) wat nu (febr. 2019) iets anders is (al dan niet tijdelijk in afwachting van de testperiode). Dus wat is de waarde van het opnemen van zo specifiek baanverloop. Het gaat in de basis om dat het terrein gebruik wordt voor uitoefenen van de motorsport en dit geeft een bepaald geluideffect naar de

omgeving. Het is logisch dat je bij ingrijpende wijzigingen aan dit verloop een vergunningplicht oplegt want dat houdt in dat je met een geluidonderzoek moet aantonen dat dit geen nadelige effecten geeft voor de omgeving. Maar dat kan ook anders geregeld worden. Nu wordt het op voorhand al vastgelegd. MSV stelt voor hierin flexibiliteit op te nemen.
Ook hier verwijzing naar de begripsbepalingen: dat is een onnodige puzzel voor de omgeving wat is nu precies wat, zie ook hierboven.

In het kader van duurzaamheid verzoekt MSV binnen deze bestemming bij recht mogelijkheden op te nemen voor laadpalen en zonnepanelen in veldopstelling.'

Reactie van de gemeente op opmerking 46

Aanduidingen "specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan" en "specifieke vorm van sport – motorcrossbaan"
De gronden ter plaatse van het motorcrossterrein zijn bestemd als "Sport - Motorcrossterrein". De plaats van deze bestemming is bepaald op basis van de bestemming "Rekreatieve doeleinden, kategorie MC (motorcross - circuit)" van het bestemmingsplan 1980 in samenhang met de resultaten van de in mei 2018 uitgevoerde landmeting.

De gronden ter plaatse van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan zijn - voor wat betreft de buitengrens - achtereenvolgens aangeduid als "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan" en "specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan". De stelling van de inspreker dat "het baanverloop aangeduid [is] via de verbeelding" is dan ook onjuist. Op de gronden binnen de aanduidingen is er alle ruimte om de ligging van de circuit te veranderen. De plaats van deze aanduidingen is ook bepaald op basis van de bestemming "Rekreatieve doeleinden, kategorie MC (motorcross - circuit)" van het bestemmingsplan 1980 in samenhang met de resultaten van de in mei 2018 uitgevoerde landmeting en komt overeen met de ligging van de circuits in het gebruikte geluidmodel.

Zonnepaneelvelden
In artikel 9.4.1 van de Verordening Romte Fryslân 2014 van de provincie Fryslân is bepaald dat 'een ruimtelijke plan in het landelijk gebied slechts kan voorzien in een opstelling voor zonne-energie:
a. aansluitend op bestaand stedelijk gebied van een stad of dorp of als onderdeel van een uitbreidingslocatie, of nabij bestaand stedelijk gebied, mits het zonnepark een redelijke aansluiting heeft of krijgt op het stedelijk weefsel van stad of dorp;
b. op het bouwperceel van een bestaand agrarisch of niet-agrarisch bedrijf, van een bestaande maatschappelijke voorziening of van een bestaande woning, mits het op te stellen vermogen is gericht op de energiebehoefte die samenhangt met de bestaande functie van dat perceel;
c. [. . .]
d. op gronden met een bestemming voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer, voor zover het niet gaat om historische infrastructuur en groen grasdijklichamen, zoals benoemd en aangewezen in de Structuurvisie Grutsk op 'e Romte;
e. [. . .].

Het dichtstbijzijnde stedelijk gebied is Makkinga op een afstand van ongeveer 1.600 m van het motorcrossterrein. Het terrein ligt dan ook niet in aansluiting op bestaand stedelijk gebied. Uit de toelichting op artikel 9.4.1 blijkt dat de provincie 'onder "nabij" verstaat een locatie die weliswaar niet direct grenst aan [bestaand stedelijk gebied], maar die in redelijke mate een aansluiting heeft of, via ontwerp en inrichting, kan krijgen op het "stedelijk weefsel" van de stad of het dorp. Maatwerk is dus mogelijk, maar wij denken als indicatie, aan een aanvaardbare afstand tot [bestaand stedelijk gebied] van 50 m bij dorpen." Daarbij is naar ons oordeel ook geen sprake van een "bouwperceel van [. . .] bestaand niet-agrarisch bedrijf" of een "bestaande maatschappelijke voorziening". Uit de opmerking van de inspreker blijkt daarbij ook niet wat "het op te stellen vermogen is" en of deze is "gericht op de

energiebehoefte die samenhangt met de bestaande functie van dat perceel". Ook is naar ons oordeel geen sprake van een "bestemming voor infrastructuur voor weg, spoor, water en vliegverkeer". Op basis hiervan zijn wij van oordeel dat een zonnepaneelveld op het motorcrossterrein in beginsel is strijd met het beleid en de regels van de provincie zijn.

Op grond van ons beleid zoals onder andere opgenomen in de Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 willen wij het aanleggen en/of bouwen van zonnepaneelvelden ondersteunen. Het door de inspreker voorgestelde zonnepaneelveld is alleen nog zo onduidelijk dat wij op basis hiervan niet kunnen beoordelen of dit ruimtelijk aanvaardbaar is. Wij zullen in het bestemmingsplan dan ook geen mogelijkheden opnemen voor de aanleg en/of bouw van een zonnepaneelveld. Overigens merken wij op dat het aanleggen en/of bouwen van zonnepanelen op gebouwen in beginsel vergunningvrij is.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 47
'Artikel 5.2.1: gebouwen;
Reactie: deze zijn uitsluitend te gebruiken voor a (motorcross) en b (geluidwallen en schermen ?) dit klopt niet en is te beperkend. Gebouwen (bijv. kantine) moeten ook ingezet kunnen worden voor de dagrecreatie, verblijfsrecreatie en veldsporten.'

Reactie van de gemeente op opmerking 47
Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. De betreffende regel zullen wij schrappen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.2, onder 5.2.1, onderdeel 1. schrappen.

Opmerking 48
'5.2.2. bouwwerken (dat zijn ook de schermen)
• de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 6,50 m (gemeten boven NAP);
• de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 11,00 m (gemeten boven NAP).
Zoals eerder genoemd merkt MSV op dat dit wellicht tot verwarring kan leiden. Als Prikkedam 1a bijv. 6 meter boven NAP en de huidige wal is 4 meter (is 10 meter) dan kan er in principe nog 1 meter bovenop. Dit terwijl voorgesteld wordt de wal met 1,5 meter te verhogen. Dan past het ophogen van de wallen en of het plaatsen van schermen niet in het bestemmingsplan. MSV stelt voor in overleg te kijken naar het peil en of dit niet tot onnodige problemen leidt.'

Reactie van de gemeente op opmerking 48
Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 40 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 40 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

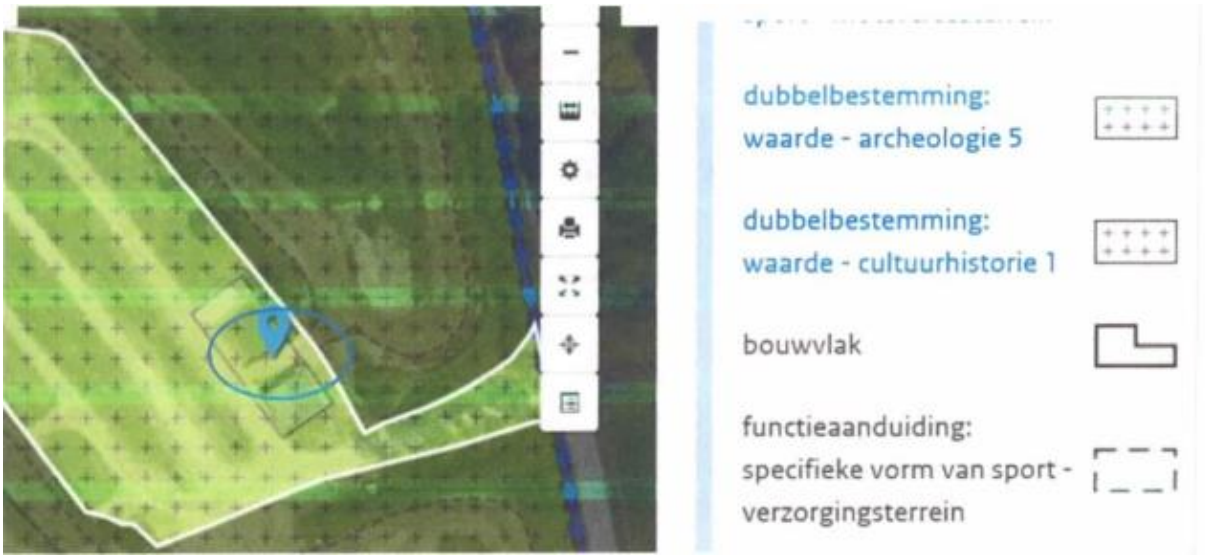
Opmerking 49
'Artikel 5.4.2
Reactie: begrip openstelling: zoals het op deze manier benoemd is, kan MSV niet mee uit de voeten en is een beperking ten opzichte van de huidige situatie. MSV stelt voor dit beter te omschrijven zodat duidelijk is dat het gaat om het gebruik van de baan (in de basis 6 uur per week) en dat openstelling iets

anders is wat feitelijk niet genoemd hoeft te worden. Het gaat er om dat het terrein in gebruik wordt voor de uitoefening van motorsport i.c. het rijden an sich.

Het schema duidt zodanig specifieke activiteiten aan (zoals bijv. alleen KNMV wedstrijden) dat hier niet mee gewerkt kan worden. Het is, zoals eerder genoemd, ruimtelijk niet relevant wie de wedstrijd organiseert en/of wie hier aan meedoet. Clubwedstrijden is daarom niet van belang. Het moet ook een combi kunnen zijn van oefenen/wedstrijdsimulatie/clinics, alsof het een reguliere training zou zijn. MSV organiseert een wedstrijd voor o.a. clubleden maar ook voor mensen die elders lid zijn. MSV verzoekt dit aan te passen in dit schema.

Er zijn max. 80 dagen opgenomen dat getraind mag worden. MSV is niet duidelijk waarom hiervoor gekozen is. De praktijk wijst weliswaar uit dat niet 52 weken gereden kan worden. De weersomstandigheden maken het dat er soms een paar keer niet getraind kan worden maar u heeft dit vertaald naar een maximum aantal keer kunnen trainen. Dat lijkt niet redelijk. Bovendien is het nergens op gebaseerd en een inperking van de bestaande mogelijkheden.

In het schema staat aangegeven waar (aanduiding) getraind mag worden. Door het zo specifiek te duiden kan er dus niet gereden worden (kennelijk uitsluitend stapvoets) op het binnenterrein. De motoren staan klaar naast de kantine (zie cirkel) en vanuit daar rijden ze de baan op, waarschijnlijk niet met 15 km/uur. MSV stelt voor het terrein niet zo specifiek te omschrijven of op de meter nauwkeurig te bestemmen c.q. in te richten via de gebruiksregels en dit schema. Het is onwerkbaar en lijkt bovendien niet of nauwelijks handhaafbaar. MSV gaat graag in overleg om te kijken in hoeverre dit aangepast kan worden.



In dit schema staan ook de geluidnormen voor de woningen Bercoperweg 74 (niet de woning van [bewoner], = nr. 72), Grindweg 2, Prikkedam 1, 2 en 3. Gemiddeld 50 en max 70, gebaseerd op variant 3. Zoals eerder is genoemd, ontbreekt een bestuurlijke afweging en mist MSV ruimte die de Handreiking hierin biedt. MSV gaat graag in overleg met u om te komen tot een acceptabel en werkbaar schema.

Sluiting op woensdag EN zondag voor een wedstrijd dicht is niet gemotiveerd. MSV heeft eerder in deze reactie aangegeven dat dit nu niet voorgeschreven is als voorwaarde. MSV vraagt zich af waarom dit nu wel zo wordt opgenomen in dit bestemmingsplan als regel. Bij een landelijk of regionale wedstrijd wordt de baan geprepareerd en is trainen vooraf op bijv. woensdag meestal niet handig. E.e.a. is ook

afhankelijk van de conditie van de baan op dat moment. MSV ziet liever geen sluitingsdagen voor of na een wedstrijd.

Voor 1 maart moet de organisator een overzicht beschikbaar stellen ? MSV is niet altijd DE organisator. MSV vraagt zich of waarom gekozen is voor een straal van 700 meter ? Vanuit waar reken je dan ? Hoe moet je dit beschikbaar stellen ? Met een huis-aan-huisbriefje ? Of is vermelding op de website voldoende ? Het was altijd afdoende dat de directe omgeving een briefje kreeg met daarin de geplande wedstrijddagen. MSV zal er uiteraard qua communicatie alles aan blijven doen om de omgeving zo goed mogelijk te informeren. Om dit vast te leggen in een bestemmingsplan lijkt enigszins overbodig en ruimtelijk niet relevant. Bovendien is de straal van 700 niet bepaald. Dus als iemand belt "ik heb geen bericht" ? Dan gaat de gemeente handhaven ? Het lijkt een niet handhaafbare, ruimtelijk relevante regel. Deze hoort wellicht meer thuis in een (milieu)vergunning.'

Reactie van de gemeente op opmerking 49

Openstelling
Deze opmerking van inspreker is naar ons oordeel een herhaling of hangt samen met opmerking 7, opmerking 17, opmerking 21 en opmerking 39 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 7, opmerking 17, opmerking 21 en opmerking 39 hiervoor.

Openstellingsdagen voor motorcrosstraining
Zoals wij in onze reactie op opmerking 21 hiervoor hebben overwogen wordt een aanvaardbaar woon- en leefmilieu behalve door een bepaalde geluidimmissie naar ons oordeel ook bepaald door het aantal keer dat een dergelijke emissie voorkomt en is door voor ons de aanleiding om in de regels ook openstellingsdagen opgenomen.

Op 19 november 2018 hebben onze ambtenaren overleg gehad met de MSV. Bij dit overleg was ook onze wethouder Bos aanwezig. Een onderwerp van het overleg was het beperken van het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen. Tijdens dit overleg is door de voorzitter van de MSV uitdrukkelijk opgemerkt dat de MSV geen bezwaren heeft tegen het opnemen van een regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen. Door onze ambtenaren is hierbij uitdrukkelijk opgemerkt dat het beperken van het aantal openstellingsdagen naar hun oordeel het aanvaardbaar woon- en leefmilieu kan versterken. De opmerking van de inspreker dat 'het niet redelijk lijkt' kunnen wij dan ook niet volgen. Daarbij blijkt ons uit de opmerking van inspreker ook niet waarom dit niet redelijk is.

Wij stellen vast dat de inspreker zijn mening over het opnemen van een regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen heeft aangepast. De opmerking van inspreker dat dit "een inperking [is] van de bestaande mogelijkheden" is in die zin juist dat een dergelijke regel niet in de vergunning 2001 is opgenomen. Dit in overweging nemende zullen wij de regel voor het aantal openstellingsdagen voor motorcrosstrainingen schrappen.

Aanduiding "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan
Deze opmerking van inspreker is hangt samen met opmerking 46. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij in de eerste plaats dan ook naar onze reactie op opmerking 46 hiervoor. In de tweede plaats merken wij daarbij op dat de gronden ter plaatse van de toerit naar de motorcrossbaan zijn aangeduid als "specifieke vorm van sport - motorcrossbaan". De betreffende gronden zijn dan ook "onderdeel van de motorcrossbaan" waarvoor de regel over de snelheidsbeperking tot ten hoogste 15 km/uur niet van toepassing is. Op basis van de ervaringen van onze ambtenaren die op de moment van het uitvoeren van het geluidonderzoek op het motorcrossterrein ter plaatse aanwezig waren blijkt ons dat de betreffende toerit voldoende is om veilig te baan op te rijden. Tijdens het onderzoek reden de crossmotoren vanaf hier namelijk ook de baan op. De opmerking van de inspreker dat de opstelruimte

voor crossmotoren ook “naast de kantine” is maakt dit niet anders. Deze opmerking van de inspreker geeft ons dan ook geen aanleiding om de aanduiding aan te passen.

Bestuurlijke afweging
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13, opmerking 14 en opmerking 15 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties hiervoor in het algemeen.

Zondag en woensdag voor de wedstrijddag
In de aanvraag om de vergunning 2008 is opgemerkt dat ‘de zondag en woensdag voorafgaande aan de wedstrijden er geen trainingen zijn’. In de vergunning 2008 is bepaald dat “de aanvraag en alle als zodanige gewaarmerkte bescheiden deel uitmaken van deze vergunning”. De stelling van de inspreker dat de ‘sluiting op woensdag en zondag voor een wedstrijd [. . .] nu niet is voorgeschreven is als voorwaarde’ kunnen wij dan ook niet volgen. De vergunning 2008 is voor ons de aanleiding om de regel dat er de zondag en woensdag voorafgaande aan een wedstrijddag motorcrosstrainingen mogelijk plaatsvinden op te nemen.

Overleg over wedstrijddagen
Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 25 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerkingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 25 hiervoor. Daarbij merken wij op dat wij de omschrijving van deze regel zullen heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels: de regel over beperking openstellingsdagen voor trainingen schrappen.

Opmerking 50
‘5.4.3: regels Binnenterrein:
Reactie: max. geluidsnelheden van 15 km/u op het binnenterrein opnemen hoort niet thuis in het bestemmingsplan. Gaat een handhaver dan meten hoe snel daar wordt gereden ? MSV stelt voor deze regel te schrappen.

Verblijfsrecreatie mag alleen bij wedstrijddagen en is toegestaan in de nacht voorafgaand aan een wedstrijddag. Als je dit heel eng uitlegt dan mag je pas vanaf 0.00 in je tent of caravan overnachten ? MSV stelt voor dit te verduidelijken zodat helder wanneer de caravans en tenten geplaatst mogen worden. In de praktijk druppelt men zatermiddag binnen indien men wil overnachten voor een grote wedstrijd op zondag. MSV stelt voor hier een andere omschrijving voor te hanteren.’

Reactie van de gemeente op opmerking 50

Snelheid op het verzorgingsterrein
Deze opmerking van de inspreker komt overeen met opmerking 53 in de zienswijze van de inspreker op de ontwerp-NRD. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 53 in hoofdstuk 3.2 van de Nota adviezen en zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau Motorcrossterrein De Prikkedam. Hierin hebben wij samengevat opgemerkt dat ‘deze regel in de vergunning 2001, onder E., onder 6. is opgenomen’.

Verblijfsrecreatie
Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie dan ook heroverwegen.

Aanpassingen

Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.3, onder a., de mogelijkheden voor verblijfsrecreatie, heroverwegen.

Opmerking 51
‘5.4.4 veldsporten:
Max 3 uur per week openstelling tijdens dagperiode.
Reactie: dit betekent standaard (ook in de zomer) dat MSV het terrein kan opstellen tot uiterlijk 19.00 (na correctie). Veel trainingen of sporten beginnen dan pas dus wat heeft MSV hier dan aan. MSV zou graag zien dat aangesloten wordt bij de praktijk. MSV is al eens benaderd door een groep sporters/bootcampers die 's avonds graag wil trainen op het terrein. Men wil dan met attributen (bijv. tractorbanden) trainen. Geen luidruchtige situatie. Ook zijn er in den lande trainingparcoursen voor survivalruns. MSV acht het denkbaar en haalbaar dat een dergelijk klimparcours op het terrein gerealiseerd kan worden om zo in te kunnen spelen op bepaalde behoeftes. Max aantal personen 50 lijkt wel haalbaar maar max. 3 uur per week tot uiterlijk 19.00 uur is te beperkt. Het gaat om geluidarme activiteiten. MSV stelt voor om meer ruimte hierin te bieden en wil graag met u in overleg op welke wijze dit vorm kan krijgen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 51
Deze opmerking van de inspreker kunnen wij volgen. Wij zullen de mogelijkheden voor veldsporten dan ook heroverwegen.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.4.4, mogelijkheden voor veldsporten, heroverwegen.

Opmerking 52
‘5.5.1
Reactie: hier wordt KNMV en clubwedstrijden genoemd maar het is niet altijd KNMV. En zoals eerder genoemd doet het er niet toe van wie de wedstrijden zijn. MSV stelt voor om namen te schrappen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 52
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 53
‘5.5 afwijking gebruiksregels:
Reactie: hierin zijn de extra wedstrijden geregeld. Die moeten dan eerst aangevraagd worden d.m.v. een aanvraag omgevingsvergunning. Er mag dan o.a. geen afbreuk zijn aan genoemde waarden genoemd bij 3.1 (3.1 zijn de agrarische waarden). Maar wanneer is dat afdoende ? En welke waarden ? 3.1 is de agrarische bestemming en bevat geen waarden. En wie stelt deze waarden vast (zie begripsomschrijving: het moet eerst door iemand vastgesteld worden). Er zal de waarden genoemd bij de bestemming “natuur" bedoeld worden ? MSV stelt voor nader te kijken naar deze regels en of deze praktisch uitvoerbaar zijn.

Ook hierbij: geen KNMV noemen en clubwedstrijd niet uitsluitend voor clubleden. Het kan dan een extra (grote) wedstrijddag van twee dagen (zat trainen en zondag wedstrijd) en max 5 clubwedstrijden. MSV heeft zoals eerder genoemd zorgen om de maximale geluidnormen en waar is het onderscheid in normen op gebaseerd tussen deze extra wedstrijddag en de clubwedstrijd ? MSV verzoekt hier nog eens nader naar te kijken.

Ook hierbij: voorafgaand aan de wedstrijddagen dicht op woe en zon. MSV vraagt zich net zoals bij de 3 wedstrijden af waarom een verplichte sluiting van twee dagen vooraf ?

Ook hierbij: de regel dat de straal van 700 meter geïnformeerd moet worden. Daar komt als extra regel nog bij dat bij de aanvraag een verslag ingediend moet worden van overleg met de omgeving. MSV vraagt zich waarop dit gebaseerd is zonder dat (participatie)beleid is vastgesteld. Het is mooi een doorkijk te maken naar de Omgevingswet maar dient het middel wel het doel ? En wat doet het college hier vervolgens mee ? Zonder participatiebeleid c.q. toetsingskader lijkt dit een non-regel. Neemt uiteraard niet weg dat MSV de omgeving informeert over mogelijke extra activiteiten.

Binnen het totale crossterrein is het verboden om zonder vergunning vegetatie weg te halen? rooien houtgewas. Dat zijn nog strengere regels dan bij de bestemming "natuur". MSV acht dit niet werkbaar. Wat is vegetatie ? En wat is de noodzaak van een dergelijke vergunningplicht ? Dat je voor elk boompje of struikje weghalen een vergunning moet aanvragen ? Dit is niet reëel te verlangen van een eigenaar. Dat doet de gemeente in andere gevallen ook niet. Er moet dan ook nog gekeken worden naar de waarden van het gebied, welk gebied ? Zoals MSV al eerder stelde, er zijn geen waarden in "het gebied".

De waarden archeologie en cultuurhistorie zijn afkomstig uit het bestemmingsplan Buitengebied en geldt in feite voor iedereen (bedrijven, burgers) in het buitengebied. Er geldt een uitgebreid vergunningplichtig stelsel waar in de praktijk niet of nauwelijks naar gekeken wordt, mits bijv. grote afgravingen, landinrichting, bouwen van grote oppervlaktes/verharding etc. Dat lijkt voor MSV vooralsnog geen belemmering. Bovendien is de grond al zo vaak geroerd dat er niet of nauwelijks meer verwachtingen hoeven te zijn.'

Reactie van de gemeente op opmerking 53

Behouden en versterken van waarden
In artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder b. is bepaald dat "de voor Agrarisch aangewezen gronden zijn bestemd voor [het] behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden". De opmerking van inspreker dat 'de agrarische bestemming geen waarden bevat' is dan ook onjuist.

Motorcrosswedstrijden
Voor wat betreft het gebruik van onder andere het begrip "KNMV-wedstrijd" is deze opmerking van inspreker naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Het onderscheidt tussen de grenswaarden voor de "extra wedstrijddag" en de "clubwedstrijd" hangt samen met de uitgangspunten van het uitgevoerde geluidonderzoek. Voor ons reactie verwijzen wij dan ook naar het planMER.

Zondag en woensdag voor de wedstrijddag
De opmerking "voorafgaand aan de wedstrijddag dicht op woe en zon" is naar ons oordeel een herhaling van de opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Overleg over wedstrijddagen
De opmerking over het overleg over wedstrijddagen is naar ons oordeel een herhaling van de opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Behouden van natuurwaarden

De opmerking van inspreker over omgevingsvergunning voor het verwijderen van vegetaties kunnen wij volgen. Wij zullen deze regel heroverwegen.

Behouden van cultuurhistorische waarden
De opmerking van inspreker over het behoud van cultuurhistorische waarden nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Bestemmingsplan, regels, artikel 5, lid 5.7.1, onder a. heroverwegen.

Opmerking 54
'Artikel 9 onder d:
Reactie: MSV mag het terrein niet gebruiken t.b.v. geluidzoneringsplichtige inrichting ? Wat is de toegevoegde waarde van deze regel aangezien hiervan geen sprake is.'

Reactie van de gemeente op opmerking 54
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 29 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 29 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 55
'Artikel 10: algemene afwijkingsregels, onder b.
Reactie: er wordt gelinkt naar artikel 8 lid d , maar die bestaat niet. Er staat dat met omgevingsvergunning de grond gebruikt kan worden als standplaats voor kampeermiddelen bij wedstrijden en trainingskampen. Verblijfsrecreatie is al toegestaan binnen de bestemming Sport/binnenterrein.'

Reactie van de gemeente op opmerking 55
De opmerking van inspreker is juist: de verwijzing in artikel 10, onder b. is onjuist. Wij zullen de verwijzing aanpassen.

Aanpassingen
Artikel 10, onder b. verwijziging aanpassen.

Opmerking 56
'Artikel 11.2: Overgangsrecht.
Reactie: Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet. Wat betekent dit voor MSV. Als MSV dit ten gunste van MSV uitlegt, dan redeneert MSV zo: er is nu een huidige milieuvergunning, het terrein mag nu worden gebruikt met een bepaalde geluidbelasting richting omgeving. Door dit plan wordt het gebruik vooralsnog ingeperkt door de geluidbelasting ten opzichte van het vergunde in te perken. Dus je zou kunnen stellen dat het huidige gebruik (incl. vergunde geluidruimte) onder het overgangsrecht gaat vallen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 56
Op grond van artikel 11, lid 11.2, onder 1. mag een gebruik dat op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan plaatsvond en hiermee in strijd is blijven plaatsvinden. Wij gaan er van uit dat het gebruik op grond van de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008 op het moment van het

vaststellen van het bestemmingsplan plaatsvinden. Op grond van dit artikel mag dit gebruik dan ook blijven plaatsvinden. In die zin kunnen wij de opmerking van de inspreker volgen.

Maar zoals wij ook in het planMER hebben opgemerkt zijn “behalve een nieuw bestemmingsplan, (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken. In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij opgemerkt dat de MSV (in de eerste plaats) verantwoordelijk is voor een mogelijk aan te vragen omgevingsvergunning. Op grond van artikel 2.30 en artikel 2.31 van de Wabo kunnen wij de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008 ook zelf wijzigen. Na het inwerkingtreden van het bestemmingsplan zullen wij dan ook met de MSV overleggen over het herzien van de milieuvergunning 2001 en milieuvergunning 2008.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

3.2.2 Ontwerpplanmilieueffectrapportage Motorcrossterrein De Prikkedam

Opmerking 57
‘Bij 1.1:
De gemeente wil een einde maken aan deze onduidelijkheid door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet Milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage uit te voeren.
Reactie: het gaat niet om de omvana van de voorgenomen activiteiten. Het gaat om een jarenlange bestaande situatie zonder goed planologisch kader welke buiten invloed van MSV zo ontstaan is.MSV stelt voor om deze tekst aan te passen. Zo lijkt het net alsof er sprake is van een nieuwe inrichting.’

Reactie van de gemeente op opmerking 57
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 58
‘Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig.
Reactie: het gaat hier net zoals hierboven al is benoemd, niet om voorgenomen activiteiten maar om bestaande activiteiten (6x u per week beoefenen motorsport en 3 wedstrijden) de overige gewenste activiteiten maken niet ineens dat er sprake zou zijn van een MER plicht. Er moet een geactualiseerde milieuvergunning komen. MSV stelt voor deze tekst aan te passen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 58
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 en opmerking 56 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 en opmerking 56 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 59
‘Aangezien het in dit geval een wijziging en uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het plangebied) van meer dan 5 hectare, is dit project m.e.r.-plichtig.
Reactie: wat is dan precies de wijziging en uitbreiding ? Het gaat hier niet om een racebaan en/of testbaan. MSV stelt voor deze tekst aan te passen naar de werkelijke reden van deze PlanMer en bestemmingsplan. Het is een jarenlange bestaande vergunde situatie waarbij door omstandigheden buiten de invloedssfeer van MSV het nog steeds niet is gelukt een goed planologisch kader te krijgen. Net zoals bij de opmerkingen in de inspraakreactie m.b.t. het voorontwerpbestemmingsplan plaatst MSV kanttekening bij het feit dat er een PlanMer noodzakelijk zou zijn. Het circuit dat gebruikt kan worden voor motorsport is in totaal 2 km. lang. Het is geen circuit zoals bijv. TT waar het Besluit MER en de daarbij behorende procedures meer op gericht lijken.’

Reactie van de gemeente op opmerking 59
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 12 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 12 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 60
‘2.2.
Het overige deel van de motorcrossbaan valt binnen de aanduidingen van het plan van 1980. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming natuur en is dus in strijd met het bestemmingsplan.
Reactie: de beginnerscrossbaan valt onder het overgangsrecht. Dit is al eens uitgesproken door de ABRS. MSV stelt voor dit niet als 'strijd met het bestemmingsplan' te omschrijven. Ook hierbij een fout in het bestemmingsplan van destijds. De beginnersbaan is wel benoemd in de milieuvergunning en de tekst van het bestemmingsplan destijds maar is "vergeten" om positief te bestemmen op de verbeelding van die tijd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 60
Zoals wij in onze reactie op opmerking 2 in hoofdstuk 3.1 hebben opgemerkt is in de toelichting van het bestemmingsplan 1980 opgemerkt dat ‘vooral de uitgangspunten ten aanzien van het natuurlijk milieu ertoe hebben geleid, dat de onlangs aangelegde jeugdcrossbaan niet als zodanig is bestemd. Deze baan ligt rondom een heideven, De vegetatie in en rondom deze ven zal op langere termijn door het gebruik van de baan in ernstige mate worden aangetast’. De stelling van de inspreker dat er sprake is van “een fout in het bestemmingsplan van destijds” en dat ‘destijds is “vergeten” om positief te bestemming op de verbeelding van die tijd’ is dan ook volkomen onjuist. Het niet bestemmen van de beginnerscrossbaan was een overwogen besluit van de raad.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 61
‘Tabel op blz 12: daar staat nog het Milieubeleidsplan van 2016. Lijkt niet meer van toepassing. Net zoals in de inspraakreactie verzoekt MSV dit buiten beschouwing te laten. Het kan niet zo zijn dat gerefereerd kan worden aan een beleidsstuk dat geldt tot 2016 zonder dat er een besluit genomen is dat dit beleid verlengd c.q. geactualiseerd wordt.’

Reactie van de gemeente op opmerking 61

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 10 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 10 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 62
‘Blz 13: Uitvoeringsbesluiten
Voor de uitvoering van het voorkeursalternatief uit dit MER zijn mogelijk nog meldingen, toestemmingen en/of vergunningen nodig. Een voorbeeld van een activiteit waarvoor dit kan gelden is het vellen van bomen of houtopstanden om wallen op te hogen.

Reactie: wat wordt met deze zin bedoeld ? Gaat het dan om het vellen van bomen die staan op de wallen ? Er staat vervolgens "om wallen op te hogen". Die mogelijkheid is bij recht opgenomen in het voorontwerp.’

Reactie van de gemeente op opmerking 62
In het bijzonder voor wat betreft de voorbeeld kan het (laten) vellen van houtopstanden in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. In artikel 4.2, lid 1 van die wet is namelijk bepaald dat het ‘verboden is een houtopstand [. . .] te vellen of te doen vellen [. . .] zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten. Dat de aanleg of verandering van geluidwallen op grond van het voorontwerpbestemmingsplan bij recht mogelijk is maakt dit niet anders.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 63
‘Blz 14: graag een actuele inrichtingstekening (deze is van 2016) opnemen. Hiervoor zal MSV zorgen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 63
Uit de inspraakreactie blijkt ons niet waarom de in figuur 4.1 van het ontwerpplanMER opgenomen overzichtstekening niet voldoende is om inzicht te krijgen in de plaats van de verschillende onderdelen van het motorcrossterrein. Van de MSV hebben wij ook geen nieuwe overzichtstekening ontvangen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 64
‘Blz 15 Parkeren
Tijdens wedstrijden wordt ook wel het terrein van en rondom de beginnersbaan gebruikt voor parkeergelegenheid. Graag in de tekst opnemen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 64
Wij merken op dat het parkeren op de beginnerscrossbaan in strijd is met het bestemmingsplan 1980. Het parkeren is ook geen onderdeel van de vergunning 2001, 2008, 2016 of andere vergunning. Ook is het geen onderdeel van het verzoek van de MSV van 17 april 2017. Voor ons is er dan ook geen aanleiding om het planMER hier op aan te passen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 65
‘Recreatief medegebruik: het wordt niet door MSV gedoogd maar gewoon toegestaan. Graag de tekst hierop aanpassen.’

Reactie van de gemeente op opmerking 65
In het verzoek van de MSV van 17 april 2017 is over het recreatief medegebruik het volgende opgemerkt. “Dit huidige medegebruik wordt gezien als dagrecratief medegebruik en wordt door de club als eigenaar van het terrein gedoogd”. Dat er sprake is van gedogen is dan ook een stelling van de MSV. Wij gaan er op basis van de inspraakreactie van uit dat de MSV voor wat dit betreft op dit moment een andere mening heeft en zullen de planMER voor wat betreft de omschrijving van het bestaande recreatief medegebruik in heroverweging nemen.

Aanpassingen
planMER, hoofdstuk 4.1, kop “recreatief medegebruik”: tekst voor wat betreft het gedogen heroverwegen.

Opmerking 66
‘Blz 16:
tegelijkertijd op de baan. Daarnaast zijn er volgens de MSV gemiddeld ca 100 begeleiders/bezoekers aanwezig.

Reactie: graag hier een weergave opnemen hoe een training er uit ziet. Zo lijkt het alsof er constant 3 uur lang 20-40 rijders over de baan rijden. Maar het gaat in manches van ongeveer 15-20 minuten (gevorderden en beginners).’

Reactie van de gemeente op opmerking 66
In de inspraakreactie is maar een deel van de hier betreffende alinea opgenomen. In de volledige alinea is opgemerkt dat ‘volgens de MSV er tijdens een goed bezochte training gemiddeld ca 100 rijders rijden, en zijn er ca 20-40 rijders tegelijkertijd op de baan’.

Overigens merken wij op dat in de inspraakreactie is opgemerkt dat de lengte van een manche ongeveer 15 tot 20 minuten is. Dit wijkt af van de informatie die op de internetpagina van de MSV staat en de informatie die onze ambtenaren hebben ontvangen tijdens het overleg met de MSV op 29 maart 2019.

Ook wijkt de opmerking af van de omschrijving van een training zoals die is opgenomen in het verzoek van de MSV van 17 april 2017. Hierin is opgemerkt dat er op zondag 13 maart 2016 ‘in totaal 108 motorrijders waren en gemiddeld 100 bezoekers/begeleiders. Deze 108 rijders worden bij een training in drie groepen verdeeld inclusief een groep jeugdrijders. Dit betekent dat in dat geval ongeveer 20 jeugdrijders rijden op de beginnerscrossbaan en gemiddeld 40 rijders per groep op de hoofdbaan. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo’n groep gemiddeld 16-18 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden).’ Hieruit is naar ons oordeel af te leiden dat het niet is uit te sluiten dat er continu 20 tot 40 crossmotorrijders op de baan rijden. Samengevat zijn wij van oordeel dat de in het ontwerpplanMER opgenomen omschrijving van een training een voldoende samenvatting is van de informatie die wij daarover van de MSV hebben ontvangen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 67
‘Het gebruik van de beginnersbaan hiervan is niet bestemd, en maakt daarom geen deel uit van de referentiesituatie.

Reactie: Dit klopt niet aangezien de beginnersbaan onder het overgangsrecht valt. Bij de vaststelling van de referentiesituatie is deze niet meegenomen omdat deze nauwelijks effect heeft voor de referentiesituatie t.a.v. de hoofdbaan. MSV stelt voor deze tekst aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 67

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 60 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 60 hiervoor. Daarbij merken wij op dat onze ambtenaren in het overleg met de MSV van 12 juli 2018 ook een toelichting hebben gegeven waarom de beginnerscrossbaan niet in de referentiesituatie is opgenomen. Samengevat is opgemerkt dat "de beginnerscrossbaan [. . .] in het geldende bestemmingsplan onder het overgangsrecht is opgenomen. [. . .] Omdat de beginnerscrossbaan onder het overgangsrecht is opgenomen [is] het noodzakelijk en wenselijk om inzicht te krijgen in de (milieu)effecten van de baan. Een gebouw (of ander bouwwerk) of gebruik kan in beginsel maar één keer onder het overgangsrecht worden opgenomen. De bedoeling van het overgangsrecht is namelijk om een gebouw of gebruik in de periode dat het bestemmingsplan geldt te slopen of te stoppen. Vastgesteld kan worden dat tot op dit moment de beginnerscrossbaan niet is "gesloopt" en het gebruik daarvan niet is gestopt. Dit betekent dat de raad bij het vaststellen van het bestemmingsplan dat in voorbereiding is de keuze moet maken om de beginnerscrossbaan uitdrukkelijk niet mogelijk te maken of uitdrukkelijk wel mogelijk te maken. Zoals opgemerkt: de beginnerscrossbaan kan in beginsel niet weer onder het overgangsrecht worden opgenomen. Om een goede keuze te kunnen maken, dat wil zeggen op basis van een onderbouwing, is het noodzakelijk en wenselijk om inzicht te krijgen in de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan. Op basis hiervan kan de raad beoordelen of de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan aanvaardbaar (kunnen) worden geacht en of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening met het niet "slopen" van de baan en het niet stoppen van het gebruik ervan. Het inzicht in de (milieu)effecten van de beginnerscrossbaan kan alleen verkregen worden door een situatie te onderzoeken waarin de baan niet is opgenomen (de referentiesituatie) en een situatie waarin de baan wel is opgenomen (de alternatieven). De stelling van de inspreker dat 'bij de vaststelling van de referentiesituatie deze niet is meegenomen omdat deze nauwelijks effect heeft voor de referentiesituatie' is dan ook onjuist.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 68

'KNMV-wedstijden
Reactie: MSV stelt voor het woord KNMV te schrappen. Het zijn landelijke en/of regionale wedstrijden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 68

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 69

'Blz 17:
In het bosisalternatief wordt het bestaande legale gebruik positief bestemd. De enige aanvulling ten opzichte van de referentiesituatie is dat in het basisalternatief.

Reactie: het wordt niet "positief bestemd" maar gewoon het bestaande gebruik voorzien van een bestemming. Zo lijkt het alsof er geen planologisch kader heeft gegolden voor het terrein en dat het

illegaal is. De reden hiervoor is immers dat bestemmingsplannen en een beheersverordening zijn gesneuveld. MSV stelt voor deze zin aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 69

Zoals wij in onze reactie op opmerking 8 in hoofdstuk 2.3 hebben opgemerkt is een goede ruimtelijke ordening "het leiding geven bij de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied teneinde het ontstaan van een voor de gemeenschap zo gunstig mogelijk geheel te bevorderen". Hierbij is over "een goede ruimtelijke ontwikkeling" opgemerkt dat "onze samenleving [constant in ontwikkeling is]. [. . .]. Een goede ruimtelijke ontwikkeling verlangt dat de overheid telkens alle in het geding zijnde belangen met een ruimtelijke dimensie afweegt en de besluitvorming over het ruimtegebruik zo inricht dat dit leidt tot een goede ruimtelijke en maatschappelijke ordening". Het resultaat van die bestuurlijke afweging kan ook zijn dan een gebruik dat op grond van wet- en regelgeving zoals een verleende omgevingsvergunning mogelijk is toch niet "positief bestemd" wordt omdat het in strijd met de goede ruimtelijke ordening wordt geacht. Dit in overweging nemende kunnen wij de uitleg dat 'het lijkt alsof er geen planologisch kader heeft gegolden voor het terrein en dat het illegaal is' dan ook niet volgen. Die uitleg laten wij dan ook voor de inspreker.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 70

'4.3.2 Plusvarianten
Plusvariant 1: Uitbreiding aantal motorcrosswedstijden
In deze variant zal het aantal dagen waarop KNMV-wedstrijden
Reactie: ook hier graag KNMV niet noemen maar landelijk/regionaal. Of als dit wel genoemd moet worden dan ook MON noemen.;

Reactie van de gemeente op opmerking 70

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 71

'Daarnaast voorziet deze plusvariant, in aanvulling op het basisalternatief, in het toestaan van maximaal 5 clubwedstrijddagen per jaar. Deze wedstrijden zijn alleen bedoeld voor de clubleden en worden gehouden op de zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag èn de training van de woensdag (3 uren) na de clubwedstrijddag vervallen.

Reactie: MSV is de club die een wedstrijd organiseert maar niet specifiek alleen voor leden. Het kan ook gaan om bijv. een clinic of een training die aan en voor een klein groepje rijders wordt gegeven. Zoals ook in de inspraakreactie is genoemd, stelt MSV niet voor om de woe en zon te sluiten na de een "clubwedstrijd". MSV stelt voor de tekst hier op aan te passen.'

Reactie van de gemeente op opmerking 71

Deze opmerking van inspreker hangt samen met opmerking 17 en opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 en opmerking 49 hiervoor.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

Opmerking 72
‘Blz 21: 6.2.1 Scope en juridisch kader
Reactie: MSV heeft de nieuwe omgevingsvergunning voor AMBC Staphorst bekeken. Daar is ook een planologische afweging gemaakt, zij het via een uitgebreide afwijking van het bestemmingsplan maar daarbij geldt net zo goed dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon-en leefklimaat. Daar werd dit niet zo nadrukkelijk genoemd. Uiteraard is een goede ruimtelijke ordening belangrijk maar het gaat hier niet om een blanco nieuwe situatie I Er dient rekening gehouden te worden met de reeds vergunde situatie en de manier te komen tot een aanvaardbare geluidnorm aldus de Handreiking. Er lijkt voorbij gegaan te worden aan bestaande rechten.’

Reactie van de gemeente op opmerking 72
Waar de inspreker in zijn opmerking naar verwijst met “daar werd dit niet zo nadrukkelijk genoemd” is ons niet duidelijk. Voor het andere is deze opmerking naar ons oordeel een herhaling van onder andere opmerking 3 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij onder andere dan ook naar onze reactie op opmerking 3 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 73
‘Schema blz 21:
Reactie: net zoals MSV heeft aangegeven in de inspraakreactie is de VNG brochure toegepast. Dit terwijl de Handreiking ook van toepassing is.’

Reactie van de gemeente op opmerking 73
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 14 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 14 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 74
‘Blz 22:
bronvermogen
Reactie: bij de vaststelling van het bronvermogen heeft MSV al eerder vraagtekens gezet. Dit lijkt tekomen door een onbedoelde situatie tijdens die bewuste trainingen. Hiervoor verwijst MSV naar de inspraakreactie. MSV verzoekt het geluidrapport van Peutz hierop te nuanceren en daarmee ook deze tekst.’

Reactie van de gemeente op opmerking 74
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 75
‘tonaal geluid : van tonaal geluid is geen sprake.’

Reactie van de gemeente op opmerking 75
In de eerste plaats stellen wij op basis van deze opmerking van inspreker vast dat er tussen de MSV en ons geen verschil van inzicht is over dat er wel of niet sprake is van een tonaal karakter van het geluid van het motorcrossterrein: er is geen sprake van een tonaal karakter. In de tweede plaats verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 76
'Blz 23: bijstellen bronvermogen
Reactie: MSV vraagt zich af op welke wijze het bronvermogen van een standaard-wedstrijd (fabrieks)motor bijgesteld kan worden.'

Reactie van de gemeente op opmerking 77
In onze reactie op opmerking 13 hiervoor hebben wij al een deel van de internetpagina van de MVS overgenomen. Behalve dit deel is hier ook opgemerkt dat "degenen die deze ["Prikkedamnorm"] niet halen maken teveel lawaai en zullen hierop aangesproken worden. [. . .] Je krijgt dan 1x de kans om er wat aan te doen. (Behalve als je met een wedstrijddemper rijdt, dan mag je meteen vertrekken)." Hieruit leiden wij af dat het rijden met een "standaard-wedstrijd (fabrieks)motor" tijdens trainingen door de MSV sowieso al niet wordt toegestaan. Ook leiden wij hieruit af dat het mogelijk moet zijn om dergelijke motoren aan te passen door de "wedstrijddemper" te vervangen door een andere demper.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 78
'Blz 24:
6.3 Resultaat verkenning trainingssituatie

Reactie: deze bestuurlijke afweging is niet gemaakt. In de inspraakreactie is wat dit onderdeel betreft aangegeven dat MSV deze afweging mist en dat alleen de VNG brochure is gehanteerd en niet de mogelijkheden (stappenplan) uit de Handreiking. Voor bijv. de vergunde ruimte van 61 dB(A) voor Prikkedam 1 moet via dit bestemmingsplan 11 dB(A) gereduceerd worden zonder dat hiervoor de mogelijkheden voor zijn althans niet gemotiveerd en onderzocht.'

Reactie van de gemeente op opmerking 78
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 49 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 79
'Met het maatregelpakket van variant 3 kan de MSV elke training beschikken over 67 crossuren.
Reactie: MSV vraagt zich af wat dit in de praktijk dan betekent.'

Reactie van de gemeente op opmerking 79
Bij een openstelling van 3 klokuren betekenen 67 crossuren dat er (67 crossuren : 3 klokuren =) 22 crossmotorrijders continu in de baan kunnen rijden.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 80
‘Blz 26:
hier wordt een KNMV wedstrijd genoemd. Noem het liever landelijk of regionale wedstrijd.’

Reactie van de gemeente op opmerking 80
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 81
‘maar het verkeer kan goed afgewikkeld worden over het lokale en regionale wegennet
Reactie: graag toevoegen dat het nooit tot problemen heeft geleid.’

Reactie van de gemeente op opmerking 81
Deze opmerking van de inspreker nemen wij voor kennisgeving aan.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 82
Blz 32: Conclusie geluid motorcrossterrein
In alle situaties leidt het voorlopige voorkeursalternatief tot een verbetering van de geluidsituatie op ten opzichte van de referentiesituatie. In alle situaties wordt dit positieve effect bereikt door het ophogen van de wallen. In trainingssituaties zal in het voorlopige voorkeursalternatief ook het bronvermogen worden beperkt, hierdoor treedt nog een extra reductie van geluidbelasting op.

Reactie: hier ontbreekt een kosten-baten analyse. Peutz heeft in haar geluidonderzoek zelf niet heeft welke kosten hiermee gemoeid zijn of deze maatregelen redelijkerwijs kunnen verlangd. Ook de gemeente gaat hier in het voorontwerpbestemmingsplan aan voorbij: een afweging heeft niet plaatsgevonden maar wel een rigide toepassing van de 'standaard' geluidnormen en het balletje wordt bij de MSV neergelegd. MSV verzoekt om dit onderdeel nader met MSV te bespreken.

Reactie van de gemeente op opmerking 82
Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 13 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 13 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 83
‘Blz 34:
Reactie: hier ook KNMV schrappen of MON toevoegen maar de voorkeur gaat uit naar landelijke of regionale wedstrijden.’

Reactie van de gemeente op opmerking 84

Deze opmerking is naar ons oordeel een herhaling van opmerking 17 hiervoor. Voor onze reactie op deze opmerking verwijzen wij dan ook naar onze reactie op opmerking 17 hiervoor.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

Opmerking 85
'Blz 36; In deze plusvariant worden deze sportactiviteiten toegestaan op het gehele Prikkedamterrein, uiteraard op momenten dat er geen motorcross plaatsvindt.

Reactie: de sportactiviteiten zijn vooralsnog niet via het voorontwerpbestemmingsplan toegestaan op het gehele terrein. MSV heeft in de inspraakreactie verzocht om dergelijke geluidarme sportactiviteiten toe te staan binnen de diverse bestemmingen. De voorkeur gaat hierbij uit naar twee bestemmingen: motorsportterrein en groen. Los van dat het niet logisch is dat tijdens een training op woensdag of zondag ook geluidarm gesport wordt, is niet uitgesloten dat er alleen gesport mag worden op de momenten dat er geen motorcross plaatsvindt (zie regels 5.4.4. van het voorontwerp bestemmingsplan).'

Reactie van de gemeente op opmerking 85
De opmerking van de inspreker dat 'de sportactiviteiten vooralsnog niet zijn toegestaan op het gehele terrein' kunnen wij volgen in die zin dat het ook onze bedoeling was om dit alleen mogelijk te maken op de gronden bestemd als "Sport - Motorcrossterrein". De ontwerpplanMER is hierover onvoldoende duidelijk. Wij zullen het planMER hier op aanpassen.

Aanpassingen
planMER: tekst aanpassen zodat voldoende duidelijk wordt dat veldsporten alleen op de gronden bestemd als "Sport - Motorcrossterrein" mogelijk worden gemaakt.

Opmerking 86
'Blz 37: Voorkeursalternatief
Reactie: hiervoor verwijst MSV naar de inspraakreactie. Het voorkeursalternatief lijkt vooralsnog onvoldoende gemotiveerd en daarbij is niet gekeken naar een alternatieve benadering en mogelijkheden wat betreft het geluidsaspect en de vergunde situatie.'

Reactie van de gemeente op opmerking 86
Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op opmerking 49 hiervoor in het bijzonder en onze andere reacties in het algemeen.

Aanpassingen
Geen aanpassingen.

BIJLAGE 3

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam
Milieueffectrapport (MER) fase 2

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Gemeente Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Milieueffectrapport (MER) fase 2

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteurs:

H.M. Smit, BSc
ir. H.G. van der Aa
ir. R. Koster
ing. R. Meijs
mr. drs. P.J. Woudstra

EINDCONCEPT

datum:

04-06-2019

opdrachtgever:

gemeente Ooststellingwerf

Samenvatting

0.1 Aanleiding

Prikkedam is een motorcrossterrein bij Makkinga in de gemeente Ooststellingwerf. Het planologisch regelen van het gewenste gebruik van de motorcrossbaan kent een lange voorgeschiedenis. Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 29 juni 2015, geldt voor het terrein geen actueel planologische regime.
De gemeente wil een einde maken aan deze situatie door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage (MER) op te stellen.

Figuur 0.1 Ligging plangebied

0.2 Procedure

Als eerste stap in de procedure voor een MER (de m.e.r.-procedure) is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn door de gemeente diverse zienswijzen en adviezen ontvangen. In samenspraak met de omwonenden heeft de MSV een nieuw verzoek ingediend waarbij het alternatief 2 uit de NRD (uitbreiding van trainingsuren per week) is komen te vervallen. De Commissie voor de m.e.r. heeft geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken.
De eerste fase van het MER, inclusief een akoestisch onderzoek 1e fase, heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Er zijn verschillende zienswijzen en adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. De Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het 1e fase MER uitgebracht. Dit alles heeft geleid tot het aanscherpen van het akoestisch onderzoek en het opnieuw uitvoeren van de locatiestudie. Vervolgens is het voorliggende 2e fase MER opgesteld, waarin nu ook de varianten en alternatieven zijn beoordeeld op de overige milieuaspecten.

0.3 locatieonderbouwing

Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt.
De conclusie van het nieuwe locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn, acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

0.4 Opzet onderzoek

In het MER wordt de voorgenomen activiteit waarvoor een bestemmingsplan wordt opgesteld, vergeleken met de referentiesituatie, mogelijke varianten en alternatieven en een toekomstscenario. Hiermee kunnen de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de daaruit volgende toekomstige ontwikkelingen worden beoordeeld, en kan worden bepaald welke keuzes er mogelijk zijn en welke mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn.
Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op. Voor andere aspecten is het studiegebied groter dan het plangebied.

Referentiesituatie
In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, varianten en het toekomstscenario worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke en legale situatie en eventuele autonome ontwikkelingen.

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een aantal percelen, waarvan 2 percelen de inrichting motorcrossterrein vormen en de overige percelen ten noorden en westen van de inrichtingsgrens bestemd zijn voor agrarisch gebruik.
Binnen de inrichting is onder andere een hoofdcrossbaan, beginnersbaan en een trail- en enduroparcours aanwezig. De baan wordt gedeeltelijk omsloten door geluidwallen. In het centrum van de inrichting is het rennerskwartier gelegen met een clubgebouw, loods en jurygebouw. Het parkeren vindt plaats op het rennerskwartier en de weilanden ten noorden binnen de inrichtingsgrens. De paden binnen de inrichting in het bosrijke deel ten noorden worden regelmatig gebruikt door wandelaas (hond), ruiter en mountainbikers.
In de huidige situatie wordt het terrein binnen openstellingsuren (maximaal 6 uur per week) gebruikt voor trainingen en wedstrijden. Er zijn maximaal 3 wedstrijddagen per jaar. Voor de aanvang van wedstrijden is op het rennerskwartier de mogelijkheid tot overnachten.

Referentiesituatie
Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Daarnaast geldt voor een aantal activiteiten een milieuvergunning. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Op grond van wat in paragraaf 4.3 is beschreven, komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

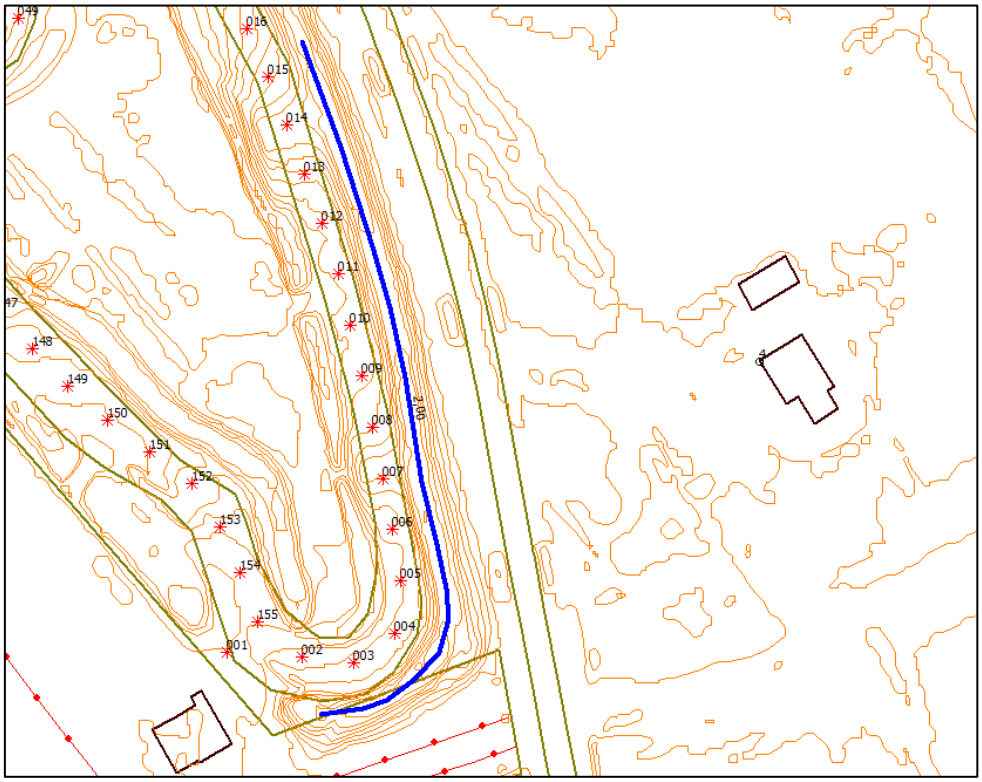
- De extra lus in de crossbaan (rode cirkel in figuur 0.2) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund;
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan (rode cirkel in figuur 0.2) op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- Het gebruik van het trial, enduro en quads-parcours niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt;
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

Figuur 02: planologisch niet toegestane activiteiten binnen rode cirkels

Voorgenomen activiteit

Het voornemen is om het bestaande gebruik van het motorcrossterrein planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Uit het MER 1ste fase blijkt dat het voornemen inpasbaar is mits er geluidreducerende maatregelen worden genomen. Hierdoor is besloten om de volgende maatregelen op te nemen in de voorgenomen activiteit.

- Handhaven op de 94 dB(A) eis bij trainingen: Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand “Slow” op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode
- Het verhogen van de aanwezige geluidwallen, bijvoorbeeld ten minste door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1), zie figuur 03 voor de locatie van de afscherming.



Figuur 03 extra afscherming op bestaande wal (blauwe lijn)

Verder ziet het voornemen er als volgt uit:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

Het MSV ziet graag een uitbreiding van de activiteiten binnen de inrichtingsgrens. In dit MER wordt onderzocht of en in hoeverre de gewenste activiteiten inpasbaar zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een Plusvariant wedstrijden en een Plusvariant veldsporten.

Plusvariant wedstrijden:
Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen A- en B-wedstrijden:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

In deze plusvariant wordt het aantal A-wedstrijd*dagen* uitgebreid tot 4, zodat er 3 A-wedstrijden per jaar zijn, waarvan er één een heel weekend kan duren. Tevens worden 5 B-wedstrijden in deze variant onderzocht.

Plusvariant veldsporten
In deze plusvariant veldsporten wordt de mogelijkheid onderzocht het gebied te gebruiken voor geluidarm recreatief medegebruik. Hierbij kan gedacht worden aan een atletiek cross-veldloop, mud-/survivalrun, crosscountry (hardlopen of paardrijden), mountainbike(wedstrijd), bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en dergelijke voor maximaal 50 personen per dag. Ook het organiseren van maximaal 4 geluidarme veldsportevenementen per jaar wordt onderzocht.

Alternatief Beginnersbaan
Er is reeds in 1^{e} fase een beperkt alternatieven onderzoek uitgevoerd. Ook is geconstateerd dat onderzoek naar aanlegfase niet zinvol is. Om deze reden is in dit MER alleen een alternatief beginnersbaan onderzocht, aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie het gebruik van de beginnersbaan is. In dit alternatief is onderzocht of er een optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (rennerskwartier) of naar het noorden (parkeervelden) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan.

Toekomstscenario
Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu, worden meegenomen in de afwegingen.

0.5 Milieueffecten

De verschillende milieuaspecten zijn voor zowel de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken alternatieven bepaald en beoordeeld. In tabel 0.1 is de samenvatting van deze beoordeling opgenomen, waarmee de vergelijking kan worden gemaakt tussen de milieueffecten die autonoom reeds optreden en die het gevolg zijn van de voorgenomen activiteit en de mogelijke uitbreiding daarvan in de toekomst.

Onder de tabel 0.1 zal dit per milieuaspect kort worden toelicht. In paragraaf 0.5 zullen de benodigde en mogelijke mitigerende maatregelen op een rij worden gezet.

Tabel 0.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings- criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginners-baan	Toe-komstsce-nario
Verkeer	Bereikbaar-heid	Functioneren ont-sluitingsstruc-tuur en verkeers-af-wikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeers-veiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/ kans op parkeer-overlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermde gebieden	Effecten op Na-tura 2000-gebie-den	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermde soorten	Effecten ingeval van verhogen ge-luidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0
LCA	Landschap-pelijke kwa-liteit	Beïnvloeding ken-merken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-his-torische waarden	Beïnvloeding ken-merken	0	0	0	0	0
	Archeolo-gische waar-den	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bo-demopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0

		Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
	Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaatadaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hittestress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

Geluid

Geluid is veruit het belangrijkste milieuaspect. In het MER en het bijbehorende geluidrapport is uitgebreid ingegaan op het toetsingskader voor geluid. Ook is onderbouwd dat er bij De Prikkedam geen sprake is van tonaal geluid.

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 meter (stap 1 uit de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. Deze eerste verkenning is al uitgevoerd in Fase 1, het voldoen aan deze richtwaarde is niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde activiteiten in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn.

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Gezien het lage referentieniveau van het omgevingsgeluid en gezien de vergunde geluidniveaus, kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

Ten aanzien van maximale geluidniveaus is onderbouwd dat de waarde van 70 dB(A) aansluit bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit).

In het kader van A-wedstrijden kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduldbare hinder, hierbij wordt uitgegaan van een momentaan geluidniveau Li van maximaal 70 dB(A).

Milieueffecten referentiesituatie
In de referentiesituatie wordt er twee maal per week getraind. Hierbij wordt geen verkeershinder verwacht. Ook de invloed op beschermde natuur en soorten is beperkt, onder andere omdat het reeds lang bestaand gebruik betreft. Beoordeeld is dat luchtkwaliteit, stof- en geurhinder voldoen aan de geldende eisen en richtwaarden. Ook effecten op bodem en water zijn beperkt, reeds vergund en acceptabel. Het belangrijkste milieueffect is de geluidbelasting bij omwonenden. In de referentiesituatie worden en langtijdgemiddelde geluidniveaus van maximaal 52 dB(A) berekend bij woningen op 1,5 meter hoogte. Er zijn 6 woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de richtwaarde van 45 dB(A), de maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden.

In de referentiesituatie zijn er ook 3 grote wedstrijden per jaar toegestaan. Bij deze wedstrijden is verkeersoverlast mogelijk, maar dit wordt zoveel mogelijk voorkomen door het inzetten van verkeersregelaar. Parkeren kan geheel op eigen terrein plaatsvinden. De geluidsbelasting vanwege dit verkeer en vanwege de wedstrijden is hoog, resp. 55 dB(A) en 67 dB(A), maar voldoet net aan de daaraan gestelde eisen in de milieuvergunning.

Milieueffecten Voornemen
Het voornaamste verschil tussen de referentiesituatie en het voornemen bestaat uit het gebruik van de beginnersbaan, het trial- en enduroparcours en het toepassen van de handhavingsmaatregel aan het bronniveau en het ophogen van de geluidsafscherming richting Prikkedam 1. De effecten hiervan zijn dat de maximale geluidbelasting tijdens trainingen bij woningen afneemt naar 50 dB(A). Er zijn nog steeds 6 woningen met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Ook de geluidbelasting tijdens wedstrijden neemt iets af tot 62 dB(A) door de afschermende maatregel. Ook wordt hiermee voor alle pieken net voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A). De effecten van de overige geluidbronnen zijn ook inzichtelijk gemaakt, maar deze wijzigen niet ten opzichte van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant wedstrijden
De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien. Doordat er meer wedstrijden zijn, is er toename van CO2-uitstoot. Voor de andere milieueffecten is er niet echt sprake van significante verschillende met die van de referentiesituatie.

Milieueffecten Plusvariant veldsporten
Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, berekend. Hieruit blijkt dat

de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking). Zolang er geen sprake is van activiteiten in de avondperiode waarbij verlichting nodig is, is er geen sprake van significante lichteffecten. Door het intensievere gebruik is er wel meer kan op stofhinder een/of meer behoefte aan water in drogere periodes wat een licht negatief effect oplevert.
Tijdens de 4 geluidarme evenementen valt de geluidbelasting vanwege de evenementen zelf mee, maar de verkeersaantrekkende werking is aanzienlijk. De geluidbelasting vanwege dit verkeer bedraagt 55 dB(), net als bij A-wedstrijden. Daarnaast is er ook hier sprake van extra kans op stofhinder .

Milieueffecten Alternatief beginnersbaan
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. Dit zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen opleveren van maximaal 1 dB aan de zuidzijde, maar daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten.
Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

0.6 Mitigerende maatregelen

In het MER is voor enkele onderzochte aspecten sprake van noodzakelijke mitigerende maatregelen of worden mogelijke maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn in deze paragraaf samengevat.

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende mitigerende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worde gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:
- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijke te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

0.7 Conclusies

Algemene conclusie
Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, die weer gemitigeerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Monitoring
Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:
- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand “Slow” op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.

- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto's bij wedstrijden worden geteld.

Inhoud

Samenvatting **1**

1. Inleiding **5**
1.1. Inleiding 5
1.2. Waarom een milieueffectrapportage 7
1.3. Doel en procedure 7
1.4. Inspraak en overleg 8
1.5. Vervolgbesluiten 10
1.6. Leeswijzer 11

2. Voorgeschiedenis en kaders **13**
2.1. Geschiedenis 13
2.2. Algemeen beleidskader 16
2.3. Toetsingskader voor geluid 17
2.4. Beoordelingskader MER 19

3. Onderbouwing nut en noodzaak **23**
3.1. Inleiding 23
3.2. Behoefte 23
3.3. Locatieonderbouwing 23
3.4. Conclusie 24

4. Onderzoeksopzet **25**
4.1. Plangebied en studiegebied 25
4.2. Huidige situatie 26
4.3. Referentiesituatie 29
4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's 32
4.5. Alternatieven 34

5. Verkeer en mobiliteit **37**
5.1. Toetsingskader 37
5.2. Onderzoeksmethode en criteria 37
5.3. Referentie 38
5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten 45
5.5. Alternatief en Toekomstscenario 46
5.6. Effectbeoordeling en maatregelen 47

6. Geluid **49**
6.1. Toetsingskader 49
6.2. Onderzoeksmethode en criteria 49
6.3. Referentie 51
6.4. Voorgenomen activiteit 54
6.4.1. Uitgangspunten 54
6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen 54
6.5. Plusvarianten 57
6.5.1. Plusvariant wedstrijden 57
6.5.2. Plusvariant veldsporten 58
6.6. Alternatief beginnersbaan 59
6.7. Toekomstscenario 60

6.8. Effectbeoordeling en maatregelen 60

7. Luchtkwaliteit 63
7.1. Toetsingskader 63
7.1.1. Luchtkwaliteit 63
7.1.2. Geur 63
7.2. Onderzoeksmethode en criteria 64
7.3. Referentiesituatie 64
7.3.1. Luchtkwaliteit 64
7.3.2. Geur 65
7.3.3. Stofhinder 65
7.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario 66
7.4.1. Luchtkwaliteit 66
7.4.2. Geur 67
7.4.3. Stofhinder 67
7.5. Effectbeoordeling en maatregelen 68

8. Natuur 69
8.1. Toetsingskader 69
8.1.1. Wet natuurbescherming 69
8.1.2. Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân 70
8.2. Onderzoeksmethode en criteria 70
8.3. Referentie 71
8.3.1. Natura 2000 71
8.3.2. Natuurnetwerk Nederland 72
8.3.3. Beschermde soorten 73
8.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten 76
8.4.1. Natura 2000 76
8.4.2. Natuurnetwerk Nederland 77
8.4.3. Beschermde soorten 78
8.5. Alternatief beginnersbaan 79
8.5.1. Natura 2000 79
8.5.2. Natuurnetwerk Nederland 79
8.5.3. Beschermde soorten 79
8.6. Toekomstscenario 79
8.6.1. Natura 2000 79
8.6.2. Natuurnetwerk Nederland 79
8.6.3. Beschermde soorten 80
8.7. Effectbeoordeling en maatregelen 80

9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie 81
9.1. Toetsingskader 81
9.2. Onderzoeksmethode en criteria 82
9.3. Referentie 82
9.3.1. Landschap 82
9.3.2. Cultuurhistorie 84
9.3.3. Archeologie 85
9.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten 87
9.4.1. Landschap 87
9.4.2. Cultuurhistorie 88
9.4.3. Archeologie 88
9.5. Alternatief beginnersbaan 89
9.5.1. Landschap 89
9.5.2. Cultuurhistorie 89

9.5.3. Archeologie 89
9.6. Toekomstscenario 90
9.7. Effectbeoordeling en maatregelen 90

10. Bodem en water 91
10.1. Toetsingskader 91
10.1.1. Bodem 91
10.1.2. Water 91
10.2. Onderzoeksmethode en criteria 92
10.3. Referentie 92
10.3.1. Bodem 92
10.3.2. Water 94
10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten 95
10.4.1. Bodem 95
10.4.2. Water 95
10.5. Alternatief beginnersbaan 96
10.5.1. Bodem 96
10.5.2. Water 96
10.6. Toekomstscenario 97
10.6.1. Bodem 97
10.6.2. Water 97
10.7. Effectbeoordeling en maatregelen 98

11. Externe veiligheid 99
11.1. Toetsingskader 99
11.2. Onderzoeksmethode en criteria 99
11.3. Referentie 100
11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario 100
11.5. Effectbeoordeling en maatregelen 101

12. Klimaatadaptatie en energietransitie 103
12.1. Toetsingskader 103
12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria 104
12.3. Referentie 104
12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario. 104
12.4.1. Klimaatadaptatie 104
12.4.2. Energie 104
12.5. Effectbeoordeling 105

13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring 107
13.1. Conclusie 107
13.2. Leemten in kennis 110
13.3. Monitoring en evaluatie 110

Bijlagen:

1. Bronnenlijst en gehanteerde begrippen en afkortingen (under construction).
2. Locatiestudie 2019
3. Schets van de inrichting
4. Akoestisch onderzoek
5. Rapport luchtkwaliteit
6. Natuurtoets ecologie
7. Voortoets ecologie

1. Inleiding

1.1. Inleiding

Aanleiding
Motorsportvereniging De Prikkedam (hierna: MSV) is een motorcrossvereniging, in de gemeente Ooststellingwerf. De vereniging heeft ongeveer 130 tot 150 leden. Het motorcrossterrein van de vereniging bevindt zich aan de weg Prikkedam in het buitengebied van het dorp Makkinga, op het perceel Prikkedam 1A, kadastraal bekend als Oldeberkoop, sectie D, nummers 137 en 138. Deze percelen zijn in eigendom bij de MSV en hebben een gezamenlijke oppervlakte van 11,4 hectare. De overige gronden binnen het bestemmingsplangebied zijn niet in eigendom van de MSV, worden nu of in de toekomst niet gebruikt door de MSV en zullen niet van functie wisselen. Deze gronden maken wel onderdeel uit van het bestemmingsplan omdat deze in eerdere plannen ook zijn meegenomen en ook hiervoor een planologische regime nodig is.

Op dit moment is het planologisch regime voor het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening van het motorcrossterrein onvoldoende actueel. Het geldende bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein “Prikkedam”. Dit plan is op 10 juni 1980 door de raad van de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld en op 2 februari 1981 door gedeputeerde staten van de provincie Fryslân goedgekeurd. Op 23 maart 1987 heeft de Kroon het besluit van gedeputeerde staten gedeeltelijk vernietigd en alsnog goedkeuring onthouden aan een deel van het bestemmingsplan. Dit betreft in hoofdlijnen de gronden ter plaatse van de hoofdmotorcrossbaan op dat moment en een zone om deze baan. Deze vernietiging betekent op dit moment samengevat dat er voor deze gronden geen regels ruimtelijke ordening gelden.

De gemeente wil hier een einde aan maken aan door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke effecten hiervan op de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (hierna: Wm) en het Besluit milieueffectrapportage (hierna Besluit m.e.r.) wettelijk verplicht om bij de voorbereiding van dit nieuwe bestemmingplan een milieueffectrapportage uit te voeren

Om de voorgenomen activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook nog verschillende vergunningen nodig (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu, wijziging of revisie). Voor deze vergunning(en) kan ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. De gemeente heeft de keuze gemaakt om vooralsnog alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een milieueffectrapportage op te stellen. De gemeente is de initiatiefnemer voor het bestemmingsplan en de MSV is initiatiefnemer voor een mogelijk aan te vragen vergunning. Het is wenselijk geacht om deze rollen en de daarbij horende verantwoordelijkheden gescheiden te houden. Vanzelfsprekend kan in de vergunningsprocedures wel gebruik gemaakt worden van dit planMER en de onderzoeken die in het kader van dit planMER zijn uitgevoerd.

Ligging bestemmingsplangebied
Het bestemmingsplangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf. Het Motorcrossterrein De Prikkedam ligt aan de Prikkedam 1A in Makkinga, op ongeveer twee kilometer ten zuidwesten van het dorp Makkinga. In figuur 1.1 is de ligging van het terrein en het plangebied weergegeven. Het motorcrossterrein wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt

(samen met de weg Twijtel) een verbinding tussen de wegen richting Oosterwolde-Wolvega en Donkerbroek-Heerenveen.

Figuur 1.1 Globale ligging bestemmingsplangebied (bron: Google Maps)

Figuur 1.2 Bestemmingsplangrens en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

1.2. Waarom een milieueffectrapportage

In de Wm en het Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een m.e.r.-verplichting geldt.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (*planm.e.r.*) is aan de orde:
  - indien de overheid een besluit neemt dat het kader schept voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit, dit zijn de plannen genoemd in kolom 3 van onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.;
  - indien de overheid een besluit neemt waarbij een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is.
- een m.e.r.-plicht voor projecten (*projectm.e.r.*) die genoemd worden in onderdeel C van de bijlage bij het besluit;
- een (vormvrije) *m.e.r.-beoordelingsplicht* voor projecten/plannen, die als activiteit genoemd zijn in onderdeel D van het Besluit m.e.r.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit zijn de activiteiten opgesomd en is aangegeven voor welke plannen een plan-m.e.r. plicht ontstaat en voor welke besluiten een m.e.r. (beoordelings)-plicht.

In de situatie voor het motorcrossterrein is categorie D43 uit het Besluit m.e.r. relevant: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een openstelling van acht uren of meer per week of;
2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Aangezien het in dit geval een wijziging en een mogelijke uitbreiding betreft van het gebruik van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen met een oppervlakte (van het feitelijke motorcrossterrein) van meer dan 5 hectare, is dit planm.e.r.-plichtig. Voor het planologisch regelen van motorcrossterrein Prikkedam in een nieuw bestemmingsplan, moet dan ook een planm.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1.3. Doel en procedure

Doel

Het instrument milieueffectrapportage is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wm. Doel van de m.e.r.-procedure is het integreren van milieuoverwegingen bij de voorbereiding van plannen en besluiten, in dit geval een bestemmingsplan. Zo wordt ervoor gezorgd dat de milieuaspecten in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming worden betrokken. De m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein de Prikkedam is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het MER inzicht geeft in de maximaal optredende milieugevolgen en maatregelen beschrijft waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Initiatiefnemers en bevoegd gezag

De initiatiefnemer voor het bestemmingsplan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf. De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Procedure

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de procedure die moet worden doorlopen voor het betreffende plan of besluit, de zogenoemde 'moederprocedure'. Voor een MER is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

1. openbare kennisgeving opstellen MER en bestemmingsplan;
2. raadpleging bestuursorganen en inspraak over reikwijdte en detailniveau van het MER bijvoorbeeld middels Notitie reikwijdte en detailniveau;
3. uitvoeren onderzoeken en opstellen MER;

4. tervisielegging MER (met het ontwerpbestemmingsplan);
5. toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'Commissie voor de m.e.r.');
6. besluitvorming over het bestemmingsplan waarbij de reacties, adviezen en het MER worden meegewogen;
7. mogelijkheid tot beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan (en bijbehorende MER);
8. evalueren van de daadwerkelijke milieueffecten.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en het detailniveau van het MER is vrijwillig, het toetsingsadvies bij het MER is wettelijk verplicht.

Stap 1 t/m 3 zijn nu uitgevoerd. Er is, op advies van de Commissie voor de m.e.r. (zie de toelichting op de Notitie reikwijdte en detailniveau (hierna: NRD in paragraaf 1.4), eerst een eerste fase MER opgesteld om de akoestische aspecten nader te onderzoeken. Deze eerste versie van het MER heeft tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Voor deze eerste fase hebben stap 4 en 5 ook plaatsgevonden.

Nu ligt de tweede fase van het definitieve MER voor, waarin ook de resultaten en reacties op het MER 1e fase zijn verwerkt. In de volgende paragrafen zijn de reacties op de NRD en het eerste fase MER beschreven en is aangegeven hoe deze in dit voorliggend MER zijn verwerkt.

1.4. Inspraak en overleg

Notitie reikwijdte en detailniveau

In een Notitie reikwijdte en detailniveau[1] is beschreven op welke wijze in het MER de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. De NRD is verzonden naar de overlegpartners (bestuursorganen) en heeft ter visie gelegen. Hiermee heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om te reageren op de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. is in deze voorfase betrokken.

Inspraak- en overlegreacties

De NRD is opgesteld en is ter visie gelegd van 5 januari tot en met 15 februari 2017. Op de NRD zijn diverse zienswijzen en adviezen door de gemeente ontvangen. In de 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017) heeft de gemeente op deze zienswijzen en adviezen gereageerd. Naar aanleiding hiervan is de NRD aangepast.

In de Nota adviezen en zienswijzen is onder andere vermeld dat op 17 april 2017 (dus na de ter visie legging van de NRD) een nieuw verzoek van de MSV is ontvangen als toelichting op het bestaande en gewenste gebruik van het motorcrossterrein ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. De MSV heeft het verzoek aangepast naar aanleiding van een overleg met inwoners van de omgeving van het terrein op 20 maart 2017. In het aangepaste verzoek van de MSV is niet langer een uitbreiding van het aantal trainingsuren per week opgenomen, wat als alternatief 2 in de NRD is opgenomen. In het verzoek van 17 april 2017 is nog wel de uitbreiding van aantal wedstrijddagen tot in totaal 9 dagen per jaar opgenomen.

De Commissie m.e.r. stelt in haar advies van 20 april 2017[2] dat zij de volgende onderwerpen als essentiële informatie in het MER beschouwd:

- Beschrijving van de milieueffecten van zowel het huidige, feitelijke gebruik als van het legale gebruik voor het geval dat die van elkaar verschillen.
- Een beschrijving van de milieueffecten die optreden als het plan meer of minder gebruik toestaat dan wat nu mogelijk is (Citaat "nu: trainingen gedurende 6 uur/week en 3 wedstrijddagen per jaar. De omvang van de trainingen mag niet groter worden dan 8 uur/week omdat dan andere wettelijke regels aan de orde zijn.").

[1] https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf
[2] https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf

- Een beschrijving van mogelijke maatregelen waarmee de milieueffecten van het motorcrossterrein kunnen worden verminderd of voorkomen.

Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd om het MER in 2 fasen op te stellen. De commissie adviseert eerst te onderzoeken wat er qua geluid mogelijk is, en pas daarna de andere milieueffecten te onderzoeken. De gemeente geeft hier gehoor aan en het MER eerste fase is samen met het voorontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Ook heeft de Commissie geadviseerd (dus niet als essentiële informatie gevraagd) te onderbouwen "…in welke (regionale) behoeften op het gebied van motorcross het terrein voorziet en waarom dit terrein de aangewezen locatie is…".

De reacties hebben geleid tot onderstaande aanpassing van de reikwijdte of het detailniveau van het planMER:
- Alternatief 2 uit de NRD vervalt, omdat de MSV aangeeft de extra openingstijden niet nodig te hebben. Het uitgangspunt bij het bestemmingsplan is niet meer toe te staan dan nodig is. Om deze reden is ook geen maximumvariant nodig, in het bestemmingsplan zal worden vastgelegd hoeveel uur per week het motorcrossterrein mag worden opengesteld en welke afwijking hiervan mogelijk is.
- Het huidige gebruik en de inrichting van het terrein wijken af van de planologische legale situatie. Daardoor wordt in dit MER het verschil tussen beide situaties nader onderzocht (huidig gebruik en planologisch legale gebruik).
- Daarnaast wordt nog een variant opgenomen waarbij de beginnersbaan wordt verplaatst.

MER 1e fase
De eerste fase van het MER[3] heeft gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019. Daarbij is op 18 januari 2019 ook een verzoek om advies over het eerste fase MER naar de Commissie voor de m.e.r. verstuurd en zijn de stukken voor advies verstuurd aan het Wetterskip Fryslân, de provincie Friesland en omliggende gemeenten.

Adviesreacties
Er zijn verschillende adviezen binnen gekomen, deze zijn verwerkt in de Nota overleg en inspraak. Met name het Wetterskip en de provincie hebben enkele inhoudelijke punten aangedragen, maar deze hebben niet geleid tot aanpassing in de aanpak van het MER 2e fase.

Op 7 maart 2019 heeft de Commissie voor de m.e.r. haar tussentijds toetsingsadvies over het ontwerp-planMER uitgebracht[4]. De commissie is van mening dat het planMER een goed beeld geeft van de mogelijkheden die de gemeente heeft om het gebruik van het terrein, en daarmee de hinder voor de omgeving, te sturen. De commissie doet de volgende aanbevelingen:
- de presentatie van de verschillende geluidmaten in het MER, zoals het gemiddelde niveau over een hele dag ($L_{Ar,LT}$), het gemiddelde niveau tijdens het crossen (dat uiteraard hoger is dan het gemiddelde niveau over de hele dag) en het maximale geluidniveau tijdens het crossen (L_{Op}) te verbeteren.
  - een samenvatting op te nemen, een bijlage met definities en een toelichting waarin de verschillende geluidmaten en hun functie, onderlinge relatie en bepalingsmethode worden geïntroduceerd;
  - in het definitieve MER figuren met geluidcontouren op te nemen voor een aantal alternatieven en varianten;
  - indien wordt gekozen voor een alternatief waarvan de maatregel voor het verminderen van de bronsterkte van de motoren onderdeel uitmaakt, dan is het belangrijk om in het definitieve MER eenduidig aan te geven hoe de motorcrossvereniging en de gemeente het toezicht concreet zullen invullen, zodat duidelijk wordt of er sprake is van een uitvoerbaar en realistisch voornemen;
  - na te gaan of bijvoorbeeld de volgende andere maatregelen uitvoerbaar en effectief kunnen zijn en mogelijk kunnen leiden tot een lagere grens aan de (te vergunnen) geluidbelasting:

[3] https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf
[4] https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf

- aan te geven wat het effect kan zijn van de verschillende mogelijke interpretaties van de vergunde geluidruimte;
- aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op de vijf alternatieve onderzoekslocaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden. Hierbij adviseert de commissie te motiveren of de geluidbelasting verplaatsing van het motorcrossterrein in de weg staat.

De inspraak en opmerkingen van de Commissie m.e.r. zijn zo goed mogelijk verwerkt in dit MER 2e fase. Belangrijk punt hierbij is dat de locatiestudie opnieuw is uitgevoerd. De eerste studie ging uit van een benodigde afstand van 700 meter tot woningen. Naar aanleiding van de discussie over daadwerkelijke geluidsniveaus, is dit aangepast naar 700 meter vanaf woonkernen. Hierdoor zijn in theorie meer potentiële locaties geschikt en vergelijkbaar met de huidige locatie. Daarnaast is een update gedaan op de aanwezige beschermde gebieden met de juiste afstanden. Ten slotte is, zoals de Commissie heeft gevraagd, de potentiële geluidsbelasting meegenomen in de beoordeling van alternatieve locaties.
De overige punten die de Commissie heeft opgemerkt zijn nader uitgewerkt in het aanvullend akoestisch onderzoek en samengevat in het MER. Omdat dit MER een volwaardig MER is, zijn alle mitigerende maatregelen, leemten in kennis, benodigde monitoring en een samenvatting opgenomen.

Inspraakreacties
Daarnaast zijn twee inspraakreacties binnengekomen, een van omwonenden en een van MSV. De reacties zijn beschreven en beantwoord in de Nota inspraak en overleg.

De inspraak van omwonenden heeft vooral betrekking op de procedure/NRD, de al dan niet vergunde en onderzochte activiteiten, nut en noodzaak van deze activiteit op deze locatie, de onderzochte situaties en de inzichtelijkheid daarvan en de aanpak van het geluidonderzoek met de daaraan ten grondslag liggende geluidbronnen en uitgangspunten.

In het MER 2e fase en bijbehorend geluidrapport is hieraan tegemoet gekomen door zo zorgvuldig mogelijk het verschil tussen het huidige gebruik, het wettelijk toegestaan gebruik (referentiesituatie) en het gewenste gebruik (voorgenomen activiteiten en plusvarianten) te beschrijven. Ook is nu een extra te onderzoeken alternatief opgenomen, namelijk het verplaatsen van de beginnerscrossbaan. In het akoestisch onderzoek is nader in gegaan op de door de inspreker genoemde onderbouwingen, geluidbronnen en cumulatie van verschillende geluidsbronnen.

De reactie van MSV heeft betrekking op omschrijvingen en terminologie. De terminologie die is gerelateerd aan de m.e.r.-wetgeving (zoals voorgenomen activiteit) is niet aangepast, waar relevant zijn beschrijvingen over de MSV wel aangepast. Tevens wordt ingegaan op de uitgangspunten van het geluidsonderzoek (bijvoorbeeld bronvermogens en tonaliteit). Hierop wordt in het nieuwe akoestisch onderzoek uitgebreid ingegaan. Verder wordt in het MER 2e fase de planologische status van de beginnerscrossbaan verduidelijkt en wordt aangegeven dat de variant veldsporten alleen op het eigenlijke motorsportterrein aan de orde is, niet binnen de bestemming natuur.

1.5. **Vervolgbesluiten**

Het doel van de huidige procedure is het vaststellen van een bestemmingsplan om een goede planologische regeling voor de locatie van het motorcrossterrein te realiseren. Afhankelijk van de bepalingen in het bestemmingsplan, zijn vervolgens nog aanvullende besluiten of procedures nodig.

Omgevingsvergunning milieu
De MSV beschikt over een provinciale milieuvergunning voor trainingen (2001) en een gemeentelijke vergunning voor wedstrijdsituaties (2008). Nadat het nieuwe bestemmingsplan voor het motorcrossterrein is vastgesteld, zijn (mogelijk) ook nog verschillende vergunningen (zoals een omgevingsvergunning, onderdeel milieu) nodig. Op grond van het Besluit omgevingsrecht is het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf hiervoor het bevoegd gezag.

Uitvoeringsbesluiten
Voor de uitvoering van het voorkeursalternatief uit dit MER zijn mogelijk nog meldingen, toestemmingen en/of vergunningen nodig. Een voorbeeld van een activiteit waarvoor dit kan gelden, is het vellen van bomen of houtopstanden om wallen op te hogen.

Besluiten op grond van het nieuwe bestemmingsplan
In het voorontwerpbestemmingsplan kunnen bepaalde activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk gemaakt worden na een separaat besluit (binnenplanse afwijking) door het college van B&W van de gemeente Ooststellingwerf.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de voorgeschiedenis, evenals het wettelijk- en beleidskader en het beoordelingsader. Hoofdstuk 3 gaat in op de behoefteonderbouwing en de aanvullende locatiestudie. In hoofdstuk 4 is de voorgenomen activiteit beschreven en is de aanpak van het planMER opgenomen, waarbij wordt ingegaan op de onderzoeksmethodiek (de onderzochte situaties).

In hoofdstuk 5 tot en met 12 komen achtereenvolgens de volgende thema's aan de orde:
- Verkeer;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Natuur;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Externe veiligheid;
- Klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Per milieuaspect is een beschrijving gegeven van de referentiesituatie en wordt vervolgens in gegaan op de mogelijke gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Hoofdstuk 13 geeft een overzicht van de conclusies, ook ten aanzien van het overkoepelende thema gezondheid, de leemten in kennis en de benodigde monitoring.

De verschillende deelonderzoeken zijn als bijlagen bij dit MER opgenomen.

2. Voorgeschiedenis en kaders

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende algemene beleidskaders van het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf. Ook wordt het toetsingskader voor geluid beschreven en wordt het beoordelingskader voor alle te onderzoeken aspecten opgenomen. De toetsings- en beleidskaders voor de overige (milieu)thema's zijn in de betreffende hoofdstukken of onderliggende onderzoeken beschreven.

2.1. Geschiedenis

In deze pararaaf wordt de voorgeschiedenis ten aanzien van de planologische regeling en milieuvergunning chronologisch weergegeven.

In 1946 begon men met het crossen op het heideruigteterrein Prikkedam. In 1965 kwam er een uitbreidingsplan in hoofdzaak, waarin het motorcrossterrein als sportterrein was opgenomen.

Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980
Het bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam is op 10 juni 1980 vastgesteld en is op 2 februari 1981 goedgekeurd. Bij Koninklijk besluit is door de Kroon op 23 maart 1987 gedeeltelijk goedkeuring aan dit plan onthouden. Dit betrof delen van de plankaart. De aanleiding voor deze gedeeltelijke onthouding van goedkeuring was de overweging dat geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden om de geluidbelasting die de activiteiten met zich meebrachten op een aanvaardbaar niveau te brengen. In figuur 2.1 zijn de delen waar goedkeuring aan is onthouden met rode arceringen weergegeven. Voor de delen waaraan destijds goedkeuring is onthouden, geldt momenteel geen bestemmingsplan of ander planologisch regime.

Figuur 2.1 Bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' 1980 met onthouding van goedkeuring

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 1997
Om de situatie planologisch te verankeren is in 1997 een nieuw bestemmingsplan opgesteld en vervolgens vastgesteld voor het motorcrossterrein. In 1999 verkreeg de motorclub een milieuvergunning. Het bestemmingsplan werd echter drie jaar na vaststelling vernietigd, wegens vernietiging van de milieuvergunning. De geluidwallen die aangelegd dienden te worden om de milieuvergunning te verkrijgen, waren inmiddels al wel aangelegd.

Milieuvergunningen
Op 22 augustus 2001 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân (opnieuw) een milieuvergunning verleend voor het oprichten en in werking hebben van een motorcrosscircuit. De geluidvoorschriften voor het houden van wedstrijden en het houden van trainingen in de avondperiode zijn door uitspraak van de Afdeling op 8 januari 2003 vernietigd. Deze gedeeltelijke vernietiging hield in dat er in de avond geen trainingen meer gehouden mochten worden en dat er geen motorcrosswedstrijden kunnen plaats vinden.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ooststellingwerf hebben op 28 april 2008, als aanvulling op de van kracht zijnde milieuvergunning voor trainingen, een milieuvergunning verleend voor maximaal 3 wedstrijddagen per jaar (op zondagen). Buiten het circuit mag alleen stapvoets worden gereden.

Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam 2013
In 2011 werd een ontwerp bestemmingsplan gemaakt, dat op 26 februari 2013 werd vastgesteld. Er leek daarmee een duidelijke planologische regeling te zijn voor het plangebied, maar de Afdeling heeft dit bestemmingsplan op 18 juni 2014 vernietigd. Dit, in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan niet was uitgegaan van een langere openstellingstijd van het motorcrossterrein, waardoor de gevolgen van de motorcrossbaan voor de geluidbelasting van de woningen in de omgeving onvoldoende zijn onderzocht.

Beheersverordening Motorcrossterrein Prikkedam 2014
Op 23 september 2014 is voor het motorcrossterrein een beheersverordening vastgesteld. De vaststelling van de beheersverordening was onderdeel van de actualiseringsopgave waar de gemeente Ooststellingwerf voor stond. De gemeente heeft besloten om de bestaande situatie vast te leggen in een beheersverordening. Deze verordening zou het bestemmingsplan van 1980 vervangen. De Rechtbank Noord-Nederland heeft echter op 29 juni 2015 deze beheersverordening wegens strijd met artikel 3.38, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening onverbindend verklaard. Op 14 september 2016 heeft de Afdeling deze rechtbankuitspraak in hoger beroep in stand gelaten. Als gevolg hiervan is het bestemmingsplan uit 1980 nog steeds het voor het terrein geldende planologische regime. Op het deel van het terrein waaraan goedkeuring is onthouden geldt geen planologisch regime.

Tijdelijke omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening 2016
Om het parkeren bij wedstrijden op agrarische gronden aan de noord/noordwestzijde van de percelen van de MSV (nummers 16 op figuren 4.2 en 4.3, binnen perceel D137) mogelijk te maken, is op 21 mei 2016 een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend voor maximaal 10 jaar voor het parkeren van 50 tot 300 auto's gedurende 3 wedstrijden per jaar.

Conclusie
Het feitelijk, bestaande gebruik past op hoofdlijnen binnen het geldende deel van het bestemmingsplan uit 1980. Het huidige beloop van de motorcrossbaan valt echter voor een groot deel binnen het gebied waaraan goedkeuring is onthouden. Een overig deel van de motorcrossbaan en het terrein valt binnen de aanduidingen van het bestemmingsplan van 1980. In het noordoosten valt een klein deel van de motorcrossbaan binnen de bestemming 'Natuur' en is strijd met het bestemmingsplan. Het gedeelte van het terrein waar de beginnerscrossbaan zich bevindt, valt deels onder de bestemming 'Natuur' en is - in verband met het intensievere gebruik sinds 1981- in strijd met het bestemmingsplan.

Voor het huidig gebruik van maximaal 6 uur per week trainen en 3 wedstrijddagen per jaar zijn wel milieuvergunningen van kracht, waaraan onder andere geluidvoorschriften zijn verbonden.

2.2. Algemeen beleidskader

In onderstaande tabel zijn de meest relevante plannen en beleidsdocumenten voor Prikkedam opgenomen, zowel op nationaal (NL) als op provinciaal (P) en gemeentelijk (G) niveau. Daar waar is aangegeven dat een beleidsdocument relevant is voor de locatie Prikkedam, wordt in dit MER en het bestemmingsplan rekening gehouden met de daar aangegeven uitgangspunten.

Tabel 2.1 Beleidskaders

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Prikkedam
NL	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012)	In de SVIR worden de nationale belangen in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein uiteengezet en welke instrumenten daarvoor worden ingezet.	Relevante belangen zijn het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
NL	Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen, waaronder de Ladder voor duurzame verstedelijking.	Prikkedam betreft een bestaand motorcrossterrein. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in de Ladder voor duurzame verstedelijking.
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008)	Het NMP4 is het vierde strategische milieubeleidsplan van het Rijk. Het plan heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich met name op de duurzaamheid van de samenleving en (grote) milieuproblemen die al jarenlang onopgelost blijven.	Het NMP4 bevat geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven om rekening mee te houden bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid zet voornamelijk in op energietransitie en vermindering van CO2 en NOx. Het NMP4 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het reeds bestaande motorcrossterrein.
P	Streekplan Fryslân 2007	In het streekplan wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. Daarmee geeft het ruimtelijke sturing aan de uitvoering van provinciaal en regionaal beleid. In het streekplan staat de relatie tussen steden en platteland centraal.	In het streekplan worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van dagrecreatie is opgenomen dat er meer afwisseling, een hogere kwaliteit en meer ruimte in het aanbod van recreatieve voorzieningen moet komen. De uitgangspunten van het streekplan staan het motorcrossterrein niet in de weg.
P	Grutsk op 'e Romte	Deze thematische structuurvisie (2014) vormt de uitwerking van het provinciaal Streekplan en geeft de provinciale belangen en ontwikkelingsrichting aan ten aanzien van de in het Streekplan geformuleerde kernkwaliteiten.	Het plangebied ligt in deelgebied "Zuidelijke Wouden". Binnen dit deelgebied is één van de genoemde provinciale belangen relevant, namelijk: de vrij robuuste structuur van houtwallen, boombeplanting etc. Uitgangspunt is de aanwezige boomstructuur niet aan te tasten.

P	Verordening Romte Fryslân 2014	De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid.	In de verordening worden motorcrossterreinen niet expliciet genoemd, dit valt onder het begrip "dagrecreatie". Ten aanzien van 'dagrecreatieve inrichtingen' is vermeld: een bestaande dagrecreatieve inrichting mag worden uitgebreid tot een maximaal aantal van 150.000 bezoekers per jaar.
G	Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030	In deze visie geeft het gemeentebestuur op hoofdlijnen en op structuurniveau richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Ooststellingwerf. Er wordt gekeken naar een vitale, leefbare en aantrekkelijke toekomst.	In deze visie wordt het motorcrossterrein niet expliciet genoemd. De uitgangspunten in de visie staan het voorgenomen plan niet in de weg.
G	Gemeentelijk milieubeleidsplan 2010-2016	De visie van dit milieubeleidsplan is een duurzaam Ooststellingwerf in 2030. Er wordt ingezet op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.	Het Milieubeleidsplan 2010 – 2016 was nog niet vastgesteld op het moment dat de milieuvergunningen zijn verleend (2001/ 2008). Het milieubeleidsplan ziet vooral op verduurzaming en vergroening van de gemeente in zijn algemeenheid en richt zich specifiek op het opwekken van duurzame energie, isoleren van woningen en het opruimen van hondenpoep en zwerfafval. De voorgenomen activiteit houdt geen direct verband met het milieubeleidsplan en staat de doelstellingen daarvan niet in de weg.
G	Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030	De Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030 is een doorstart van het Milieubeleidsplan 2010 - 2016. Op basis van ervaringen en resultaten zijn de doelen en ambities aangescherpt.	Relevante thema's zijn duurzame energie en biodiversiteit. Dit in relatie tot de CO2 uitstoot van de motoren en de inrichting van het terrein rondom de crossbaan.

2.3. **Toetsingskader voor geluid**

Beoordeling ruimtelijke afweging en milieuafweging
Voor motorcrossterrein De Prikkedam is geluid een cruciaal milieuaspect. In het akoestisch onderzoek, opgenomen als bijlage 4 bij dit MER, is het toetsingskader voor de beoordeling van geluid vanwege motorcrossterreinen uitgebreid weergegeven.

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie is wordt dit ook meer en meer geaccepteerd. Om deze reden wordt in het akoestisch onderzoek ook het toetsingskader geschetst zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing. De verschillende toetsingskaders zijn vastgelegd in:
- VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009).
- Handleiding industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998).
- vigerende milieuvergunningen (inclusief voorschriften).

- Activiteitenbesluit.
- Nota “Evenementen met een luidruchtig karakter” (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996).
- Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996).
- Wet geluidhinder (hier niet van toepassing).

Ieder beoordelingskader is in het akoestisch onderzoek in bijlage 4 verder uitgewerkt, In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kaders kort samengevat.

VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009)
Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In de eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) kan op voorhand worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein. Op basis van stap 3 zal dan ook, voor wat betreft trainingen, worden nagegaan of er kan worden aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Voor wat betreft maximale geluidniveaus wordt aangesloten bij de algemeen geldende (zowel vanuit ruimtelijk als milieuspoor) grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode.

Handleiding industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998)
De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een “Landelijke omgeving” met een richtwaarden van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan uitsluitend worden afgeweken indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

Vigerende milieuvergunningen
Op basis van de huidige milieuvergunningen is een equivalent geluidniveau van maximaal 61 dB(A) vergund (Prikkedam 1) tijdens trainingen, invallend op de gevels van omliggende woningen en op een waarneemhoogte van h_o = + 5,0 meter. In de voorschriften is uitgegaan van 5 dB toeslag voor tonaal geluid; zonder deze toeslag is een equivalente geluidniveau van maximaal 56 dB(A) vergund (Prikkedam 1). Onder voorwaarden kan het geluid vanwege motorcrossen als niet-tonaal worden beoordeeld. In het akoestisch onderzoek en MER wordt dit als uitgangspunt genomen.

Naast “vergunde geluidniveaus” kan ook worden uitgegaan van “vergunde activiteiten”, waarbij op grond van een akoestisch onderzoek door NAA uit 1996 (sanering en vergunningaanvraag) uitgegaan wordt van maximaal 900 crossminuten per trainingsdag. In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 is aangetoond dat de situatie op basis van “vergunde activiteiten” en “vergunde geluidniveaus” globaal overeenkomen.

Wedstrijden zijn momenteel toegestaan op grond van de milieuvergunning van 2008. Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op h_o = +1,5 m, gebaseerd op berekende waarden op h_o = +5,0 m) is een vergelijking van situaties als bij wedstrijden niet geheel correct. Daarom is voor wedstrijden de referentiesituatie bepaald op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van L_W = 124 dB(A).

Nota “Evenementen met een luidruchtig karakter” (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996)
In het kader van landelijke of regionale wedstrijden zal worden aangesloten bij de publicatie Nota “Evenementen met een luidruchtig karakter” (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding

bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat het van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielerwedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Wet geluidhinder
Motorcrossterreinen zijn aangewezen in artikel 19.2 van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn, als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur). Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder (Wgh) en in het bijzonder hoofdstuk 5 Wgh is daarmee niet van toepassing.

2.4. Beoordelingskader MER

In het MER worden de effecten van het bestemmingsplan Motorcrossterrein 2019 beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten maar ook om de positieve effecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij zal circa 10 jaar vooruit worden gekeken (2028 of 2030 afhankelijk van de beschikbare gegevens). De effectbeoordeling zal plaatsvinden op het schaalniveau dat past bij het schaalniveau van het m.e.r.-plichtige plan, ofwel het bestemmingsplan.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In tabel 2.2 is het beoordelingskader weergegeven.

Tabel 2.2 Milieuthema's en -aspecten, criteria en werkwijze

Milieuaspect	Subaspect	Toetsingscriterium	Werkwijze
Verkeer	Bereikbaarheid	Functioneren ontsluitings-structuur en verkeersafwik-keling	kwalitatief/kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
	Parkeren	Parkeernorm/kans op par-keeroverlast	kwalitatief
Geluid	Geluidniveaus trainingen en wedstrijden	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Piekgeluiden en tijdelijke verhogingen	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
	Indirecte hinder	Hoogst berekende waarden en de toe- of afname	kwantitatief
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$	kwantitatief
	Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
	Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief
Natuur	Beschermde gebieden	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
		Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk	kwalitatief/kwantitatief
	Beschermde	Beïnvloeding van be-schermde natuur- en dier-soorten	kwalitatief/kwantitatief
Landschap, cul-tuurhistorie en ar-cheologie (LCA)	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding van de open-heid en schaal van het land-schap	kwalitatief
	Cultuurhistorische waar-den	Verlies of aantasting van cul-tuurhistorisch waardevolle structuren en elementen	kwalitatief
	Archeologische waarden	Verlies of aantasting van ar-cheologische waarden	kwalitatief
Bodem, Water	Grondverzet en bodemop-bouw	Invloed op grondverzet en bodemopbouw	kwalitatief
	Bodemkwaliteit	Beïnvloeding bodemkwaliteit	kwalitatief
	Grondwater	Beïnvloeding grondwater-standen en -kwaliteit	kwalitatief
	Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewa-ter en -kwaliteit	kwalitatief
	Waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	kwalitatief
Externe veiligheid	Inrichtingen en transport	Beïnvloeding plaatsgebon-den- en groepsrisico	kwalitatief
Klimaatadaptatie, energietransitie	klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	kwalitatief
		Voorkomen hittestress en verdroging	kwalitatief
	klimaatneutraal	Reductie CO_2-uitstoot	kwalitatief
		Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief

De effectanalyse is voor bepaalde aspecten kwantitatief uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, is de effectanalyse kwalitatief of op basis van een deskundigenoordeel uitgevoerd. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn. In de volgende hoofdstukken wordt per milieuthema ingegaan op de criteria en onderzoeksmethodiek, waarbij zal worden aangegeven hoe de effecten worden beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal:

Score	Beoordeling van het effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen of nauwelijks effect
0/–	beperkt negatief effect
–	negatief effect

3. Onderbouwing nut en noodzaak

3.1. Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. adviseert in haar NRD-advies om bij de doelstelling de (regionale) behoefte aan motorcross te specificeren en aan te geven waarom dit terrein de aangewezen locatie is. Zij adviseert daarbij aan te geven in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn, gebruikmakend van de VNG-richtafstand. In haar tussentijds toetsingsadvies accepteert de Commissie dat het zoekgebied binnen de gemeentegrenzen ligt, maar geeft zij aan voor de alternatieve locaties aan te geven hoe de actuele geluidniveaus op die locaties zich verhouden tot het niveau dat bij verplaatsing zal optreden.

In paragraaf 3.2 wordt de behoefte nader onderbouwd. In paragraaf 3.3 is de locatieonderbouwing opgenomen.

3.2. Behoefte

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV de Prikkedam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en verplaatsing van het motorcrossterrein naar een locatie buiten de gemeentegrenzen op voorhand financieel onuitvoerbaar is en daarmee een niet-realistisch alternatief, is een nader regionaal behoefte- of locatieonderzoek niet verricht.

De vereniging heeft een ledenbestand van circa 130 à 150 betalende leden. Daarnaast komen motorsporters uit andere provincies en soms uit andere landen naar het Motorcrossterrein de Prikkedam voor trainingen op een zandbaan. Daarom is het ook mogelijk om als niet lid een dagpas in plaats van een lidmaatschap aan te schaffen. MSV de Prikkedam is al 70 jaar financieel zelfstandig, mede door, naast de inkomsten van leden en betaalde dagpassen, andere financiële bronnen zoals de inkomsten uit de kantine, donateurs en sponseren in geld, arbeid en/of materieel.

3.3. Locatieonderbouwing

Opzet
Naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. is in het MER 1e fase al een globale locatiestudie uitgevoerd. Naar aanleiding van inspraak en nieuwe inzichten, is deze locatiestudie voor dit MER aangevuld en opgenomen in bijlage 2. In dit hoofdstuk wordt een beknopte samenvatting opgenomen.

In de locatiestudie is, net als in paragraaf 3.2, onderbouwd dat het zoekgebied zich beperkt tot binnen de gemeentegrenzen van Ooststellingswerf. Ook is aangetoond dat een andere locatie binnen de gemeente alleen meerwaarde heeft, als dit vanuit milieuhygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Een vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar is én voldoende omvang en breedte heeft (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Globaal minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning in de huidige situatie).

Resultaten
Uit de locatiestudie blijkt dat er in potentie zeven locaties zijn die aan bovenstaande criteria voldoen. Vervolgens zijn deze locaties in detail beoordeeld op geluid, ontsluiting, landschappelijke inpassing en andere lokale kansen of belemmeringen.

Hieruit blijkt dat voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locatie moet worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap, is de landschappelijk inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding.

Er zijn geen locaties die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locaties 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit vanuit de milieuwetgeving sowieso niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidafschermende voorzieningen nodig zullen zijn.

Ten slotte is een financiële beoordeling van een verhuizing/nieuwe inrichting op deze alternatieve locaties uitgevoerd. Hieruit blijkt dat verplaatsing niet zondermeer financieel haalbaar is. Nu niet is aangetoond dat verplaatsing tot grote milieuhygiënische voordelen leidt, is verplaatsing geen reëel alternatief.

3.4. Conclusie

Uit dit hoofdstuk blijkt dat er met name een lokale behoefte is aan het motocrossterrein. Uit het fase 1 MER is reeds gebleken dat, met in acht neming van maatregelen, akoestische inpassing op de huidige locatie mogelijk is. Een alternatieve locatie is dus niet noodzakelijk, maar is wel een mogelijkheid als dit tot duidelijke milieuvoordelen leidt, ook in relatie tot de verplaatsingskosten.

De conclusie van het locatieonderzoek is dat er in de gemeente Ooststellingwerf in beginsel andere locaties zijn, maar dat deze locaties geen duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Voor alle alternatieve locaties geldt echter dat deze niet bestemd, niet vergund, niet verworven en niet ingericht zijn. Vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn acht de gemeente een verplaatsing naar deze andere locaties niet haalbaar en daarmee een niet-realistisch alternatief. Dit betekent dat in MER uitsluitend wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn op de huidige locatie. Op grond hiervan kan de gemeente bepalen of legalisering op de huidige locatie ruimtelijk inpasbaar is.

4. Onderzoeksopzet

4.1. Plangebied en studiegebied

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied.

Plangebied
Het plangebied is het rood omlijnde gebied zoals in figuur 4.1 is weergegeven. Het motorcrossterrein de Prikkedam wordt aan de oostzijde ontsloten door de 60 km/uur weg Prikkedam. Deze weg vormt samen met de weg Egypte de noord- en oostelijke grens van het plangebied. De westelijke grens wordt bepaald door het NNN-gebied en de zuidelijke grens wordt gedeeld met de perceelgrens van de woningen aan de Grindweg.
Het plangebied bestaat uit diverse percelen waarvan perceel D137 en D138 behoren tot de inrichting en in eigendom zijn van MSV. De percelen D135, D136 en D369 (gedeeltelijk) behoren niet tot de inrichting maar worden wel meegenomen in het plangebied als bestemming 'Agrarisch met waarden –natuur- en landschapswaarden'.

Figuur 4.1 Plangebied en kadastrale percelen (bron: ArcGIS, digitale kadastrale kaart)

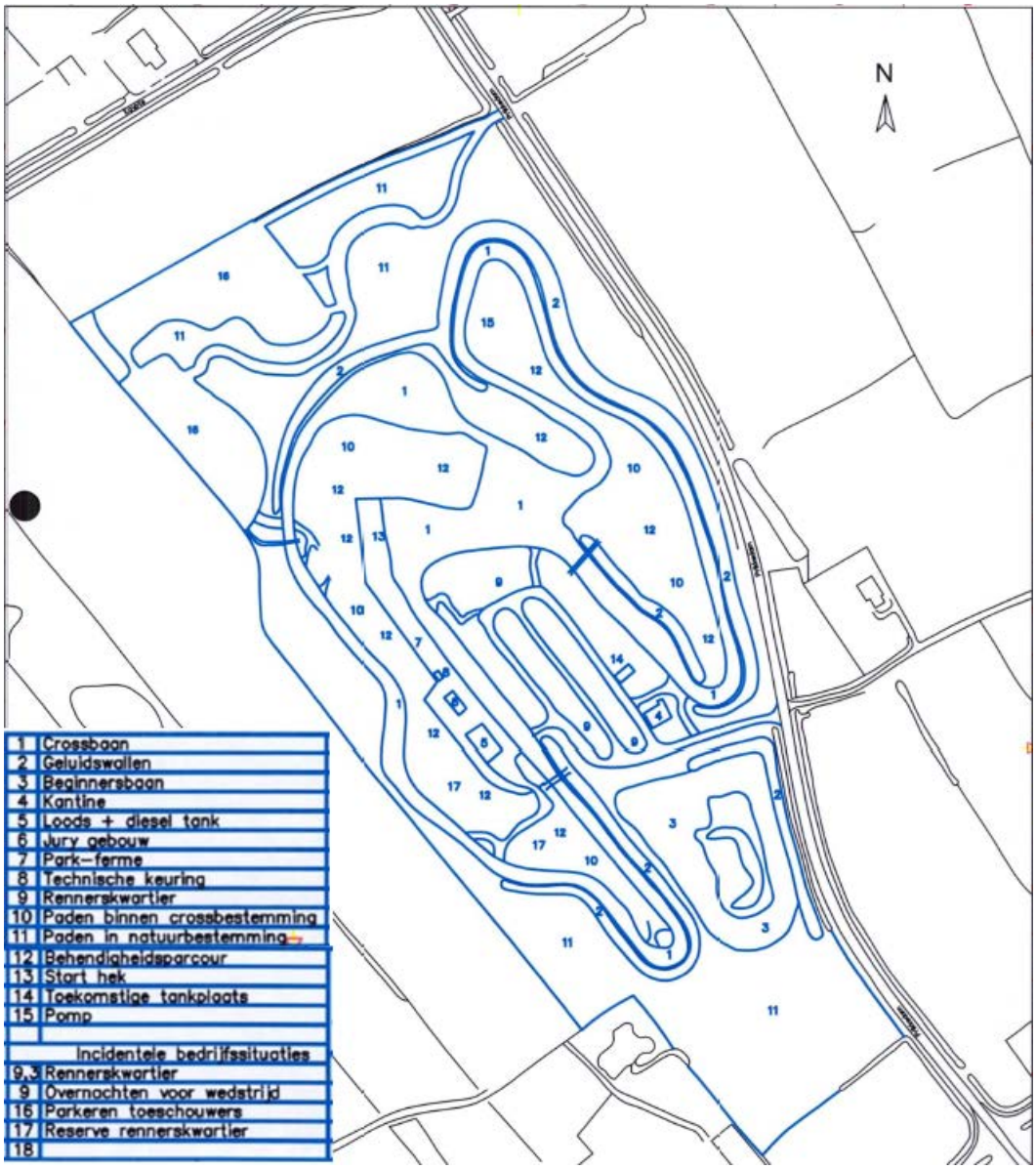
Studiegebied

Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in en in de omgeving van het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Voor milieuaspecten zoals bodem en archeologie treden de effecten alleen binnen het plangebied zelf op, het studiegebied is hier gelijk aan het plangebied. Voor milieuaspecten zoals natuur, verkeer en geluid kunnen ook buiten het plangebied effecten optreden. In dit geval is het studiegebied dus groter dan het plangebied. In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante studiegebied is.

4.2. Huidige situatie

Beschrijving inrichting Prikkedam (ruimtelijk)

In de onderstaande figuur 4.2 is het motorcrossterrein de Prikkedam weergegeven, in bijlage 3 is een grotere versie van deze figuur opgenomen. In deze paragraaf worden de verschillende onderdelen van het terrein beschreven.



Figuur 4.2 Overzichtskaart Prikkedam (bron: MSV de Prikkedam, 24 sep 2016)

Crossbanen

- De hoofdcrossbaan (nr. 1) is circa 1.530 meter lang en kent meerdere lussen. In de baan zijn enkele springbulten aangebracht. Rondom deze crossbaan liggen geluidswallen (nr. 2) De lengte- en hoogte-informatie is opgenomen in akoestisch onderzoek (zie bijlage 4).
- Aan de zuidkant van het terrein ligt een beginnersbaan (3).
- Bij trial en enduro is behendigheid en techniek belangrijker dan snelheid. Het trial- en enduro-parcours (nr. 12) bestaat uit hindernissen (bijv. boomstammen, rioolbuizen) en smalle paadjes met bochtjes op het binnenterrein binnen de inrichting, zodat de trial en enduro behalve op de hoofdcrossbaan ook op dit parcours kunnen trainen. Een enkele rijder gebruikt dit parcours met een quad.

De hoofdcrossbaan voldoet aan de minimale eisen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Deze eisen hangen af van het type wedstrijd. De minimale eisen van de KNMV zijn 6 meter breedte met aan elke kant 1 meter vrije zone, op het motorcrossterrein de Prikkedam is dit 8 tot 10 meter breedte. Voor wedstrijden is de vereiste minimum lengte van de baan 1.500 meter.

Clubgebouwen

Op het terrein staan de volgende gebouwen: de kantine (4), loods en dieseltank (5) en het jurygebouw (6).

Rennerskwartier

Het rennerskwartier (9) in het midden van het terrein wordt gebruikt voor het parkeren en wachten bij trainingen en wedstrijden. Het rennerskwartier wordt ook gebruikt voor het plaatsen van kampeermiddelen voor overnachtingen voorafgaand aan een wedstrijddag.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). Het binnenterrein is bereikbaar via de hoofdingang tegenover Prikkedam 1. Er kunnen maximaal 250 auto's op het binnenterrein parkeren. In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. Dit deel van het terrein is bereikbaar via de noordelijk gelegen ingang. Hier is ook plaats voor 250 auto's. Het parkeren van bezoekers wordt in uitzonderlijke gevallen ook toegestaan ter plaatse van de beginnersbaan (onderdeel 3).

Recreatief medegebruik

Het motorcrossterrein en de gebouwen zijn, zoals in de milieuvergunning 2001 is aangegeven, afgesloten en door het hekwerk bij de hoofdingang is het terrein buiten openstellingstijden niet toegankelijk voor gemotoriseerde activiteiten. Via de paden aan de noordzijde van het gebied, is het gebied vanaf de openbare weg toegankelijk. Het terrein wordt regelmatig gebruikt door wandelaars (hond), ruiters en mountainbikers. Dit wordt gezien als recreatief medegebruik en wordt door de vereniging als eigenaar toegestaan. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11.

Huidige gebruik

Trainingen

Het terrein wordt als volgt gebruikt voor trainingen:

- woensdag 14.00-17.00 uur (periode 1 november t/m 31 maart);
- woensdag 16.00-19.00 uur (periode 1 april t/m 31 oktober)[5];
- zondag 09.30-12.30 uur (hele jaar).

[5] In de voorschriften van de vergunning 2001 staan geen tijden genoemd, maar zijn wel voorschriften voor de avondperiode opgenomen. In de aanvraag zijn voor de zomerperiode trainingstijden van 17:00 tot 20:00 uur opgenomen (voor de zondag en winterwoensdagen is 3 uur trainen in de dagperiode aangevraagd). In de uitspraak van de Raad van State zijn deze geluidvoorschriften voor de avondperiode vernietigd, waarmee de woensdagtraining in de periode 1 april t/m 31 oktober impliciet van 17:00 tot 19:00 zou zijn. De MSV heeft de uitspraak van de RvS geïnterpreteerd als noodzaak de drie trainingsuren te verschuiven naar de dagperiode, dus van 16:00 tot 19:00 uur op zomerwoensdagen.

Gemiddeld zijn er ongeveer 70 rijders aanwezig bij een training, maar dit aantal is zeer wisselend afhankelijk van of het de woensdagmiddag of de zondagochtend betreft, of er wedstrijden elders zijn en van het seizoen. Ter illustratie: de eerste mooie dag van het jaar, wanneer de andere banen nog dicht zijn omdat ze seizoensgebonden zijn, kunnen soms meer dan 100 rijders aanwezig zijn. Op een winterdag met vorst komt het ook voor dat er maar 10 rijders aanwezig zijn. Over het algemeen zijn er evenveel begeleiders als rijders aanwezig.

Tijdens een training wordt er gereden in twee groepen op de hoofdbaan. Beginners en gevorderden trainen apart om niet te grote snelheidsverschillen te hebben tussen de rijders in het kader van veiligheid. Daarbij wordt er om het half uur gewisseld. Afhankelijk van ervaring en getraindheid rijdt zo'n groep gemiddeld 15-20 minuten (beginners) en 20-25 minuten (gevorderden). Een snelle rijder rijdt gemiddeld 1 minuut en 45 seconden de (hoofd)baan rond, een ongeoefende boven 2 minuten.

Beginnersbaan
De beginnersbaan wordt alleen gebruikt voor training, hoofdzakelijk 1 x per week. De baan wordt gebruikt door beginnende rijders. Op de binnenbaan rijden kinderen of diegene die voor het eerst op een motor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder. Uitgangspunt is dat hier 4 motoren gelijktijdig op de baan zijn en dat er maximaal 100 crossminuten per dag wordt getraind op deze baan. In de vergunning van 2001 is aangegeven dat alleen mini's (motoren met maximale cilinderinhoud van 60 cc) op deze baan zijn toegestaan, ondanks dat in de aanvraag ook incidenteel 80 cc motoren werden aangegeven.

Trial, enduro en quads
Tijdens trainingsopeningstijden worden de paden in onderdeel 12 gebruikt voor trial, enduro en quads. Een enkele rijder (circa 10 per dag) traint/rijdt op een quad binnen reguliere trainingstijden.

Wedstrijden
Het gebruik van de crossbaan (nr. 1) voor wedstrijden is vergund in de gemeentelijke milieuvergunning van 28 april 2008. Conform deze vergunning zijn er per jaar op het motorcrossterrein De Prikkedam 3 landelijke of regionale wedstrijddagen. Op een wedstrijddag kan er van 9:00 uur tot 18:00 uur gecrost worden. Per wedstrijdmanche is het toegestaan om maximaal 50 rijders tegelijkertijd op de baan te hebben. Per wedstrijddag zou de MSV 300 rijders in diverse cc-klasses kunnen faciliteren. Op een wedstrijddag bezoeken maximaal 1300 personen het terrein, bestaande uit rijders, begeleiders, vrijwilligers en bezoekers.

Geluid
De KNMV en de MON (Motorsport Organisatie Nederland) stelt als huidige norm van 94 dB(A) op 7.5 meter afstand voor Club- en Districtswedstrijden en voor vrije trainingen. Voor (O)NK-wedstrijden (Open Nederlandse Kampioenschap) geldt een geluidsnorm van 100 dB(A). Deze norm hanteert MSV ook. MSV geeft aan dat zij hierop visueel controleert. Bij twijfel wordt er gemeten: bij meting boven 96 dB(A) krijgt de betreffende crosser een waarschuwing en boven 100 dB(A) wordt de crosser uit de baan gehaald. Crossers met een wedstrijduitlaat krijgen bij trainingen geen toegang tot de baan.

Overnachten en parkeren
Het middenterrein (nr. 9) wordt gebruikt voor parkeren en voor overnachten bij wedstrijden, er zijn dan gemiddeld 30 kampeermiddelen aanwezig, meestal caravan, bus of camper. Aanvullend wordt op wedstrijddagen het parkeerterrein aan de noordzijde (nr. 16) gebruikt voor het parkeren van circa 250 auto's.

Recreatief medegebruik
Er zijn geen vastgelegde activiteiten voor het medegebruik. Wel wordt er over het terrein gewandeld, rijdt men er zo nu en dan met paarden of mountainbikes en worden er ook honden uitgelaten, spelen er kinderen die in de bomen klimmen. Ook een kindersurvival heeft eenmalig plaats gevonden.

Onderhoud en overige voorzieningen
Na iedere training wordt de baan met een tractor vlak gereden. De werkzaamheden beslaan maximaal 2 uur in de week, circa 1 uur na een training of wedstrijd. Daarnaast wordt het nodige onderhoud uitgevoerd, zoals maaien van de parkeerplaats. Er wordt een shovel gebruikt bij reparatie van de baan.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten met behulp van een met water gevulde giertank. Het water is afkomstig van de ten noorden gelegen watergangen de Tsjonger of de Kuunder. Bij wedstrijden is deze tank continu aanwezig.

Ook is een afspuitplaats aanwezig. Het afvoerwater van deze afspuitplaats wordt via een put in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar de gemeente wordt vervoerd voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van ca 2 m^3 en bevat een vloeistofdichte coating. Hiervoor is vergunning verleend door het Wetterskip op 1 februari 1996.

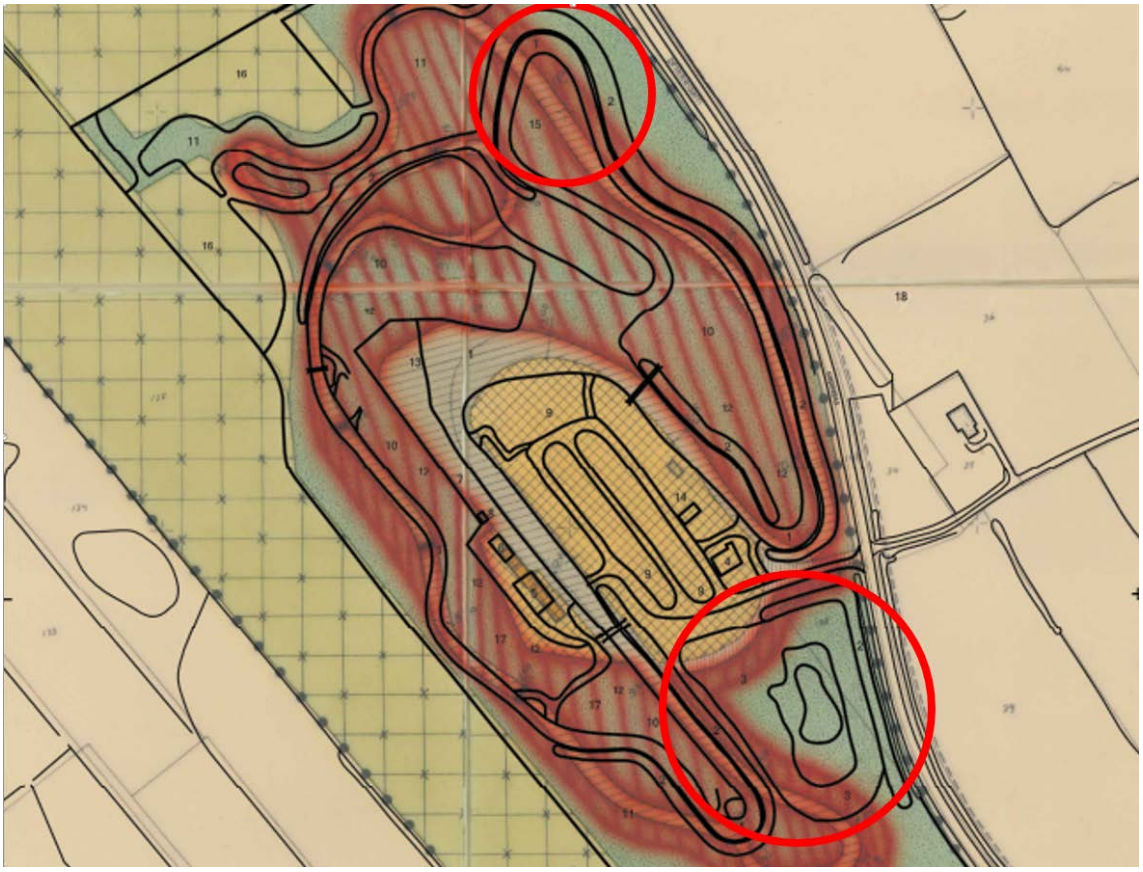
Daarnaast vindt beperkte opslag van gevaarlijke stoffen plaats. Voor afgewerkte olie is er een opslagcapaciteit van 2 x 200 liter aanwezig, er wordt circa 30 liter op jaarbasis afgevoerd. De opslag van dieselolie vindt plaats nabij de loods en bestaat uit een bovengrondse tank met een inhoud van 720 liter. Het verbruik op jaarbasis betreft ca. 1.400 liter.

4.3. Referentiesituatie

In de m.e.r.-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie af te bakenen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige (feitelijke bestaande), legale situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen in en nabij het plangebied, die zich ook voordoen als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Ook worden hieronder de gevolgen van vastgesteld beleid en projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, begrepen.

Feitelijk bestaande en planologisch legale situatie
Voor de feitelijke planologisch legale situatie wordt gerefereerd aan het vigerend bestemmingsplan 1980. Van de huidige situatie, beschreven in paragraaf 4.2, zijn enkele onderdelen planologisch niet legaal. Deze maken daarom geen onderdeel uit van de referentiesituatie. Deze situaties worden in deze paragraaf nader geanalyseerd.

Motorcrossactiviteiten
Op de gronden binnen het deel van het bestemmingsplangebied van het plan “Motorcrossterrein Prikkedam” waaraan op 23 maart 1987 door de Kroon goedkeuring is onthouden zijn geen ruimtelijke regels van toepassing. Een gebruik van deze gronden kan dan ook niet in strijd zijn met dergelijke regels. Voor de bestaande situatie wordt uitgegaan dat de motorcrossactiviteiten op de betreffende gronden plaats mogen vinden. De onderdelen 1, 10 en 12 van het motorcrossterrein (zie figuur 4.2 of bijlage 3) liggen binnen dit gebied. Opgemerkt wordt dat de noordelijke lus binnen onderdeel 1 niet volledig bestemd is. Hierdoor is sprake van een onderbreking in de baan waardoor het gebruik van de baan als geheel niet meer mogelijk is. Dat maakt dat de voor de activiteiten op dit deel van de baan, sprake is van niet ‘vergunde activiteiten’ zoals hiervoor bedoeld bij de omschrijving van de bestaande situatie. Voor het bepalen van de effecten van de referentiesituatie, zou de baan fictief verlegd moeten worden naar het gebied binnen de toegelaten bestemming (bocht verwijderen). In het geluidmodel (zie akoestisch onderzoek in bijlage 4), is echter aangetoond dat de bijdrage van deze lus aan de totale geluidniveaus ondergeschikt is zodat de berekende geluidniveaus in een model met verlegde lus niet anders zullen zijn dan in een model met het huidige baanontwerp. Daarnaast is de lus in de milieuvergunning wel vergund. Daarom is ervoor gekozen de huidige lus ook als uitganspunt te nemen voor de referentiesituatie.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel)

Trial, enduro en quads

Het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. De activiteiten waren in eerste instantie wel aangevraagd, maar met de aanvulling op de aanvraag van 8 november 2000 zijn de gedeelten “enduro” en “motortrial, autotrial, 4x4 auto’s, autosport” uit de aanvraag komen te vervallen. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.

Beginnersbaan versus natuur

De gronden ter plaatse van het oostelijke deel van onderdeel 3 (de beginnersbaan) van het motorcrossterrein zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “doeleinden van landschaps- en natuurbouw, kategorie N (natuurgebied)”. Deze gronden zijn bestemd voor “de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende, danwel aan de gronden eigen landschappelijke en natuurwetenschappelijke en kultuurhistorische waarden, met de daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en andere werken”. Het huidige gebruik van deze gronden voor motorcrossactiviteiten is in strijd met de bestemming en in strijd met het gebruiksverbod voor race of crossen in dit gedeelte. Dit gebruik is geïntensiveerd ten opzichte van het gebruik zoals dat bestond voor en in 1981. Op basis hiervan maken de motorcrossactiviteiten en het parkeren op onderdeel 3 geen deel uit van de referentiesituatie.

Parkeren

Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). De gronden ter plaatse van onderdeel 9 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “rekreatieve doeleinden, kategorie VT (verzorgingsterrein)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcrosssport’. Hieruit wordt geconcludeerd dat het parkeren een (ondergeschikte) activiteit is dat bij de motorcrosstrainingen en -wedstrijden past. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is niet in strijd met deze bestemming. De activiteit parkeren past hier dan ook binnen de ruimtelijke regels.

In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein. De gronden ter plaatse van onderdeel 16 zijn op grond van het geldende bestemmingsplan bestemd als “agrarische doeleinden, kategorie LW (agrarisch gebied van landschappelijke waarde)”. Deze gronden zijn bestemd voor ‘uitsluitend een grondgebonden agrarisch bedrijf, alsmede voor de opbouw, het behoud en herstel van de voorkomende danwel aan de grond ei- gen landschappelijke, natuurwetenschappelijke en kultuurhistorische waarden, met daarin of daarop benodigde andere bouwwerken en werken’. Daarbij is bepaald dat “het is verboden de in lid 1 omschreven gronden te gebruiken of te doen gebruiken voor: sport-, wedstrijd- of speelterrein, parkeerterrein, kampeer- of caravanterrein”. Het gebruik van deze gronden voor parkeren is daarmee in strijd met de bestemming. Om het parkeren op deze gronden mogelijk te maken is hiervoor op 21 mei 2016 voor een periode van 10 jaar een omgevingsvergunning strijdig gebruik ruimtelijke ordening verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels. Op basis hiervan worden in het onderzoek voor de planMER de parkeeractiviteiten op onderdeel 16 als activiteiten in de bestaande situatie opgenomen. De beginnersbaan op onderdeel 3 wordt bij grote drukte gebruikt als parkeerterrein. Zoals eerder beschreven zijn de activiteiten op de beginnersbaan geen onderdeel van de referentie, dus ook het parkeren niet.

Overnachten
Tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag kan onderdeel 9 van het terrein ook gebruikt worden om te overnachten in mobiele kampeermiddelen. Zoals bij parkeren beschreven zijn de gronden ter plaatse van onderdeel 9 bestemd als “rekreatieve doeleinden, kategorie VT (verzorgingsterrein)” en bestemd zijn voor ‘uitsluitend een verzorgingsterrein t.b.v. de motorcross-sport’. Daarbij is in de gebruiksregels bepaald dat ‘het verboden is de gronden te gebruiken voor:

- staan- en ligplaatsen voor onderkomens behoudens indien zulks geschiedt in verband met sportevenementen;
- kampeer- of caravanterrein of dagcamping, behoudens indien zulks tijdelijk geschiedt in verband met sportevenementen.

Hieruit wordt geconcludeerd dat het overnachten tijdens de avond en nacht vooraf aan een wedstrijddag in verband met de wedstrijd niet in strijd is met de bestemming. Het overnachten past binnen de ruimtelijke regels.

Recreatief medegebruik
De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten maar horen niet bij de motorcrossactiviteiten. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Deze activiteiten zijn in de (overgebleven) bestemming natuur niet expliciet uitgesloten. Eenvoudige recreatieve voorzieningen zoals een bank, picknickset of afvalbak zijn toegestaan. Op onderschikte activiteiten zoals het wandelen, fietsen en paardrijden zijn geen milieuregels van toepassing. Een gebruik van de gronden voor deze activiteiten is dan ook niet in strijd met dergelijke regels.

De paardrijdactiviteiten van de Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (SGW) bestaan in hoofdlijn uit een cross- en marathonwedstrijd. Deze wedstrijden vonden plaats op (een deel van) het motorcrossterrein en in de omgeving hiervan. Gezien deze activiteit slechts een aantal keer is voorgekomen, worden de paardrijdactiviteiten van de SGW niet als een bestaande activiteit gezien en daardoor maakt deze activiteit geen onderdeel uit van de referentiesituatie.

Autonome ontwikkelingen
Binnen het plangebied zijn er geen autonome ontwikkelingen voorzien waarover reeds een besluit is genomen. In de directe omgeving van het plangebied zijn ook geen relevante ontwikkelingen voorzien: met name verkeersbesluiten, nieuwe woningen of andere ontwikkelingen op aangrenzende percelen zijn hierbij beschouwd.

Conclusie referentiesituatie in het MER
Op grond van bovenstaande komt de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- De extra lus in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is, akoestisch gezien geen effect heeft en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund.
- Het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en de beginnersbaan om die reden geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.
- Het gebruik van onderdeel 12 door trial, enduro en quads niet is vergund en er voor de referentiesituatie vanuit wordt gegaan dat dit gebruik niet plaatsvindt.
- Géén (club)wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar.
- Evenementen binnen het recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan.

4.4. Voorgenomen activiteit met varianten en scenario's

Algemeen
In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basisalternatief uit het 1e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is het de intentie de bestaande situatie plus de activiteiten uit het verzoek van MSV van 17 april 2017, zoals ingebracht na ter inzage legging van de NRD, te onderzoeken. De extra activiteiten ten opzichte van het huidige gebruik, zijn opgenomen in twee ´plusvarianten´. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van aanvullende (niet-gemotoriseerde) sportactiviteiten.

Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecrost.

Voorgenomen activiteit
Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial-, enduro- en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten.

In de onderstaande tabel zijn de activiteiten in de huidige situatie, de referentiesituatie en in het basisalternatief/voorgenomen activiteit samengevat weergegeven. In de tabel en de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

Tabel 4.1 Verschillende huidige-, referentie- en voorgenomen situatie

Wat (activiteit)	Waar (fig. 4.2)	Huidig	Referentie	Voorgenomen activiteit
Motorcross (met verbrandingsmotor)	1	MET LUS in de baan 6 uur/week (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	MET LUS in de baan 6 uur/week (2 of 3 uren op woe en 3 uren op zo)	MET LUS in de baan 6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
		3 A- wedstrijddagen /jaar	3 A-wedstrijddagen /jaar	3 A- wedstrijddagen /jaar
		5 B- wedstrijden	Geen B-wedstrijden	Geen B- wedstrijden
Beginnersbaan motorcross (met verbrandingsmotor)	3	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)	Geen	6 uur/week training (3 uren op woe. en 3 uren op zo.)
Enduro, trial en quads (alle met verbrandingsmotor)	10, 12	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen	Geen	6 uur/week training (op woe. en zo.) max 20 voertuigen
Overnachten	9	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3 x per jaar)	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3x per jaar)	Vooraf aan en op een wedstrijddag (3 x per jaar)
Parkeren	9, 16	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
	3	Op wedstrijddagen (3x per jaar)	Geen	Op wedstrijddagen (3x per jaar)
Medegebruik	9, 16	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, Paardrijden, individueel	Wandelen, mountainbike, paardrijden, individueel

Plusvariant wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A- wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A-wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

Plusvariant veldsporten
Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor ander recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:
- atletiek cross-veldloop;
- mud-/survivalrun;
- crosscountry (hardlopen of paardrijden);
- mountainbike(wedstrijd);
- bootcamp- en survivaltrainingen;
- handboogschieten;
- Run-bike-run.

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

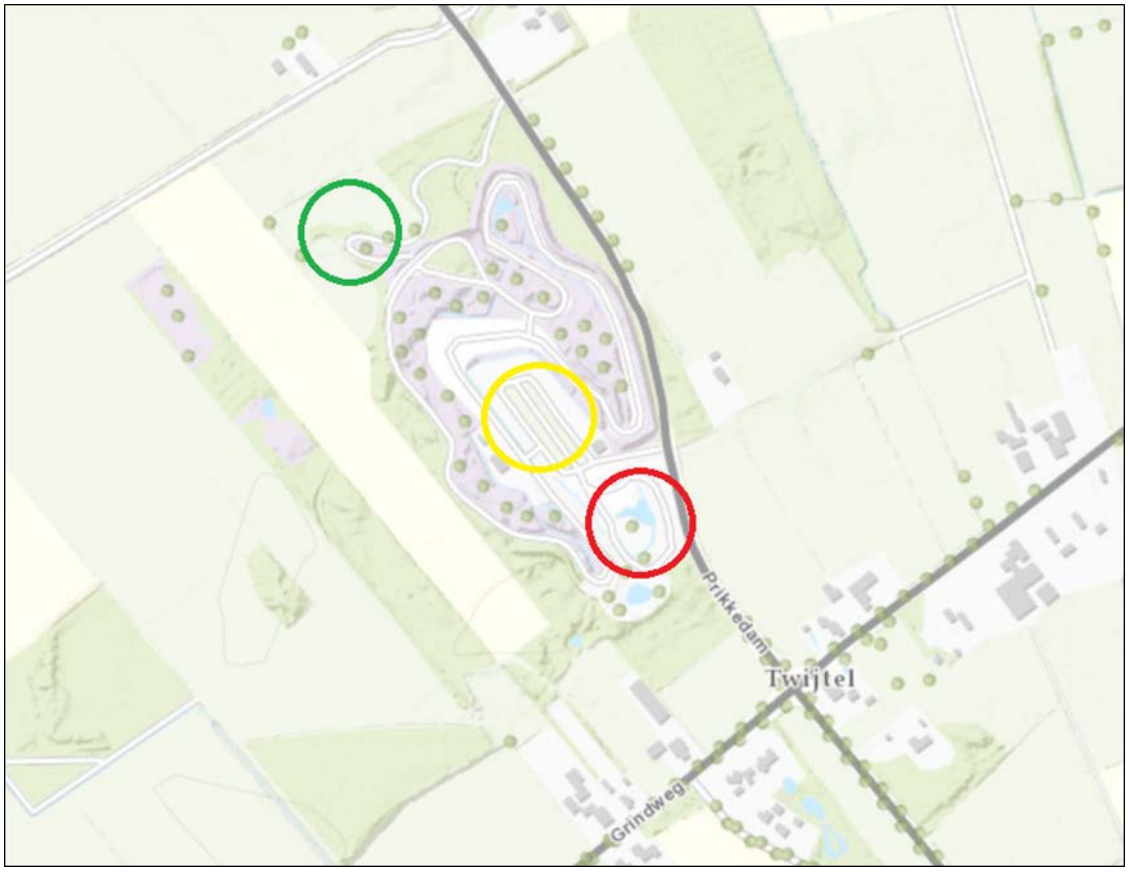
Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein, bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

Toekomstscenario
Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Zodra er meer elektrische crossmotoren komen crossen, zal MSV onderzoeken of laadpalen kunnen worden geplaatst. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt. Waar dat relevant is, zal de invloed op de omgeving en het milieu worden meegenomen in de afwegingen.

4.5. Alternatieven

Aanlegfase
Het motorcrossterrein is reeds aanwezig. Eventueel benodigde werkzaamheden, bijvoorbeeld voor geluidwallen en –schermen, zijn relatief beperkt, zodat er geen apart alternatief voor de aanlegfase wordt uitgewerkt.

Alternatief beginnersbaan
Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie het gebruik van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt om te onderzoeken wat de optimale plek is voor de intensiever gebruikte beginnersbaan binnen de inrichting. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. Hierbij zal de parkeerplaats voor wedstrijden, die nu binnen de groene cirkel is gelegen, worden verplaatst naar de huidige locatie van de beginnersbaan. Ook in dit geval zal de beginnersbaan (maar nu op de nieuwe locatie) fungeren als derde extra parkeerplaats voor hele drukke wedstrijden.



Figuur 4.4 Alternatieven, Verplaatsing beginnersbaan

Overige

In het fase 1 MER zijn reeds andere akoestisch relevante alternatieven onderzocht, aangezien de opdracht van de Commissie m.e.r. hierbij was om te onderzoeken onder welke voorwaarden legalisering van de motorcrossbaan op deze locatie mogelijk was. Zo is het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied reeds in fase 1 onderzocht. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in deze tweede fase niet nader onderzocht. In de eerste fase is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). Uiteindelijk is de 1^{e} fase een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. De afschermingsvariant wordt binnen de voorgenomen activiteit meegenomen als maatregelvariant.

Conclusie

In dit MER worden, gezien het bovenstaande, in principe twee 4 alternatieven onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie, zijnde het voornemen bestaande uit het basisalternatief, de 2 plusvarianten en het verplaatsen van de beginnersbaan. Daarnaast zal het toekomstscenario worden beschreven waarbij er meer elektrisch wordt gecrost.

5. Verkeer en mobiliteit

5.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijke regeling voor het beoordelen van verkeersaspecten bij ruimtelijke plannen en/of milieueffectrapportages (MER). De aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt in beeld gebracht met een mobiliteitsscan. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van kentallen en richtlijnen van het CROW op het gebied van verkeersgeneratie, parkeren en verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig).

GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf
In het GVVP (gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, mei 2013) wordt ingegaan op de verschillende aspecten van verkeer. De doelstelling van dit GVVP is het creëren van een openbare ruimte waarin mensen zich op verschillende, zoveel mogelijk duurzame, manieren op een veilige en vlotte wijze kunnen verplaatsen of kunnen verblijven. Het GVVP gaat in op de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit. In de kernen en op het platteland wordt gestreefd naar een grotere leefbaarheid. De bereikbaarheid van de kernen en voorzieningen in Ooststellingwerf moet worden gewaarborgd. Zowel voor jongeren als ouderen moet de mobiliteit worden gewaarborgd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Ooststellingwerf heeft in de basis drie pijlers. Deze zijn:

- Het herinrichten van wegen conform de principes van Duurzaam Veilig waar mogelijk en gewenst een shared space inrichting.
- In samenwerking met VVN en de politie worden educatie en handhavingacties uitgevoerd.
- Een integrale en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

5.2. Onderzoeksmethode en criteria

De effecten van de verkeerstoename op de omliggende wegenstructuur worden in beeld gebracht en beoordeeld. Voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de directheid van routes. Verkeersveiligheid wordt getoetst aan de hand van de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Parkeren wordt bij gebrek aan parkeernormen van onderhavige activiteit(en), getoetst aan het maximum aantal gebruikers van de activiteiten.

Ten zuiden van het plangebied liggen bushaltes aan de Bercoperweg – Grindweg, bij het kruispunt. Hier halteren op werkdagen om de 2 uur een bus, per richting. Deze bussen doen dienst tussen Appelscha en Oldeberkoop. In het weekend halteren geen bussen. Het plangebied is matig bereikbaar met het openbaar vervoer, maar gezien de aard van de inrichting is dit geen knelpunt. Dit is geen maatgevend onderdeel en zal in dit MER niet verder worden beoordeeld.

Tabel 5.1 Beoordelingskader verkeer

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Bereikbaarheid	functioneren ontsluitingsstructuur en verkeersafwikkeling	kwalitatief/kwantitatief
Verkeersveiligheid	Duurzaam Veilig	kwalitatief
Parkeren	Parkeernorm/kans op parkeeroverlast	kwalitatief

De in de bovenstaande tabel 5.1 benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- \- sterke verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verslechtering van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- -/0 verslechtering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, doorstroming en verkeersveiligheid verslechtert;
- 0 er treden geen veranderingen op;
- 0/+ verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, verbetering doorstroming en verkeersveiligheid;
- \+ sterke verbetering van het functioneren van de verkeersstructuur en -relaties, sterke verbetering doorstroming.

5.3. Referentie

Huidige situatie

Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

Verkeer bereikt het motorcrossterrein via de Prikkedam, een erftoegangsweg (type II) met een maximum snelheid van 60 km/u. De weg heeft een ontsluitende functie voor (landelijk) bestemmingsverkeer. De Prikkedam sluit in het zuiden via de Twijtel en Abbendijk (beide ook erftoegangswegen, type II) aan op de N351 en in het noorden op de N380. Beide N-wegen zijn provinciale wegen met een maximum snelheid van 80 km/u.

Via de N351 wordt in oostelijke richting ontsloten naar Oosterwolde en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting wordt ontsloten naar Wolvega en vindt aansluiting plaats met de A32. De N380 ontsluit in oostelijke richting naar Donkerbroek en vindt aansluiting plaats met de N381. In westelijke richting ontsluit de N380 richting Heerenveen en vindt aansluiting plaats met de A32. Doordat het plangebied vooral lokaal verkeer aantrekt, heeft het met de snelle aansluitingen op de N-wegen een goede bereikbaarheid.

Op de omliggende wegen zijn verkeerstellingen uitgevoerd van eind februari tot eind maart 2019. Tellingen hebben plaatsgevonden op de Prikkedam, Grindweg, Bercoperweg, Twijtel, N351 en N380. De huidige intensiteiten zijn opgenomen in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Intensiteiten omliggend wegennet

Weg	Wegvak	Woensdag	Gemiddelde werkdag	Zaterdag	Zondag	Gemiddelde weekdag
1. Schoterlands-weg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	2.335	2.304	1.805	1.382	2.101
2. Schoterlands-weg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	2.563	2.490	1.876	1.482	2.258
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	1.009	958	768	684	892
4. Prikkedam	Miedwei - Tjonger-vallei	984	949	777	695	888
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuin-derweg	1.209	1.139	890	816	1.057
6. Prikkedam	Kuinderweg - inrit P-plaats MSV	1.192	1.130	905	835	1.056
7. Inrit parkeer-terrein MSV*	Parkeerplaats - Prik-kedam	-	-	-	-	-
8. Inrit terrein MSV**	MSV terrein - Prik-kedam	34	17	25	148	45
9. Prikkedam	Kuinderweg - Ber-coperweg	1.245	1.176	923	843	1.092
10. Grindweg	Alberdalaan - Twij-tel	480	471	441	394	337
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebos-weg	609	598	510	451	564
12. Twijtel	Bercoperweg - Bo-venweg (N351)	1.039	1.003	807	693	930
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abben-dijk	5.488	5.358	3.841	3.169	4.828
14. Bovenweg (N351)	Abbendijk - Tron-derweg	5.505	5.502	3.870	3.137	4.931

* niet in gebruik geweest gedurende februari / maart 2019
** tellingen van april / mei 2019

Uit de intensiteiten valt op te merken dat op de woensdagen maar een beperkt hogere intensiteit is gemeten dan de gemiddelde werkdagen (het verschil is minder dan 100 mvt/etmaal). De zondagen zijn daarnaast rustiger dan de zaterdagen. Alleen van en naar het terrein (telpunt 8) is op zondag een hogere intensiteit gemeten. Met een gemiddelde van 148 mvt/etmaal is het in deze periode nog relatief rustig geweest. Daarnaast is op de woensdag ook een lage intensiteit gemeten. De intensiteiten uit bovenstaande tabel 5.2 zijn gemiddelden, in tabel 5.3 zijn intensiteiten weergeven met daarin de intensiteiten tijdens een clubwedstrijd. Deze clubwedstrijd vond plaats op zondag 5 mei 2019.

Tabel 5.3 Intensiteiten clubwedstrijd 5 mei 2019 en verschil met gemiddelden (in motorvoertuigen per etmaal)

Weg	Wegvak	Aanvullende tellingen clubwedstrijd			Verschil ten opzichte van gemiddelden		
		Zaterdag 04-05-19	Zondag 05-05-19	Maandag 06-05-19	Zaterdag	Zondag	Maandag / werkdag
1. Schoterlandsweg (N380)	Twittelderreed - Prikkedam	1.771	1.425	2.195	-34	+43	-109
2. Schoterlandsweg (N380)	Prikkedam - Wietze Mulderreed	1.902	1.639	2.483	+26	+157	-7
3. Prikkedam	Schoterlandseweg - Miedwei	797	964	1.051	+29	+280	+55
4. Prikkedam	Miedwei - Tjongervallei	816	949	1.013	+39	+254	+64
5. Prikkedam	Tjongervallei - Kuinderweg	982	1.110	1.223	+92	+294	+84
6. Prikkedam	Kuinderweg - in-rit P-terrein MSV	948	1.154	1.167	+43	+319	+37
7. Inrit parkeerterrein MSV	Parkeerterrein - Prikkedam	-	138	-	-	+138	-
8. Inrit terrein MSV	MSV terrein - Prikkedam	44	358	-	+19	+210	-
9. Prikkedam	Kuinderweg - Bercoperweg	938	1.135	1.165	+15	+292	-11
10. Grindweg	Alberdalaan - Twijtel	384	365	425	-57	-29	-46
11. Bercoperweg	Twijtel - Meulebosweg	521	496	569	+11	+45	-29
12. Twijtel	Bercoperweg - Bovenweg (N351)	879	913	1.073	+72	+220	+70
13. Bovenweg (N351)	Frankrijk - Abbendijk	4.111	3.448	5.725	+270	+279	+367
14. Bovenweg (N351)	Abbendijk - Tronderweg	3.752	3.199	5.270	-118	+62	-232

Tijdens de clubwedstrijd op 5 mei 2019 heeft het terrein 496 motorvoertuigen gegenereerd (138+358). Het gaat om 248 aankomsten en 248 vertrekken. De 248 geparkeerde voertuigen zijn verdeeld over de hoofdentree (179 voertuigen) en over het overloopterrein ten noordwesten in het plangebied (69 voertuigen).

De gemiddelde intensiteiten uit tabel 5.2 en de intensiteiten tijdens de dagen rondom de clubwedstrijd uit tabel 5.3 zijn vergeleken. Hieruit blijkt dat de intensiteiten op zaterdag en maandag nauwelijks verschillen van elkaar (tot 100 mvt/etmaal meer of minder). Alleen op de N-wegen is een grotere toename op te merken, deze is niet te linken aan het plangebied. Op de zondag, tijdens de clubwedstrijd, zijn de verschillen wel waar te nemen. Met name op de Prikkedam is de verkeerstoename merkbaar, met circa 300 mvt/etmaal extra in noordelijke richting (telpunt 6) en circa 300 mvt/etmaal extra in zuidelijke richting (telpunt 9). Het verkeer is dan ook 50/50 afkomstig vanuit deze richtingen. Vanuit zuidelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af via de Twijtel naar de Bovenweg (N351) in zuidwestelijke richting. Op de Bercoperweg richting Makkinga en in noordoostelijke richting van de Bovenweg zijn slechts kleine verkeerstoenames op te merken. Op de Grindweg is een afname af te lezen, waardoor hier nauwelijks verkeer wordt afgewikkeld van het plangebied. In noordelijke richting wikkelt het verkeer voornamelijk af naar de Schoterlandsweg (N380). Hier wikkelt circa 3/4 van het verkeer in noordoostelijke richting af en het overige in zuidwestelijke richting.

Capaciteit van wegen
Afhankelijk van het type weg (categorie) en inrichting (vooral wegbreedte) kan een weg een hoeveelheid verkeer verwerken. Daarnaast zijn vaak de kruispunten tussen de verschillende wegen maatgevend voor beoordeling van de verkeersafwikkeling.

De Prikkedam en aanliggende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg type II. Er zijn geen wegmarkeringen aanwezig. De capaciteit hangt samen met de verkeersveiligheid, waarbij ook fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan op de erftoegangswegen. Tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal zijn volgens het CROW (publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer) geen aparte fietsvoorzieningen nodig. Deze intensiteiten worden volgens tabel 5.2 en 5.3 niet behaald op deze wegen.

De provinciale N-wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen en deels stroomwegen. De maximum snelheid buiten de bebouwde kom varieert dan ook van 80 km/u tot 100 km/u. De N-wegen doorkruisen ook dorpen en gehuchten, waar de maximum snelheid is gereduceerd tot 50 km/u of 70 km/u. De intensiteit op deze wegen bedraagt volgens tabel 5.2 minder dan 6.000 mvt/etmaal. De capaciteit van deze wegen ligt fors hoger.

Uitwijken berm
De intensiteiten zijn relatief beperkt, waardoor in reguliere situaties geen knelpunten in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Alleen bij piekmomenten, direct voor en na de trainingen en wedstrijden, kan sprake zijn van congestie. De Prikkedam heeft in de huidige situatie een wegbreedte van circa 5 meter. In de reguliere situatie is deze breedte voldoende om het verkeer goed en veilig af te wikkelen. Tijdens piekmomenten is er meer sprake van passerend verkeer (in tegengestelde richting) en kan het voorkomen dat wordt uitgeweken naar de berm. Het verkeer van en naar het plangebied rijdt veelal in dezelfde richting en door de lage intensiteit zal er weinig passerend verkeer zijn. In de huidige situatie zal hierdoor incidenteel worden uitgeweken naar de berm.

Een eventuele maatregel is het verbreden van de weg. De verharding mag echter niet de indruk wekken van twee rijstroken, waarbij de snelheid van het verkeer omhoog gaat. Met een bermverharding (zoals grasbetontegels) wordt de weg niet verbreed, maar kan wel op een veilige manier worden uitgeweken voor toekomend, passerend verkeer.

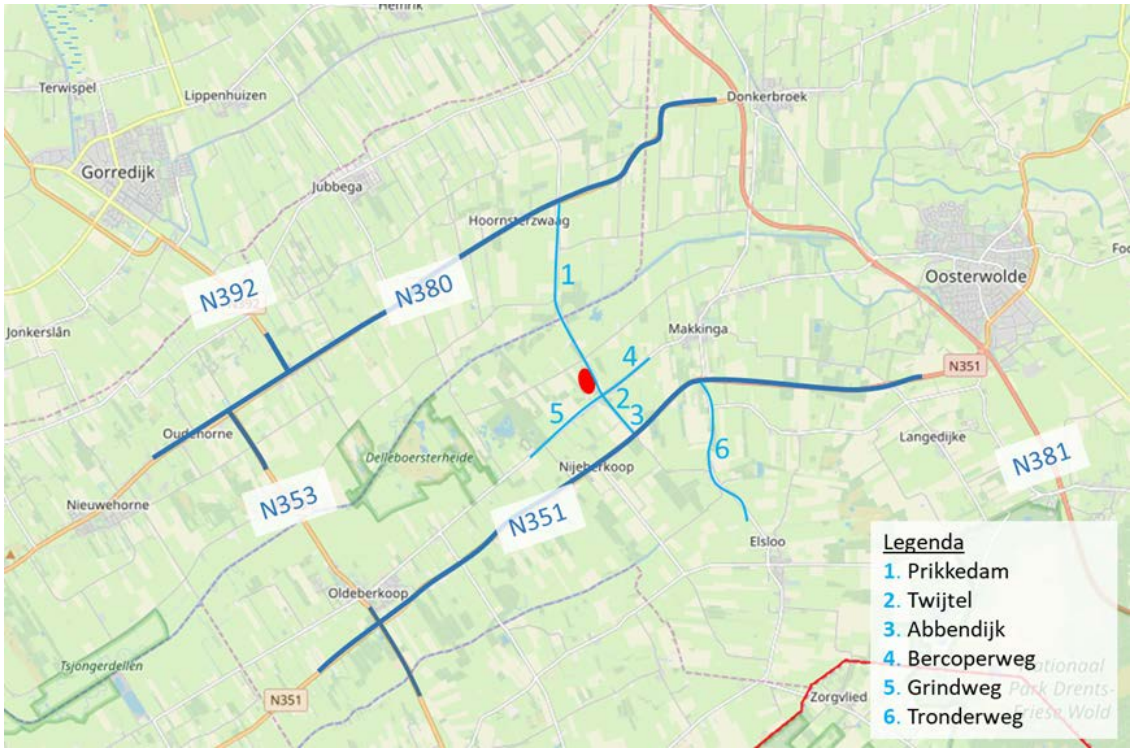
Verkeersgeneratie en beoordeling verkeersafwikkeling
De huidige activiteiten binnen het motorcrossterrein Prikkedam leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Met name één uur voorafgaand aan en één uur na afloop van een activiteit zijn de verkeersbewegingen het grootst.

Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Van de intensiteiten van Prikkedam uit tabel 5.2 zijn circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) van het plangebied. Dit verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarnaast blijkt uit tabel 5.3 dat het plangebied circa 500 mvt/etmaal genereert bij een clubwedstrijd. Gelet op de capaciteit van de wegen is dit aantal ook zonder knelpunten af te wikkelen.

Bij een landelijke en of regionale motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSV gaat uit van circa 1300 bezoekers per wedstrijd. Uitgaande van 2 personen per auto, gaat het om 650 voertuigen. Deze hebben een aankomst en vertrek, wat leidt tot 1.300 mvt/etmaal. Wanneer wordt uitgegaan van de maximale verkeersaantrekkende werking gaat het om maximaal 750 geparkeerde voertuigen binnen het plangebied (verdeeld over de 3 terreinen). Doordat deze voornamelijk gelijktijdig aanwezig zijn, gaat het in één etmaal om 750 voertuigen naar de Prikkedam. Dit resulteert in circa (750 x 2=) 1.500 motorvoertuigbewegingen. Dit betekent dat op wedstrijddagen de intensiteit op de Prikkedam ongeveer wordt verdubbeld, waarbij de intensiteit kan oplopen tot circa 2.500 mvt/etmaal. Dit is de huidige

intensiteit (reguliere verkeer) met daarbij de verkeersgeneratie van het motorcrossterrein. Door de goede verdeling van het verkeer in noordelijke en zuidelijke richting zal deze intensiteit niet tot problemen leiden op de ontsluitende wegen van het plangebied. Het verkeer zal echter in grote clusters (direct voor en na de wedstrijden) worden afgewikkeld. Bij kruispunten kan het verkeer langere wachttijden ervaren. Er kan enige congestie optreden op drukke momenten, maar het verkeer zal op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld over het lokale en regionale wegennet. Daarbij komt dat de meeste verkeershinder wordt ervaren door de bezoekers van het plangebied. Deze moeten namelijk voorrang verlenen bij het verlaten van het terrein en zullen ook voorrang moeten verlenen om te ontsluiten op de N-wegen. Door de relatief lage intensiteit van regulier verkeer op de tussenliggende erftoegangswegen zal dit reguliere verkeer maar beperkt hinder ondervinden. Daarnaast geldt voor fietsers dat op erftoegangswegen geen aparte fietsvoorzieningen nodig zijn tot een intensiteit van 2.500 mvt/etmaal. Ook tijdens grote wedstrijden wordt hier aan voldaan.

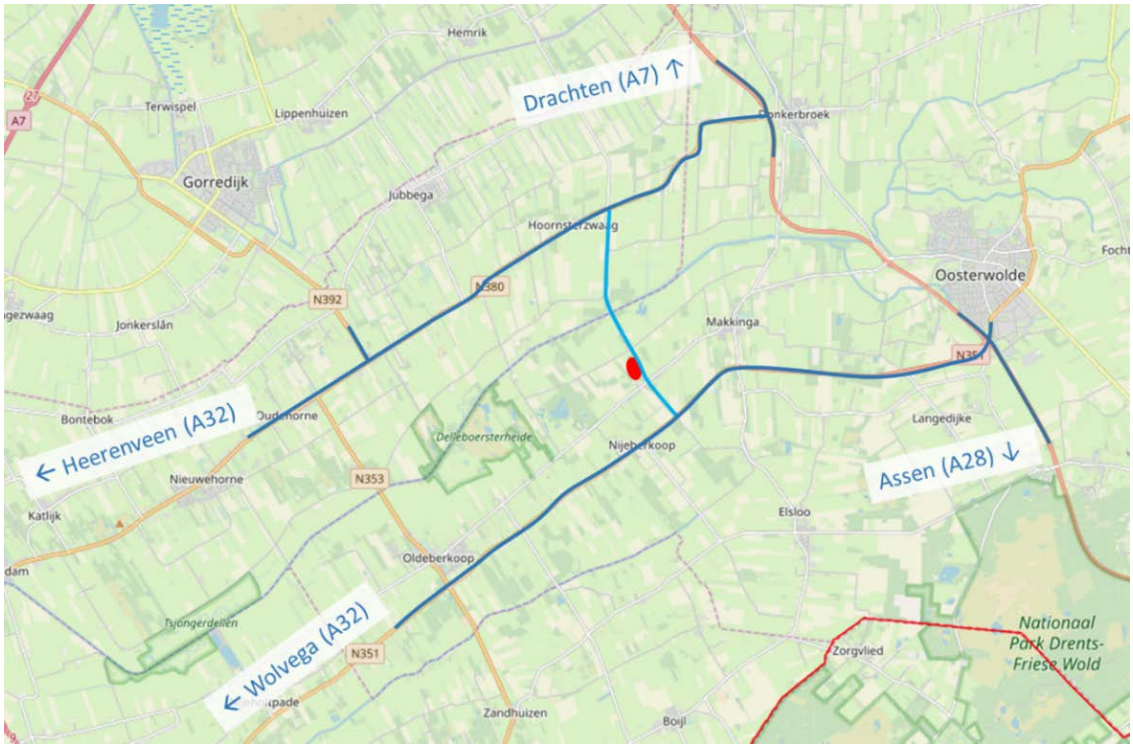
Verdeling
De meeste bezoekers (rijders en toeschouwers) komen vanuit de omliggende dorpen, die vanaf de provinciale N-wegen zijn te bereiken. In onderstaande figuur is het verzorgingsgebied en de bereikbaarheid van het regionale netwerk weergegeven.



Figuur 5.1 Lokale bereikbaarheid, reguliere bezoekers (rijders en toeschouwers bij trainingen)

Vanaf de Prikkedam wordt in noordelijke richting naar de N380 ontsloten en in zuidelijke richting naar de N351. Naar verwachting zal het verkeer redelijk evenredig in deze richtingen ontsluiten. Dit betekent op trainingsdagen in beide richtingen 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Op wedstrijddagen gaat het om 1.500 mvt/etmaal, verdeeld in 750 mvt/etmaal per richting (circa 375 aankomsten en 375 vertrekken per richting).

In 2019 zijn 3 wedstrijddagen mogelijk. Tijdens deze dagen is de verkeersaantrekkende werking groter en zullen de bezoekers ook van verder komen. Via de N-wegen kan op het Rijkswegennet (de snelwegen) worden ontsloten. Via de snelwegen zijn binnen 20 à 30 minuten reistijd de steden in de omgeving te bereiken. In figuur 5.2 is de bereikbaarheid op het hoger gelegen netwerk weergegeven.



Figuur 5.2 Regionale bereikbaarheid, wedstrijdbezoekers (rijders en toeschouwers)

Bereikbaarheid fietsverkeer

De Grindweg en Bercoperweg, ten zuiden van het plangebied, behoren tot het bovenlokaal fietsnetwerk. De Twijtel en Abbendijk, ontsluiting vanaf het plangebied met de N351, behoren tot het gemeentelijk fietsnetwerk. Ten noorden van het plangebied ligt de watergang De Tsjonger of Kuunder, met parallel gelegen een fietspad wat behoort tot de recreatieve hoofdstructuur. Op de overige erftoegangswegen zoals de Prikkedam maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. De N-wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Op de N351 deels in combinatie als parallelweg voor bestemmings- en landbouwverkeer. De N381 is een stroomweg en heeft voor een groot deel geen voorzieningen voor fietsers.

Verkeersveiligheid

Het aspect verkeersveiligheid heeft met name betrekking op een duurzaam veilige inrichting van de wegen. Het principe Duurzaam Veilig is gebaseerd op een 5-tal principes: functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning van een weginrichting. In het GVVP behoort ook een shared space inrichting tot de mogelijkheid. In het GVVP vallen onder het aspect verkeersveiligheid ook educatie en handhaving en een integrale benadering van de openbare ruimte met een duurzame inrichting.

De Prikkedam en omliggende erftoegangswegen zijn ingericht als erftoegangswegen type II. De wegen ontsluiten voornamelijk aangelegen erven, bestemmingsverkeer, en zijn conform duurzaam veilig ingericht. In noordelijke richting wordt ontsloten op de N380. De N380 heeft in oostelijke richting een verouderde inrichting van een gebiedsontsluitingsweg en is in westelijke richting ingericht als erftoegangsweg type I. Beide wegvakken zijn niet conform duurzaam veilig ingericht. De N351 heeft als gebiedsontsluitingsweg een herkenbare inrichting volgens de principes van duurzaam veilig. De overige aspecten uit het GVVP zoals shared space en handhaving en educatie hebben niet direct betrekking op trainingsdagen. Bij een grote verkeersaantrekkende werking, zoals op wedstrijddagen, worden deze onderwerkpen wel meegenomen in de afweging.

De verkeersveiligheid op de Prikkedam, waar het verkeer samenkomt, dient te worden geborgd. Omdat bij wedstrijddagen veel gemotoriseerd verkeer het terrein op rijdt, is een veilige doorstroming op het

terrein ook van belang, om terugslag op de openbare weg te voorkomen. De ruimte binnen de parkeervoorzieningen dient ook goed te worden benut, zodat niet wordt foutgeparkeerd buiten het plangebied op of naast de openbare weg. Tijdens clubwedstrijden en overige wedstrijden in het jaar wordt het parkeerterrein in het noordwesten van het plangebied gebruikt naast het bestaande rennerskwartier. Dit aanvullende parkeerterrein heeft een aparte ontsluiting op de Prikkedam. Verkeer van en naar de parkeerterreinen wordt hierdoor goed verdeeld waardoor nauwelijks sprake is van een terugslag op de Prikkedam (hooguit enkele voertuigen tijdens de piek van aankomst). Doordat de Prikkedam voornamelijk bestaat uit bestemmingsverkeer, zal dit verkeer hier nauwelijks hinder van ondervinden. De parkeerterreinen zijn daarnaast ook binnen het terrein goed en overzichtelijk te bereiken. In de huidige situatie zijn hierdoor geen knelpunten.

Parkeren
Tijdens de motorcrosstrainingen en -wedstrijden vindt het parkeren van de deelnemers aan de motorcrossactiviteiten plaats op onderdeel 9 (het binnenterrein). In aanvulling daarop vindt tijdens de wedstrijden het parkeren van de deelnemers ook plaats op onderdeel 16 van het terrein (ten noordwesten). Tijdens de wedstrijden kunnen bezoekers niet op onderdeel 9 (binnenterrein/rennerskwartier) parkeren maar alleen op onderdeel 16. Bij uitzondering, enkele piekmomenten per jaar, wordt ook onderdeel 3 (de beginnersbaan) toegankelijk gesteld om de parkeerbehoefte op te vangen. Per onderdeel geldt een parkeercapaciteit van maximaal 250 parkeerplaatsen, waardoor de totale parkeercapaciteit 750 parkeerplaatsen bedraagt. De verkeersregelaars regelen in de huidige situatie dat de parkeerterreinen efficiënt worden gevuld, waarbij de terugslag van het verkeer op de Prikkedam minimaal is. Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Hier geldt tijdens wedstrijden een parkeerverbod (op basis van een te nemen verkeersbesluit). Op de openbare weg zijn geen parkeerplaatsen voorzien. In de huidige situatie zijn geen parkeerknelpunten bekend.

Overnachten
De overnachtingen van bezoekers leiden niet tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte. De parkeer- of overnachtruimte is groter dan de reguliere parkeerbehoefte. Doordat dit alleen op onderdeel 9 plaatsvindt en voor maar een deel van de bezoekers, vormt dit in de huidige situatie geen knelpunten.

Recreatief medegebruik
De gronden worden ook gebruikt voor activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden. Dit zijn ondergeschikte (recreatie)activiteiten met een kleinere verkeersaantrekkende werking. Deze activiteiten vinden vooral plaats op (de paden binnen) onderdeel 10 en 11. Ook de parkeerbehoefte is beperkt in vergelijking met de motorcrossactiviteiten en kan zonder problemen worden opgevangen op het terrein.

Referentiesituatie
Verkeersontsluiting, -generatie en -afwikkeling
In de huidige vergunde situatie mogen enkele gronden niet/minder intensief worden gebruikt, wat leidt tot een beperking van de huidige situatie. Op het gebied van verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling heeft de (vergunde) referentiesituatie dan ook een kleiner effect dan de huidige werkelijke situatie. Doordat er geen sprake is van autonome ontwikkelingen, verandert er weinig in de verkeerssituatie rondom het plangebied. Ook autonome verkeersgroei op de omliggende wegen zal beperkt zijn. De technologie binnen de mobiliteitswereld maakt daarnaast dat auto's steeds veiliger worden. Veronderstelt wordt daarom dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Parkeren
Ten aanzien van parkeren geldt dat de grond op onderdeel 9 niet in strijd is met het bestemmingsplan. Onderdeel 16 is wel in strijd met het bestemmingsplan, maar hiervoor is op 21 mei 2016 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend. De activiteit parkeren past dan ook binnen de ruimtelijke regels waarmee de situatie op deze onderdelen niet afwijkt van de huidige situatie. Op trainingsdagen en tijdens clubwedstrijden is hierdoor voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Tijdens een clubwedstrijd gaat het volgens tabel 5.3 om 250 voertuigen, wat op de twee terreinen goed kan worden opgevangen. Onderdeel 3 wordt

bij hoge uitzondering (enkele keren per jaar bij de grote wedstrijden) gebruikt als overloopterrein voor parkeren. Deze grond is echter niet bestemd onder de huidige activiteiten, waardoor deze vervalt in de referentiesituatie. Bij hoge pieken van bezoekersaantallen kan op onderdeel 3 geen parkeerbehoefte worden opgevangen. In de referentiesituatie kan dit enkele jaren tot knelpunten leiden in de parkeercapaciteit.

Overnachten
De overnachtingen van bezoekers leiden tot een langer verblijf van de reeds aanwezige verkeersaantrekkende werking, Effecten met betrekking tot extra verkeersbewegingen of een extra parkeerbehoefte is dan ook niet aan de orde. De parkeer- of overnachtruimte op onderdeel 9 is daarbij niet in strijd met het bestemmingsplan.

Recreatief medegebruik
De gronden op onderdeel 10 en 11 waar activiteiten zoals wandelen, fietsen en paardrijden plaatsvinden zijn niet in strijd met het bestemmingsplan en leiden niet tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. De functies zijn ondergeschikt aan de motorcrossactiviteiten.

5.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

Voorgenomen activiteit
Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat legaliseren en eenduidig vastleggen van de huidige activiteiten. De effecten op verkeer en mobiliteit komen overeen met de referentiesituatie. De effecten van deze ontwikkeling zijn hierdoor neutraal ten opzichte van de autonome situatie en worden dan ook neutraal beoordeeld (0).

Plusvariant wedstrijden
MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, in de zin van dat er één motorcrossweekend plaatsvindt en 2 ‘losse’ wedstrijden. Dit leidt niet tot een hogere verkeersgeneratie in het algemeen, maar wel tot meer piekdagen in het jaar in vergelijking met de huidige situatie.

Daarbij kunnen 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijddag vervallen.

Bij uitbreiding van het aantal wedstrijddagen zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker worden gebruikt om te parkeren. Op het gebied van parkeren verandert hierdoor niets. De verkeersafwikkeling zal op deze piekmomenten (bij aankomsten en vertrekken) tot langere wachttijden leiden bij kruispunten. Bij veel verkeer in korte tijd moet ook aandacht worden bestaan aan de verkeersveiligheid, met name op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt en op het eigen terrein, waar het verkeer naar een parkeerplaats moet worden geleid.

Het organiseren van meer wedstrijden in het jaar leidt maar beperkt tot extra knelpunten. Het gaat namelijk om circa 500 mvt/etmaal bij een B-wedstrijd. Deze toename is ten opzichte van een A- wedstrijd met 1.300 mvt/etmaal relatief laag. Er zullen enkele dagen extra in het jaar zijn waarbij vertraging ontstaat in de verkeersafwikkeling. Dit heeft vooral effect voor de bezoekers van en naar het motorcrossterrein, tijdens de piek van aankomsten en vertrekken. De situatie wordt hierdoor beperkt negatief beoordeeld op het gebied van bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid en bereikbaarheid voor het fietsverkeer verslechtert ook op deze momenten, in beperkte mate door het beperkte aantal dagen per jaar. Tijdens de wedstrijddagen moet aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid, wat met dit beperkte aantal extra wedstrijddagen ook beperkt negatief wordt beoordeeld (-/0).

De verkeersveiligheid dient met name te worden geborgd op het terrein, van en naar de parkeerplaats, en op de Prikkedam waar het verkeer samenkomt. Maatregelen hiervoor zijn in de volgende paragraaf opgenomen.

Plusvariant veldsporten
Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud-/ survivalrun, mountainbike(wedstrijd), crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Er wordt uitgegaan van maximaal 50 personen per dag. Wanneer dit aantal met een eigen auto naar het plangebied reist, leidt dit tot 100 mvt/etmaal (50 aankomsten en 50 vertrekken). Dit aantal is ondergeschikt aan de huidige activiteiten, waardoor geen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan, dit geldt zowel voor de dag- als avondperiode. Op het terrein is ook voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Deze verkeersaantrekkende werking is dusdanig beperkt dat het geen negatieve gevolgen heeft (0).

Evenementen (maximaal 4 keer per jaar) leiden tot vergelijkbare verkeerseffecten als een A-wedstrijd, om deze reden wordt dit als licht negatief beoordeeld (-/0)

5.5. Alternatief en Toekomstscenario

Alternatief beginnersbaan
De beginnersbaan (onderdeel 3) doet in de huidige situatie dienst als overloopterrein voor extra parkeercapaciteit. Dit wordt alleen bij uitzonderlijke situaties gebruikt, zoals drukke wedstrijddagen. Ook het terrein waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst (onderdeel 16 of het rennerskwartier) doet dienst als parkeerterrein. Dit betekent dat de bestaande parkeerlocaties ook in deze situatie beschikbaar blijven. Verder leidt dit niet tot andere beoordeling dan het voornemen. Dit leidt tot een neutrale beoordeling (0).

Toekomstscenario
Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrische crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Deze ontwikkelingen zijn op korte termijn niet te verwachten. Daarnaast zal het ook niet tot veranderingen leiden op het gebied van verkeer en parkeren. Het toekomstscenario voorziet in technologieën die geen noemenswaardige effecten hebben op het gebied van verkeer en mobiliteit en worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

5.6. Effectbeoordeling en maatregelen

Beoordeling
De voorgaande effectbeschrijving leidt tot de beoordeling in tabel 5.4.

Tabel 5.4 Effectbeoordeling verkeer ten opzichte van de referentiesituatie

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Bereikbaarheid	Toename verkeersintensiteit, kans op stagnatie	0	-/0	-/0	0	0
Verkeersveiligheid	Voldoen aan Duurzaam Veilig, kans op knelpunten	0	-/0	-/0	0	0
Parkeren	De parkeerbehoefte wordt wel/niet op eigen terrein opgevangen	0	0	0	0	0

Maatregelen
Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden geen grote knelpunten verwacht. De 'plusvariant wedstrijden' leidt tot enkele piekdagen (wedstrijddagen) extra per jaar. Wedstrijddagen komen ook in de huidige situatie en autonome situatie voor, waardoor de effecten maar beperkt extra doorwegen. Met name de piekmomenten bij aankomst en vertrek van bezoekers kunnen op deze dagen leiden tot een hogere kans op verkeersonveilige situaties op het terrein en op de Prikkedam (openbare weg).

Geadviseerd wordt om op wedstrijddagen (waarbij meerdere onderdelen/terreinen worden ingeschakeld als parkeerterrein), verkeersregelaars bij aankomst- en vertrekmomenten in te zetten. Dit is overeenkomstig met de huidige situatie. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats. Op deze manier ontstaat op de openbare weg een veilige situatie en wordt de parkeercapaciteit goed benut, waarbij een minimale terugslag ontstaat op de openbare weg. Hiervan ondervindt voornamelijk het verkeer van en naar het plangebied hinder. Het beperkte reguliere verkeer zal maar beperkt hinder ondervinden. Door inzet van de verkeersregelaars wordt bovendien toegezien op de ontsluiting van het fietsverkeer in relatie tot het gemotoriseerd verkeer, wat hierdoor ook op een verkeersveilige manier is geborgd.

Dezelfde beoordeling en maatregelen ten aanzien van verkeersregelaars zijn van toepassing indien de maximaal 4 evenementen uit de Plusvariant veldsporten worden toegestaan.

6. Geluid

6.1. Toetsingskader

Aangezien geluid het maatgevende milieuaspect is en reeds in eerste aanleg is uitgewerkt in het MER 1e fase, is het toetsingskader geluid al uitgebreid beschreven in zowel hoofdstuk 2 van dit MER als in het nieuwe akoestisch onderzoek bij dit MER 2e fase, dat is bijgevoegd als bijlage 4.

6.2. Onderzoeksmethode en criteria

Inleiding-akoestische termen
De bepaling van het equivalente geluidsniveau moet plaatsvinden volgens één van de methoden uit de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999" (HMRI, publicatie VROM, uitgave Samsom), onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. In de HMRI wordt als beoordelingsgrootheid het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootheid is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin:
- L_i is het gestandaardiseerde immissieniveau;
- C_b is de bedrijfsduurcorrectieterm;
- C_m is de meteocorrectieterm;
- C_g is de gevelreflectieterm.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$$

waarin:
- $L_{Aeqi,LT}$ is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
- K_x is een straffactor voor tonaal geluid (K_1 = 5 dB), impulsgeluid (K_2 = 5 dB) of muziekgeluid (K_3 = 10 dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax}. Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand "Fast" verminderd met de meteocorrectieterm C_m.

Algemene akoestische uitgangspunten voor dit onderzoek
In het akoestisch rapport zijn de uitgangspunten voor berekeningen nader bekeken. In het voorontwerp en fase I onderzoek van Peutz is de bronsterkte gebaseerd op immissiemetingen in 2017 en modelberekeningen. In bijlage 4 is aangegeven dat dit met andere modelparameters, met name de absorptiegraad van de bodem (bodemfactor) andere resultaten geeft voor wat betreft de gemeten/berekende bronsterkte. Omdat met name de bodemfactor van de crossbaan B_f = 1,0 (maar ook de niet verharde omgeving) moet zijn in plaats van B_f = 0,5, is dit aangepast in de modelvorming en uitgangspunten. Dit geeft uiteindelijk een bronsterkte per crossmotor van L_W = 122 dB(A) op basis van de metingen van 2017. Het strikter naleven van de "94 dB(A)-eis" van de KNMV geeft naar verwachting een reductie van 4 dB.

Voor wat betreft tonaliteit is in het akoestisch onderzoek onderbouwd dat het uitgangspunt van de berekeningen en beoordeling is dat er geen sprake is van tonaal geluid. Het al dan niet tonaal zijn, heeft vooral consequenties voor de interpretatie van de nu geldende voorschriften.

Beoordelingscriteria geluid
Bovenstaande grootheden, $L_{Ar,LT}$, Li, L_{Amax} zijn voor alle beschouwde situaties onderzocht in het akoestisch onderzoek 2e fase, zoals opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. Een samenvatting van deze toetsingsgrootheden is gegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1 Toetsingsgrootheden geluid

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Geluid	- hoogst berekende $L_{Ar,LT}$ en de toe- of afname hiervan	kwantitatief
	- hoogst berekende L_{Amax}, L_i en de toe- of afname hiervan	kwantitatief
	- geluidniveaus indirecte hinder (verkeer)	kwantitatief

Voor de beoordeling van geluid is naast het wel/niet kunnen voldoen aan richt- en grenswaarden ook gekeken naar de toe- of afname van geluidniveaus woningen t.o.v. de referentiesituatie. De effecten voor het aspect geluid worden volgens de volgende criteria gescoord:

- de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 55 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 75 dB(A), of het $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met meer dan 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 50%;

0/- de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is hoger dan 70 dB(A), of het $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen toe met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt toe met meer dan 25%;

0 de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is nergens hoger dan 50 dB(A), L_{Amax} is lager dan 70 dB(A), of het $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen niet toe of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt niet toe;

+/0 de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is niet hoger dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 65 dB(A), of het $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met 0 tot 2 dB of het aantal geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) neemt af;

+ de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ van bedrijvigheid of verkeersaantrekkende werking is lager dan 45 dB(A), L_{Amax} is lager dan 60 dB(A), of het $L_{Ar,LT}$, L_{Amax} of L_i nemen af met meer dan 2 dB of er zijn geen geluidbelaste dagen (boven grens- of richtwaarde) meer.

6.3. **Referentie**

Referentiesituatie trainingen
Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten, is het van belang geluidniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie voor geluid tijdens trainingen. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke lus niet mee moeten worden genomen. Uit een analyse van de rekenresultaten voor de huidige situatie, blijkt dat de bijdrage van de noordelijke lus, afhankelijk van het waarneempunt, 8 à 17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan ligt. Hiermee voldoet de lus feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit paragraaf 5.4.2 van de HMRI, wat betekent dat het verleggen van de baan naar een locatie binnen de legale 'vlek' niet tot andere resultaten zal leiden. Om deze reden is dit niet apart berekend, zie ook de onderbouwing hiervan in het akoestisch onderzoek.

Het motorcrossterrein heeft een milieuvergunning van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidsvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar.

De nu geldende voorschriften zijn samengevat in onderstaande tabel 6.2 en gebaseerd op een NAA onderzoek uit 1996 dat bij de vergunningaanvraag was gevoegd. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte L_W = 124 dB(A) van een crossmotor.

Tabel 6.2 Geluidsvoorschriften Motorcrossterrein de Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen[1]		wedstrijden[2]	
		$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.
2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).
3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

In het MER 1e fase is door Peutz uitgegaan van de volgende referentiesituatie: bronsterkte van L_W = 118,3 dB(A), omrekening van de vergunde waarde op h_o = +5,0 m naar een waarde op h_o = +1,5 m, maatgevende beoordelingslocatie Prikkedam 1. Door de Commissie voor de m.e.r. is aangegeven dat, indien het geluid niet als tonaal wordt aangemerkt, hier in het bepalen van de referentiesituatie rekening mee moet worden gehouden.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van L_W = 122 dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal cross-

minuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat. Op basis van de geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentiesituatie tijdens trainingen op basis van vergunde waarden of vergunde activiteiten globaal overeenkomen, zoals blijkt uit tabel 6.3. De verschillende interpretaties t.a.v. tonaal geluid maakt dit niet anders. Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m als gegeven in tabel 6.3 als referentiesituatie worden gezien.

Uit tabel 6.3 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet alleen Prikkedam 1 is (absoluut hoogste waarde), maar ook Prikkedam 2 (minste ruimte ten opzichte van de grenswaarde). Het geluidniveau bij Prikkendam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkendam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ = 38 à 52 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) op 1,5 meter hoogte overschreden.

Tabel 6.3 $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, zowel op 1,5 als 5,0 m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	referentiesituatie o.b.v. niveaus h_o = +1,5 m	berekend h_o = +5,0 m	vergund[1] h_o = +5,0 m
1	Grindweg 4	45,2	45,2	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	*51,8*	*51,7*	*56*	*56*
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	*50,4*	*50*
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,8	43,2	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Wedstrijden

In wedstrijdsituaties is de geluidbelasting hoger omdat langer en met meer motoren tegelijk wordt gereden. Ook het competitie-element zorgt voor meer geluidemissie. In de huidige en referentiesituatie is voor een A-wedstrijddag een geluidbelasting van 66 à 67 dB(A) berekend voor de woning aan de Prikkedam 1. De geluidbelastingen voor andere woningen zijn weergegeven in tabel 6.4.

Tabel 6.4 $L_{Ar,LT}$ tijdens wedstrijden voor de referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften en vergunde activiteiten, op 1,5 m hoogte, exclusief tonaliteitstoeslag

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	referentiesituatie o.b.v. niveaus [1] h_o = +1,5 m
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte h_o = 5,0 m.

L_i en L_{Amax}

In het akoestisch onderzoek in bijlage 4 in is paragraaf 7.6 aangetoond dat het verschil tussen het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het werkelijk optreden de geluidniveau L_i tijdens een training maximaal 14 dB bedraagt bij de meest maatgevende manche. De optredende niveaus tijdens een training kunnen bij Prikkedam 1 dus tijdelijk oplopen tot rond 65 dB(A) bij woning Prikkedam 1. In de contourenplot in het akoestisch rapport is te zien dat de 65 dB(A)-L_i-contour (figuur 7.5 in het rapport) voor deze woning langs loopt.

Het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus bedraagt bij de A-wedstrijden 9 dB, zodat het maximaal optredende circa L_i =71 dB(A) bedraagt.

De piekniveau zijn in de referentiesituatie niet goed te bepalen omdat de rekenmethode aanzienlijk is gewijzigd. Om die reden wordt uitgegaan van de in de milieuvergunningen opgenomen grenswaarden voor de pieken, zoals opgenomen in tabel 6.2. Deze bedragen maximaal L_{Amax} = 75 dB(A) respectievelijk L_{Amax} = 81 dB(A) bij Prikkendam 1 bij trainingen (h_o =+5,0 m hoogte) respectievelijk wedstrijden (h_o =+1,5 m hoogte). Omgerekend naar de huidige methode is dit L_{Amax} = 71 respectievelijk L_{Amax} = 76 dB(A).

Indirecte hinder

De berekende geluidbelasting op wedstrijddagen (1.300 bezoekers) bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.
Tijdens trainingen bedragen deze niveaus maximaal 46 dB(A) en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

6.4. Voorgenomen activiteit

6.4.1. Uitgangspunten

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige baan, inclusief de noordoostelijke lus.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen.

6.4.2. Resultaten en mogelijke maatregelen

Langtijdgemiddeld geluidniveau Trainingen

In het basisalternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV de Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzichte van de in 2017 gemeten bronsterkte. Dit is aan te merken als een BBT maatregel. In hoofdstuk 13 wordt beschreven hoe dit structureel wordt toegepast.

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basisalternatief bedragen bij de omliggende woningen 38 tot 52 dB(A) en zijn opgenomen in tabel 6.5. Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{Ar,LT}$ = 51,8 dB(A), dit is een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. Bij deze berekeningen zijn het baangebruik van de beginnersbaan en het parcours voor trial en enduro meegenomen (in die zin dat trial en enduro minder geluid produceren dan crossen en akoestisch binnen dit gebruik vallen). Het gebruik van de hoofbaan voor 4x4 auto’s is ook mogelijk binnen het basisalternatief: gezien het grote verschil in bronsterkte met crossmotoren, is dit akoestisch niet relevant omdat op het moment dat de hoofdbaan gebruikt wordt voor 4x4 auto’s er niet gecrost kan worden. Het bronvermogen van 4x4 auto’s ligt namelijk ten minste 15 dB lager dan dat van een crossmotor.

Maatregelen

In het MER fase 1 is al een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen, in feite het aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming al meegenomen in het basisalternatief, aangezien het 1^{e} fase rapport de noodzaak hiervoor al heeft aangegeven.

Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau word berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen dan Prikkedam 1 kan dan nog steeds niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Gezien de resultaten wordt het aanbrengen van ca. 150 m geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van +2,0 m als voorkeursvariant aangemerkt. Dit in combinatie met het naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor de woning Prikkedam 1 geeft dit een verbetering van 2 dB t.o.v. de referentiesituatie, zie tabel 6.5.

Tabel 6.5: $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]				
		referentie	basisalternatief		maatregelvariant A[2]	
		tabel 5.2	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	45,2	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	38,5	0,7	38,4	0,6

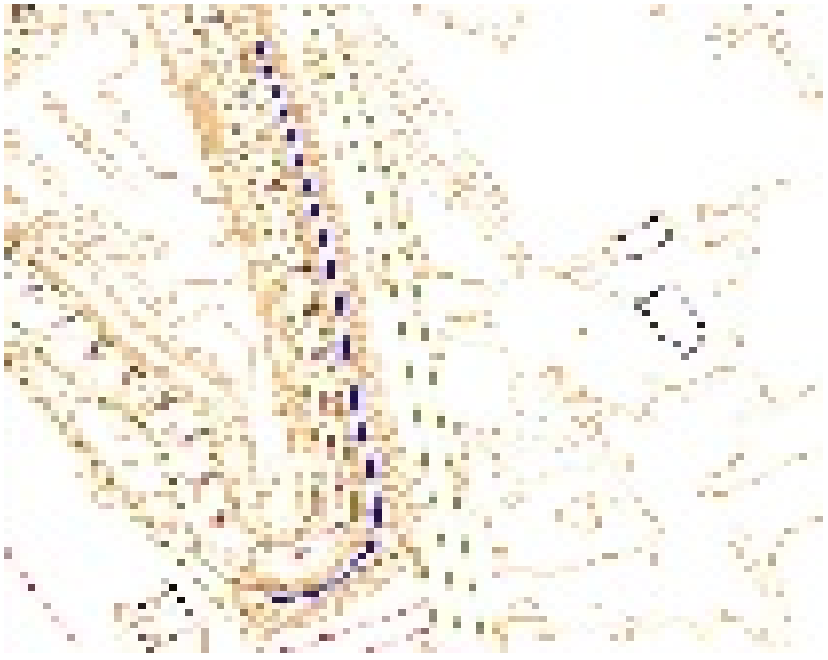
1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Uit tabel 6.5 blijkt dat er zowel met als zonder afschermende werking in totaal 6 woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 45 dB(A).

Op basis van deze resultaten en het fase 1-onderzoek met de daaraan gekoppelde inzichten, worden de voorgestelde geluidreducerende maatregelen verder als vast onderdeel van de voorgenomen activiteit beschouwd. Dit betreft:

- een geluidscherm van ca. 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 6.1)
- het actief handhaven door MSV van de “94 dB(A)-eis”, door de motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank.



Figuur 6.1 locatie maatregel geluidscherm

Langtijdgemiddeld geluidniveau wedstrijden
Uit het akoestisch onderzoek bij het MER blijkt dat dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de wedstrijden met deze maatregelen ook een afname laten zien ten opzichte van de vastgestelde referentiesituatie voor wedstrijden. De maximale waarde treedt op bij Prikkedam 1 en bedraagt 61,6 dB(A).

Tabel 6.6 $L_{Ar,LT}$ tijdens A-wedstrijddagen inclusief maatregelen, incl. vergelijking met de referentiesituatie

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstijden $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]		
		referentie A-wedstrijden	A-wedstrijden	
			berekend	*verschil*
1	Grindweg 4	59,3[2]	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.
2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op h_o + +1,5 m volgens tabel 5.3.

Bovenstaande leidt per saldo tot een neutraal oordeel ten opzichte van de referentiesituatie:
- het $L_{Ar,LT}$ geluidniveau bij alle woningen is kleiner of gelijk aan 50 dB(A) (0),
- er is sprake van een toename van het $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen van maximaal 0,8 en een afname bij 1 woning van maximaal 1,6 dB (-/0 en 0/+).
- Het aantal geluidbelaste dagen (> 50 dB(A)) blijft gelijk, namelijk 3 wedstrijddagen (0)

L_i en L_{Amax}
Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerde immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Net als bij de referentie is het verschil bij trainingen maximaal 14 dB, wat leidt tot een maximaal Li-waarde van circa 64 dB(A). Tijdens de A-wedstrijden is dit verschil maximaal 9 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de manches. Hieruit volgt dat de geluidniveaus ter plaatse van de maatgevende woning maximaal 70 à 71 dB(A) bedragen tijdens de wedstrijddagen (3 per jaar). Dit voldoet net aan de advieswaarde voor evenementen uit de Nota Limburg. De Li-waarden zijn 1,2 dB en circa 3,8 dB lager bij resp. trainingen en wedstrijden dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een licht positief oordeel.

Uit de berekeningen voor het piekniveau L_{Amax} blijkt dat op een beoordelingshoogte van h_o = +1,5 m en met toepassing van de meteocorrectie C_m conform de huidige regelgeving, bij alle woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode. Dit is ook lager dan in de referentiesituatie.

Indirecte hinder
Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de maximale grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie (0).

Stemgeluid/baanonderhoud
Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid en baanonderhoud, blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en daarmee niet significant bijdragen aan het totale geluidniveau vanwege het motorcrossterrein.

6.5. Plusvarianten

6.5.1. Plusvariant wedstrijden

Langtijdgemiddeld geluidniveau
MSV de Prikkedam wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen. Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uur, waarbij de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag vervallen.

De situatie ten aanzien van trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, behalve dat het aantal geluidbelaste dagen vanwege A-wedstrijden toeneemt met 33%. De geluidniveaus tijdens B-wedstrijden zijn apart berekend, zie tabel 6.7.

Tabel 6.7: $L_{Ar,LT}$ tijdens B-wedstrijddagen incl. maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstijden $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]		
		referentie tabel	B-wedstrijden	
		5.3 A-wedstrijden	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	59,3[2]	52,2	-7,1
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.
2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op h_o + +1,5 m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7 tot 9 dB onder de geluidniveaus van de wedstrijden in de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Er zijn echter wel 5 woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB(A) en één woning met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Door meerdere wedstrijddagen neemt het aantal dagen met geluidhinder toe van 3 naar 9, wat als negatief effect kan worden gezien (-).

L_i en L_{Amax}
Naast de daggemiddelde geluidniveaus is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus L_i die gemeten kunnen worden in de omgeving. Tijdens de B-wedstrijden is dit verschil maximaal 11 dB door de toegepaste bedrijfsduurcorrectie, de meteocorrectieterm en de verschillen tussen de verschillende manches, dit leidt tot niveaus van maximaal 68 dB(A) bij woningen. Dit voldoet nog net aan de advieswaarde uit de Nota Limburg.

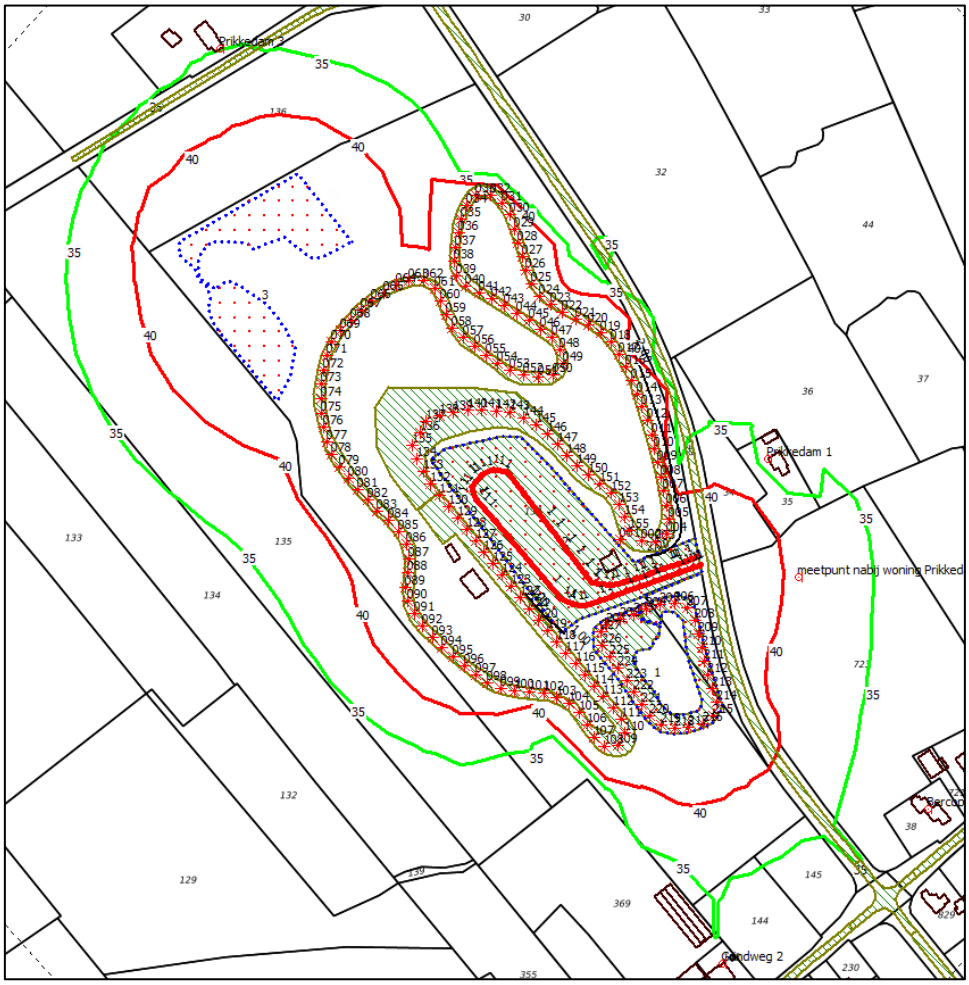
De piekwaarden voor B-wedstrijden zijn gelijk aan die voor A-wedstrijden (en grotendeels trainingen) omdat het rijden op de baan maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

Indirecte hinder
De indirecte hinder bij trainingen en A-wedstrijden is gelijk aan de voorgenomen activiteit, met dien verstande dat de overschrijding van de richtwaarde van 50 dB(A) 1 dag per jaar extra kan optreden. Bij B-wedstrijden is een geluidbelasting van 50 dB(A) bij woningen berekend: dit voldoet precies aan de grenswaarde. Dit onderdeel wordt daarom neutraal beoordeeld.

6.5.2. Plusvariant veldsporten

Langtijdgemiddeld geluidniveau
Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt meer ruimte geboden voor andere recreatieve activiteiten. Naast dagrecreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en paardrijden wordt het motorcrossterrein beschikbaar gesteld voor veldsporten, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry (hardlopen of paardrijden), bootcamp- en survivaltrainingen en handboogschieten. Deze activiteiten, waarbij maximaal 50 personen aanwezig zijn, veroorzaken met name geluid door het verkeer van en naar de locatie en mogelijk door stemgeluid. Dat geldt ook voor de 4 mogelijke, geluidarme evenementen.

In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van deze activiteiten, waarvan een deel in de avondperiode kan plaatsvinden, ook berekend, zie figuur 6.2. Hieruit blijkt dat de geluidniveaus gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) bij woningen. Dit leidt, uitgaande van de avondperiode, tot een etmaalwaarde van 40 dB(A). Dit voldoet aan de richtwaarden voor landelijk gebied (Handreiking).



Figuur 6.2 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)

L_i en L_{Amax}

Er worden geen pieken of tijdelijk verhoogde waarden verwacht. Dit leidt dus niet tot extra negatieve effecten ten opzichte van de voorgenomen activiteit, waarmee het oordeel op deze onderdelen gelijk blijft.

Indirecte hinder

De effecten van verkeersaantrekkende werking zijn vergelijkbaar met die van een training (maximaal 47 dB(A). Alleen tijdens de 4 evenementen kunnen geluidniveaus optreden als bij een A-wedstrijd, waarbij de richtwaarde van 50 dB(A) met 5 dB wordt overschreden. Dit is een licht negatief effect.

6.6. Alternatief beginnersbaan

Tevens is onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit geluidsonderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen met maatregelen (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 6.8.

Tabel 6.8 deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal

1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

Uit tabel 6.8 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT}$ = 38,5 dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofbaan $L_{Aeqi,LT}$ = 46,0 dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen verdergaand akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten. De effecten van de beginnersbaan zijn voor alle aspecten neutraal.

6.7. Toekomstscenario

Als in de toekomst wordt uitgegaan van elektrisch crossen, dan zouden hiermee de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Er zijn zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet meteen volkomen stil, maar de geluidbelasting zal zeker afnemen. Dit heeft een licht positief effect op zowel het $L_{Ar,LT}$ als op het L_i en L_{Amax}. Op de verkeersaantrekkende werking heeft dit vooralsnog geen effect.

6.8. Effectbeoordeling en maatregelen

Samenvattende beoordelingstabel

Tabel 6.9 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 6.9 Effectbeoordeling geluid ten opzichte van referentie

thema	beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	toekomstscenario
Industrielawaai	$L_{Ar,LT}$ t.o.v. grenswaarde en toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	L_{Amax} t.o.v. grenswaarde en toe- of afname, toe of afname L_i	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder (wegverkeer)	0	0	-/0	0	0

Uit de tabel blijkt dat de voorgenomen activiteit, inclusief de beschreven maatregelen, vanuit geluidsaspecten heel licht positief scoort ten opzichte van de referentie. Bij het oordeel is ook de vergunbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid meegewogen, door dat bij de in paragraaf 6.2 beschreven beoordelingscri-

teria ook de toetsing aan normen en richtwaarden is meegewogen. Indien er meer wedstrijddagen worden toegestaan dan de huidige 3 per jaar, neemt het aantal dagen met geluidhinder aanzienlijk toe van 3 naar 9. Het recreatief medegebruik is, behoudens de geluidarme evenementen, vanuit akoestisch oogpunt goed inpasbaar. Bij de geluidarme evenementen is vooral de geluidhinder van het af- en aanrijdend verkeer een potentiéle hinderbron. Of dit acceptabel is, is afhankelijk van het aantal toegestane wedstrijddagen, de daadwerkelijke omvang van de evenementen en de spreiding in het jaar hiervan. Het verplaatsen van de beginnersbaan levert akoestisch geen meerwaarde op. De toekomst, waarin mogelijk meer of volledig elektrisch wordt gecrost, kan leiden tot aanzienlijk minder geluid in de directe omgeving.

Maatregelen

Voor het oordeel zoals weergegeven in de tabel zijn de volgende maatregelen noodzakelijk

- MSV de Prikkedam gaat de “94 dB(A)-eis” naleven door structurele meting (zie monitoring);
- Een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter wordt aangebracht op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1).

7. Luchtkwaliteit

7.1. Toetsingskader

7.1.1. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 7.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer/jaar meer dan 200 µg/m³
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer/jaar meer dan 50 µg/m³
fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³

Projecten en plannen kunnen worden uitgevoerd indien zij niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht of wordt genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

Besluit niet in betekenende mate (Besluit NIBM)
In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:
- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10};
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden (bijvoorbeeld woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg).

7.1.2. Geur

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter.

Voor de motorcrossactiviteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Ten aanzien van de motorcross activiteiten is het toetsingskader ten aanzien van het aspect geur alleen vastgelegd in artikel 2.7a van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel bepaalt dat, indien bij een activiteit emissies naar

de lucht plaatsvinden, daarbij geurhinder naar geurgevoelige objecten voorkomen moet worden dan wel voor zover dat niet mogelijk is, beperkt moet worden tot een aanvaardbaar niveau. De aspecten die bij het vaststellen van het aanvaardbaar hinderniveau worden meegewogen zijn opgenomen in artikel 2.7a, derde lid, van het Activiteitenbesluit. Indien blijkt dat de geurhinder een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt, kunnen op grond van artikel 2.7a, vierde lid, van het Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften ten aanzien van geuremissies worden opgelegd.

Wat een aanvaardbaar hinderniveaus is, is niet eenduidig vastgelegd. De gemeente Ooststellingwerf heeft geen eigen geurbeleid. Ook de provincie Friesland heeft nog geen eigen geurbeleid, al zijn de “Beleidsregels geur Bedrijven Fryslân 2019” en de bijhorende toelichting in de maak (het concept is in april 2019 gepubliceerd).

7.2. Onderzoeksmethode en criteria

Voor luchtkwaliteit is een onderzoek uitgevoerd naar emissies vanwege de motorcrossactiviteiten, opgenomen in bijlage 5.

In tabel 7.2 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor luchtkwaliteit worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 7.2 Beoordelingskader luchtkwaliteit

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
Luchtkwaliteit	Concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$	kwantitatief
Geur	Invloed op geurbelasting bij woningen	kwalitatief
Stofhinder	Invloed van stofhinder bij woningen	kwalitatief

Voor luchtkwaliteit is zowel het voldoen aan grenswaarden van belang als de toename van de emissies NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$. Voor geur is de toetsing aan het (lokale) beleid van belang. Op grond van een 5-puntsschaal wordt de ontwikkeling van de lokale luchtkwaliteit als volgt beoordeeld:

- er wordt niet aan de grenswaarden Wm voldaan, er wordt niet voldaan aan de ruimste richtafstand voor geur (extra stap);
-/0 concentraties nemen toe met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (dus IBM) zonder dat de grenswaarden worden overschreden, er wordt niet voldaan aan de richtafstand voor geur;
0 geen significante toe- of afname van de concentraties (NIBM, toe of afname kleiner dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde), er wordt voldaan aan de richtwaarde voor geur;
0/+ afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde, er is geen sprake van extra geurbelasting;
+ afname van de concentraties met meer dan 3% van de grenswaarde en er wordt voldaan aan de WHO-adviesnormen.

7.3. Referentiesituatie

7.3.1. Luchtkwaliteit

Voor de concentraties fijn stof PM10 (PM2,5) en stikstofdioxide NO2 in de huidige situatie (peildatum 15 maart 2019) is gebruikgemaakt van de meest recente door het ministerie van I&M vrijgegeven achtergrondconcentraties. Deze concentraties zijn ingevoerd/opgenomen in het programma Geomilieu rekenmodel (zie ook tabel 7.3). Uit tabel 7.3 blijkt dat de achtergrondconcentraties in de nabije omgeving van het plangebied niet meer bedragen dan 8,9 µg/m³ voor NO2 als jaargemiddelde concentratie en 13,2 µg/m³ voor PM10 als jaargemiddelde (9,0 µg/m³ voor PM2,5). In de referentiesituatie wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

7.3.2. Geur

Op basis van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” geldt voor een motorcrossterrein (minder dan 8 uur per week in gebruik) een richtafstand van 700 meter. Geluid is daarbij de maatgevend (grootste afstand). Voor het aspect geur geldt een richtafstand van 100 meter. Slechts ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 geldt dat niet aan deze richtwaarde wordt voldaan.

Voor de motorcross activiteiten zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Activiteitenregeling milieubeheer geen specifieke voorschriften voor geur opgenomen in hoofdstuk 3. Omdat het motorcrossterrein geen IPPC-installaties is, is daarmee artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit rechtsreeks werkend. Omdat er geen gemeentelijke beleid is en (nog) geen provinciaal beleid, ontbreekt een concrete, rechtstreeks geldende geurnorm.

Met name 2-takt motoren kunnen verantwoordelijk voor de typische “brommergeur” omdat er brandstofmengsel kan weglekken via de uitlaat en omdat ze olie verstoken in het mengsel. Vanwege milieueisen komen daarom 2-taktmotoren op motorfietsen steeds minder voor en worden vervangen door 4-takt motoren met een grotere cilinderinhoud (het vermogen van een 2-takt motor is hoger dan een 4-takt motor bij gelijke cilinderinhoud).

In het bestemmingplan zou een limiet kunnen worden gesteld aan het percentage 2-takt motoren dat op de baan mag rijden van het totale aantal rijdende motoren, maar omdat de trend is naar meer 4-takt t.o.v. 2-takt is dat niet noodzakelijk. Verder geldt ook dat 2-takt motoren een optimum hebben bij één bepaald toerental, wat mogelijk verantwoordelijk is voor tonaliteit (onderdeel geluid).

Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein een potentieel geurhinderlijke inrichting is. Een kwantitatief geuronderzoek heeft daarmee geen toegevoegde waarde.

Verder geldt dat de systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken.

7.3.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001, mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag aangegeven maatregel (besproeien vanuit een mobiele tank) zo vaak als nodig te worden uitgevoerd zodat geen stofverspreiding buiten de inrichting plaatsvindt.
Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan als dat nodig blijkt.

In het Activiteitenbesluit is voor een type C het aspect stofhinder (zichtbare stofverspreiding) niet specifiek geregeld. Omdat motorcrossen niet in hoofdstuk van het Activiteitenbesluit is genoemd, valt dit aspect ook niet geregeld op basis van de algemene zorgplicht van Afdeling 2.1.

In een nieuw vergunningstraject in het kader van de Wabo zal dit onderdeel worden geregeld in de voorschriften voor trainingen en wedstrijden.

7.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

7.4.1. Luchtkwaliteit

Met de voorgenomen activiteit vinden geen wijzigingen plaats ten opzichte van de referentiesituatie die invloed hebben op de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case verspreidingsberekening uitgevoerd (bijlage 5). Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening.

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van een op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ gebaseerd rekenmodel. Op basis van worst-case uitgangspunten is in tabel 7.3 een overzicht gegeven van de berekende concentraties voor fijn stof en NO_x.

Tabel 7.3 resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO_x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM_{10}			
	T[1]	AG[2]	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen uurgemiddelde	T[1]	AG[2]	plan-bijdrage	aantal overschrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

*1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.
*2 Achtergrondconcentratie.

Op basis van de worst-case berekening van de effecten van motorcrossterrein de Prikkedam blijkt dat (zie tabel 7.3) de effecten op de luchtkwaliteit gering zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer.

De algehele conclusie is dat in de beoordeling van alternatieven en varianten het aspect luchtkwaliteit geen rol speelt. De effecten zijn te gering en voldoen tevens aan het NIBM-criterium. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld met neutraal (0).

Indien in de toekomst (meer) elektrisch wordt gecrost, nemen de emissies vanwege het crossen wel af, maar de emissies vanwege de verkeersaantrekkende werking niet. Gezien de kleine bijdrage zonder de elektrische motoren, leidt dit niet tot een andere beoordeling.

7.4.2. Geur

Zoals bij de referentie al is aangegeven geldt dat alleen ten opzichte van de woningen Prikkedam 1 en Prikkedam 2 niet aan de richtafstand voor geur wordt voldaan. Er zijn geen aanvullende geurnormen.

Met name 2-takt motoren zijn verantwoordelijk voor de typische “brommergeur”. Vanwege de trend naar (nog) meer 4-takt motoren en steeds strengere milieueisen, neemt het gebruik van 2-takt motoren niet toe met het voornemen.

De systematiek van de beoordeling of sprake is van geurhinder die een aanvaardbaar hinderniveau overschrijdt gaat echter uit van een jaargemiddelde beoordeling op basis van percentielen (bijvoorbeeld een 98-percentiel). Omdat op jaarbasis relatief beperkt gebruik wordt gemaakt van de motorcrossbaan, is niet te verwachten dat het motorcrossterrein geurhinder zal veroorzaken. Dit geldt zowel voor de referentiesituatie als de overige varianten. Het aspect geur is daarmee niet relevant voor de variantenbeoordeling en daarmee neutraal (0).

Bij een toename van het elektrisch crossen zullen er minder potentiële geurbronnen aanwezig zijn, dit heeft een licht positief effect.

7.4.3. Stofhinder

Voor stofhinder geldt een richtafstand van 50 meter volgens de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”. Binnen deze zone is de woonbestemming Prikkedam 1 gelegen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de richtafstand. Conform de milieuvergunning 2001 mag ten gevolge van activiteiten binnen de inrichting geen stofverspreiding naar buiten de inrichting plaatsvinden. Om stofverspreiding tegen te gaan dient de in de aanvraag de in de aanvraag aangegeven maatregel zo vaak als nodig te worden uitgevoerd. Het MSV beregent de baan regelmatig om stofhinder te voorkomen. Bij wedstrijden is continu een giertank met water aanwezig om de baan nat te houden waardoor stofhinder wordt tegengegaan.

Indien meer wedstrijden worden toegestaan, zeker in de zomerperiode, is de kans op stofhinder wel groter, maar gezien de verplichte maatregel wordt geen extra stofhinder buiten de inrichting verwacht.

Bij Plusvariant veldsporten kan door een intensiever gebruik van de baan voor veldsporten, de kans op stofhinder toenemen, omdat de tank met water wellicht niet altijd beschikbaar is, dit leidt tot een licht negatief oordeel.

Het verplaatsen van de beginnersbaan of toename van elektrische motoren ter vervanging van de huidige motoren hebben geen invloed op de stofhinder.

7.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 7.4 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 7.4 Effectbeoordeling woon- en leefklimaat

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Plan- voornemen	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Luchtkwaliteit	project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM10	0	0	0	0	0
Geurhinder	Geurhinder neemt niet toe: er wordt voldaan aan streefwaarden en cumulatiebepaling	0	0	0	0	0/+
Stofhinder	Kans op stofhinder neemt niet toe	0	0	-/0	0	0

Maatregelen

Aangezien er overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan zijn mitigerende maatregelen niet nodig.

8. Natuur

8.1. Toetsingskader

8.1.1. Wet natuurbescherming

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet natuurbescherming (Wnb) op 1 januari 2017 zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb regelt de bescherming van Natura-2000 gebieden, Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in samenhang met de provinciale ruimtelijke verordening regelt de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. De Verordening Romte Fryslân 2014 geeft aan; *een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de ecologische hoofdstructuur kan nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur.*

Soortenbescherming
In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:
- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten (niet zijnde vogels) die Europeesrechtelijk worden beschermd, waaronder in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden om o.a. in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

8.1.2. Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Fryslân

In de provincie Fryslân wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingericht of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, of bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage I bij deze verordening. Per soort worden de handelingen, middelen en methoden genoemd die mogen worden toegepast, slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

8.2. Onderzoeksmethode en criteria

Mogelijke effecten op beschermde soorten zijn bepaald aan de hand van een natuurtoets inclusief veldbezoek, uitgevoerd door Faunax (zie bijlage 6).

Het effect op beschermde Natura-2000 gebieden is onderzocht in een voortoets, opgenomen in bijlage 7 Hier in is het effect verzuring/vermesting door toename van de stikstofdepositie bepaald op basis van de meest recente versie van het rekenprogramma AERIUS Calculator. Het effect verstoring door geluid is berekend in het akoestisch onderzoek en betrokken in de voortoets.

In de volgende tabel zijn de criteria opgenomen waarop het aspect natuur wordt beoordeeld.

Tabel 8.1 Beoordelingscriteria Natuur

Thema	Beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	Werkwijze
beschermde gebieden	effecten op Natura 2000-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde gebieden	effecten op NNN-gebieden	kwalitatief/kwantitatief
beschermde soorten	effecten op beschermde soorten	kwalitatief/kwantitatief

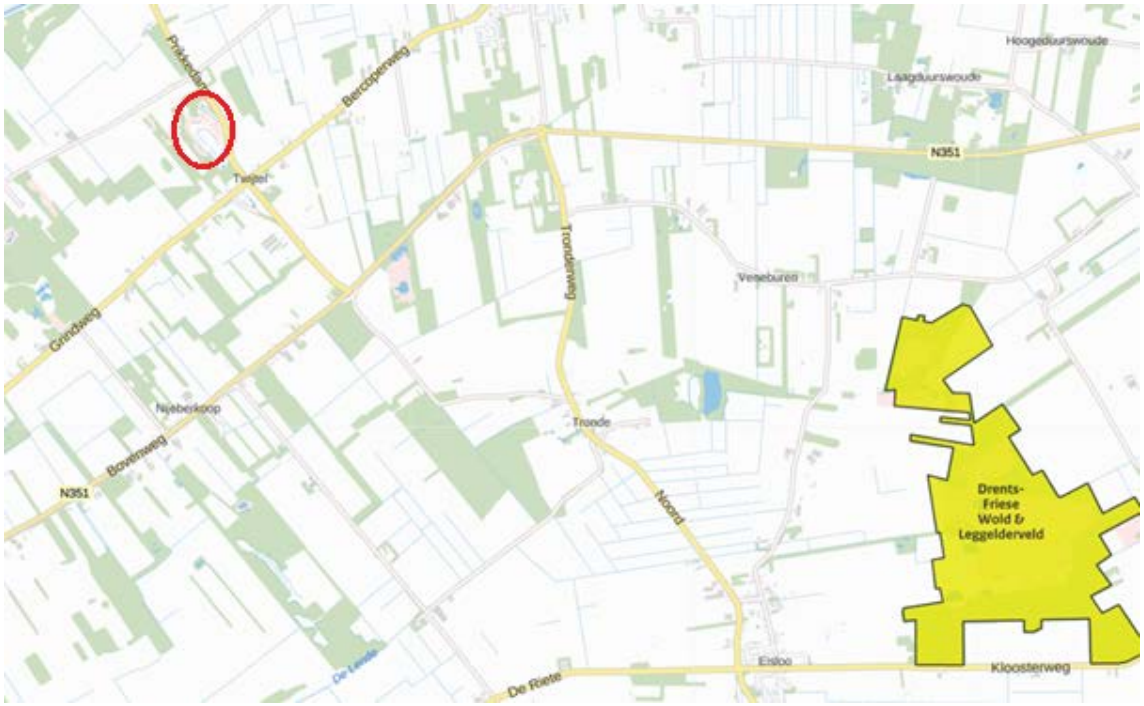
De in de bovenstaande tabel benoemde subaspecten worden op een 5-puntsschaal als volgt gewaardeerd:

- beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden negatief beïnvloed;
-/0 beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht negatief beïnvloed;
0 geen effecten of beschermde gebieden of beschermde en/of rode lijstsoorten
0/+ beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden licht positief beïnvloed;
+ beschermde gebieden dan wel de gunstige staat van instandhouding van beschermde en/of rode lijstsoorten worden positief beïnvloed.

8.3. Referentie

8.3.1. Natura 2000

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura-2000. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold en Leggelderveld bedraagt circa 4 kilometer, dit gebied is gevoelig voor stikstofdepositie (zie figuur 8.1).



Figuur 8.1 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebieden

8.3.2. Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Fryslân. Het dichtstbijzijnde NNN -gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van de crossbaan tot het Natuurnetwerk is circa 170 meter zie figuur 8.2.

Bij de verordening Romte van de provincie Fryslân (2014) behoort een kaart van de Ecologische hoofdstructuur (EHS), thans Natuurnetwerk Nederland (NNN). In figuur 8.2 is een uitsnede opgenomen van de natuur rondom het plangebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt aan de zuidwestzijde van het plangebied. De kortste afstand van het plangebied tot het NNN-gebied is circa 240 meter, de afstand vanaf de motorcrossbaan zelf bedraagt ruim 300 meter. Het gebruik van de agrarische gronden naast de motorcrossbaan wijzigt niet. In de verordening Romte is opgenomen dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op gronden nabij de EHS nieuwe, niet-agrarische activiteiten en ontwikkelingen mogelijk kan maken, mits die niet leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.
De dichtstbijzijnde natuur betreft beheergebieden en natuur buiten het NNN. Aan de westzijde grenst het plangebied aan bosschage die als natuurgebied buiten EHS is aangewezen, de motorcrossbaan zelf ligt op een afstand van circa 65 meter. In de verordening Romte worden regels gesteld ten aanzien van ruimtelijke plannen waarin een dergelijk natuurgebied is opgenomen, voor dit plan geldt echter dat het natuurgebied buiten de plangrens is gelegen.

Figuur 8.2 Natuur rondom Prikkedam (bron: Planologische EHS kaart Fryslân)

In het Natuurbeheerplan Fryslân 2019 is een nadere specificatie opgenomen van de verschillende natuurgebieden die de provincie Friesland rijk is. In dit plan zijn de Natura2000-gebieden, EHS-gebieden (NNN) en de weidevogelkerngebieden buiten de EHS opgenomen. In figuur 8.3 is een uitsnede weergegeven van de betreffende natuurgebieden rondom het plangebied.
Het meest voorkomende natuurbeheertype rondom het crossterrein is *N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos* en daarnaast een kleiner aandeel *N16.03 Droog bos met productie.* Karakteristieke broedvogels van beide bostypen zijn appelvink, boomklever, boomleeuwerik, fluiter, geelgors, groene specht, keep, kleine bonte specht, middelste bonte specht, raaf, sijs, vuurgoudhaan, wespendief, wielewaal en zwarte specht (bron: www.bij12.nl). Onbekend is of deze soorten ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Gezien de geringe omvang en de geïsoleerde ligging van de nabijgelegen boselementen aan de westzijde en de geringe ouderdom van deze boselementen (aangeplant in 1982, bron: www.topotijdreis.nl) is het zeer onwaarschijnlijk dat de genoemde soorten aanwezig zijn. De invloed van de omliggende landbouw (inwaaien van meststoffen en bestrijdingsmiddelen) zal in deze kleine bospercelen met relatief veel randlengte bovendien aanzienlijk zijn.

Figuur 8.3 Uitsnede kaart Natuurbeheerplan Fryslân 2019

8.3.3. Beschermde soorten

Op 10 april 2019 is door Faunax een Natuurtoets uitgevoerd (bijlage 6). Tijdens het veldwerk zijn weinig (potentieel) beschermde natuurwaarden aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten. Voor wat betreft de fauna in het plangebied zijn vooral de in deze paragraaf beschreven soorten van belang.

Vogels

Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd, maar zijn geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

Vissen
Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijk kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

Amfibieën
Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.
Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht.

Reptielen
In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

Ongewervelden
De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Zoogdieren
<u>Vleermuizen</u>
Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven, kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is immers een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen.

Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen. Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben, als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat, omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

Overige zoogdieren

Het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Het plangebied wordt door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen. Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen buiten het plangebied een burcht bevindt. In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht.

Figuur 8.4 (potentiële) beschermde natuurwaarden in het plangebied. geel geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

8.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

8.4.1. Natura 2000

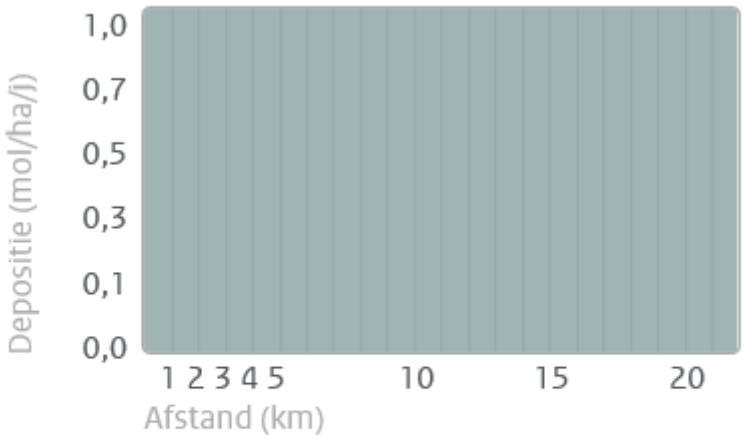
Effecten vermesting en verzuring
De crossbaan ligt op circa 4.200 meter afstand van het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Vanwege deze grote afstand zijn effecten als versnippering, verdroging etc. op voorhand uitgesloten. Effecten als vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn op dergelijke afstanden niet op voorhand uit te sluiten. Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer. De uitgangspunten uit hoofdstuk 4 zijn gehanteerd in de voortoets. De emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat er geen vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Effecten van verstoring
Het gebruik van het motorcrossterrein is, afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 26 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidssterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.

Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcrossterrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten. Er treden geen negatieve effecten op de nabij gelegen natura 2000-gebieden. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten
Ten behoeve van de plusvarianten is een worst-case scenario stikstofberekening uitgevoerd. Bij het worst-case scenario blijft het aantal trainingen gelijk met de voorgenomen activiteit. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 9 wedstrijden per jaar in plaats van 3 wedstrijden per jaar. Binnen deze worst-case scenario zijn 3 wedstrijddagen meer gerekend dan voor de overige aspecten wordt onderzocht.

Uit de AERIUS berekening blijkt dat er ook in de worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. In figuur 8.5 blijkt dat ook 0,0 mol/ha/j niet wordt gehaald. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De AERIUS-berekening is opgenomen in bijlage 7. Dit aspect wordt daarom beoordeeld met neutraal (0).



In bovenstaande grafiek is de hoogste depositie (NOx+NH3) ten gevolge van de emissie van de ingevoerde bronnen (mol/ha/j) te zien ten opzichte van de afstand tot de berekende bron(nen).

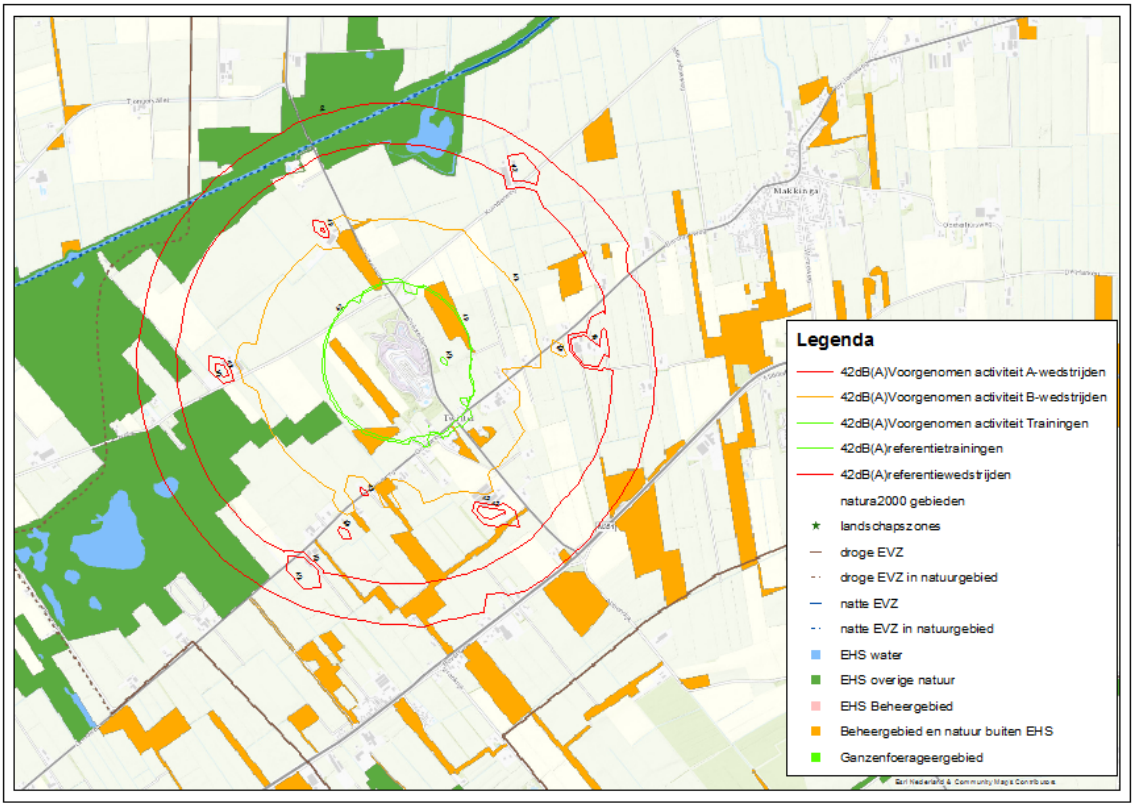
Figuur 8.5 Grafiek hoogste stikstofdepositie.

8.4.2. Natuurnetwerk Nederland

De kortste afstand van de motorcrossbaan tot het EHS-gebied (NNN) is ruim 300 meter. Effecten als areaalverlies, versnippering en verontreiniging zijn op deze afstand niet aan de orde. Verstoring door geluid is wel relevant in deze situatie. Alleen vogels zijn voor zover bekend gevoelig voor verkeerslawaai. Voor bosvogels geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Boven deze drempel neemt de dichtheid aan broedvogels sterk af. Onderstaande figuur laat de 24-uurs equivalent 42 dB(A) contour voor trainingen zien. Binnen het 42 dB(A) contour voor trainingen, zijn geen EHS gebieden gelegen. Wel is er sprake van natuurgebieden buiten de EHS. Ten opzicht van de referentiesituatie blijft het contour voor de voorgenomen activiteit (training) vergelijkbaar. Aangezien de trainingen twee keer week plaatsvinden, kan worden gesteld dat deze verstoring jaarrond is. Omdat het echter een absoluut en relatief gezien zeer gering bosareaal is en het bosperceel reeds om andere reden niet geschikt is voor bosvogels wordt dit effect op het Natuurnetwerk als niet significant beoordeeld (0).

Op wedstrijddagen is de geluidsproductie groter en ligt de 42 dB(A)-contour op grotere afstand, zoals onderstaande figuur laat zien. Met de voorgenomen activiteit worden geluidreducerende maatregelen geplaats. Hierdoor neemt het areaal af waar in de huidige situatie verstoring plaats vindt (0/+). In afbeelding 8.6 is de vergelijking van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit weergegeven met een dikke en dunne rode lijn. Ongeveer 15 hectare NNN-bosgebied valt binnen de verstoringscontour. In deze zone is het bosgebied dus blijvend minder geschikt voor karakteristieke bosvogels van dit bostype. Ook hier betreft het zonder uitzondering kleine, geïsoleerde boselementen met veel negatieve agrarische randinvloeden. Ook deze boselementen zijn weinig tot niet geschikt voor de door bij12 genoemde karakteristieke bosvogels, ondanks de grotere ouderdom dan de bossen nabij het crossterrein.

Deze ruime contour heeft betrekking op wedstrijddagen waarvan er slechts 3 per jaar zijn. De oranje contour is een weergave van de B- wedstrijden die circa 5 keer per jaar voorkomen. De mate van hinder op het EHS neemt ten opzicht van de referentiesituatie af. Mede gezien de geringe geschiktheid van deze boselementen voor bosvogels en het feit dat het slechts enkele dagen per jaar betreft, wordt dit verstoringseffect op het Natuurnetwerk als gering en niet significant beoordeeld (-/0). Dit effect kan verder worden geminimaliseerd door de wedstrijddagen te plannen buiten het broedseizoen, de voor vogels meest verstoringsgevoelige periode (tussen 1 maart en 1 augustus).



Figuur 8.6 42 dB(A)-contour Voorgenomen activiteit.

8.4.3. Beschermde soorten

Voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein weinig ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Het aanpassen van de geluidwallen zoals voorgesteld in het akoestisch onderzoek, kan plaatsvinden door ophoging met grond of het plaatsen van geluidschermen op de aanwezig wallen.

Indien de geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een aantal aanwezig bomen en houtopstanden moeten worden verwijderd. Er is dan sprake van een ruimtelijke ingreep dat effect heeft op de mogelijk aanwezige soorten, met name broedvogels en het foerageergebied van vleermuizen. Indien deze ingreep plaatsvindt, zal hiervoor naderonderzoek moeten worden uitgevoerd. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met licht negatief (-/0).

Het plaatsen van geluidschermen op de aanwezige grondwallen heeft minder effect op de mogelijk aanwezige soorten. De geluidschermen worden middels draadeinden/ankers op de geluidwallen geplaatst. Hiervoor is het niet noodzakelijk om de aanwezige bomen en houtopstanden te verwijderen. De schermen worden niet geheel rondom het terrein geplaatst waardoor het gebied toegankelijk blijft als foerageergebied voor de genoemde overige zoogdieren. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Plusvarianten

Voor deze varianten geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de voorgenomen activiteit. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Na zonsondergang vinden binnen het plangebied geen (cross)activiteiten plaats. De soorten die na zonsondergang actief worden zoals de

das en vleermuizen worden niet verstoord. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Dit aspect wordt door de geringe toename van verstoring beoordeeld met licht negatief (-/0).

8.5. Alternatief beginnersbaan

8.5.1. Natura 2000

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000 gebieden in de omgeving (0).

8.5.2. Natuurnetwerk Nederland

Binnen het alternatief beginnersbaan vindt er geen wijziging plaats in het aantal crossmotoren, bezoekers en begeleiders. De uitgangspunten zoals is berekend voor de voorgenomen activiteit en plusvarianten zijn voor dit alternatief gehanteerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook het alternatief beginnersbaan geen significant negatief effect heeft op de NNN-gebieden in de omgeving (0).

8.5.3. Beschermde soorten

De verplaatsing van de beginnersbaan naar het noorden van het plangebied zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Indien grond wordt verzet, is nader onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient, het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de beginnersbaan naartoe wordt verplaatst, aangezien zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen. (-)

8.6. Toekomstscenario

8.6.1. Natura 2000

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie. Door het gebruik van elektrische motoren zal de stikstofemissie van het gebruik van de baan aanzienlijk verminderen. De emissie door de verkeersaantrekkende werking zal vrijwel gelijk blijven omdat er niet wordt verwacht dat al het verkeer van en naar het motorcrossterrein de overstap maakt naar elektrische rijden. Dit aspect wordt beoordeeld als licht positief (0/+).

De geluidproductie van elektrische motoren ligt aanzienlijk lager dan het gebruik van verbrandingsmotoren. Omdat de geluidbelasting op het Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld in de huidige situatie al onder de drempelwaarde van 42 dB(A) ligt, wordt ook dit aspect beoordeeld met licht positief 0/+.

8.6.2. Natuurnetwerk Nederland

In het toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen. De MSV heeft het voornemen om de benodigde elektriciteit binnen de inrichting op te wekken door zonne-energie.

Door het gebruik van elektrische motoren zal de geluidproductie aanzienlijk afnemen. Verstoren op de aanwezige NNN- gebieden in de omgeving zal dermate afnemen dat er een positief effect ontstaat (+).

8.6.3. Beschermde soorten

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats waarop effecten kunnen ontstaan voor de aanwezige soorten in het gebied. Het aspect wordt beoordeeld met neutraal (0)

8.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 8.2 is de beoordeling van effecten van natuur per aspect weergegeven.

Tabel 8.2 Effectbeoordeling Natuur

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Beschermde gebieden	Effecten op Natura 2000-gebieden	0	0	0	0	0/+
	Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
Beschermde soorten	Effecten ingeval van verhogen geluidwallen ipv schermen	-/0	-/0	-/0	-	0

Maatregelen

Beschermde soorten
Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn. Voor het plaatsen van geluidschermen worden geen negatieve effecten verwacht op de beschermde soorten. Voor de overige soorten geldt de zorgplicht.

9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

9.1. Toetsingskader

Erfgoedwet
Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Grutsk op ‘e Romte!
Een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt van het Streekplan 2007 is dat de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen in Fryslân herkenbaar blijven. In Grutsk op ‘e Romte (provinciale structuurvisie 2014) is een verdiepingsslag gemaakt ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, mede gebaseerd op de Cultuurhistorische kaart (CHK), de Landschapstypenkaart (Lt-kaart) en de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE).

In de CHK2 is informatie te vinden over de cultuurgeschiedenis van de provincie Fryslân. Doormiddel van verschillende kaartlagen wordt het ontstaan, het gebruik en de inrichting van het landschap weergegeven. De kaart geeft aan welke cultuurhistorische elementen en structuren op provinciaal niveau van betekenis zijn. De Lt-kaart geeft een overzicht van de verschillende landschapstypen die Fryslân rijk is. Er is een hoofdindeling van de landschapstypen opgenomen conform het Streekplan, vervolgens is daarin een verfijning gemaakt doormiddel van onderverdeling van deze typen.

De FAMKE is in de eerste plaats gebaseerd op de landelijke kaarten: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Daarnaast houdt de FAMKE rekening met de kans dat de mogelijk aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Aan de andere kant houdt de FAMKE ook rekening met de omvang van de bodemingreep. Dit is vervolgens vertaald naar twee provinciedekkende kaarten; één voor de periode steentijd – bronstijd (300.000 – 800 v Chr.), en één voor de periode ijzertijd – middeleeuwen (800 v Chr. – 1500 n Chr.). Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen. Op basis van het advies uit de FAMKE in relatie tot de voorgenomen bodemingreep wordt bepaald of en, zo ja, welk onderzoek noodzakelijk is.

Voor zowel de CHK2 als de Lt-kaart geldt dat initiatiefnemers en plannenmakers wordt gevraagd om rekening te houden met de elementen en structuren die zijn opgenomen in de CHK2. Voor de FAMKE geldt dat er met de adviezen rekening gehouden móet worden.

9.2. Onderzoeksmethode en criteria

Het plan heeft mogelijk gevolgen voor Landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals historische landschapskenmerken en karakteristieke structuren. Daarnaast kan het plan ook effecten hebben op archeologische waarden. Het onderzoek naar landschap, cultuurhistorie en archeologie vindt kwalitatief plaats op basis van een bureaustudie.

Tabel 9.1 Beoordelingskader landschap, cultuurhistorie en archeologie

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
Landschap	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	kwalitatief
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	kwalitatief

De thema's landschap en cultuurhistorie worden op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Er is sprake van een (ernstige) aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is groot
-/0 Er is sprake van een geringe aantasting van landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en de invloed op visuele verstedelijking is gering
0 Er is geen sprake van effecten op landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken, en er is niet of nauwelijks invloed op visuele verstedelijking
0/+ Er is sprake van een geringe versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking
+ Er is sprake van een versterking van de landschappelijke en/of cultuurhistorische kenmerken en er is geen invloed op visuele verstedelijking

Het thema archeologie wordt op een 5-puntsschaal als volgt gescoord:

- Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een hoge archeologische waarde of er zijn archeologische monumenten in het plangebied aanwezig
-/0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde
0 Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een lage of geen archeologische verwachtingswaarde
0/+ Het plangebied ligt in een gebied zonder archeologische verwachtingswaarde
+ Niet van toepassing

9.3. Referentie

9.3.1. Landschap

Uit de provinciale Landschapstypenkaart blijkt dat het plangebied is gelegen in het landschapstype 'Zuidelijke Friese Wouden' (zie figuur 9.1). Dit gebied is onderdeel van het Drents Plateau en lag in de voorlaatste ijstijd onder een dik pak ijs. Op het hele gebied is tijdens de laatste ijstijd (115.000-10.000 jaar geleden) dakzand afgezet en hebben zich lage, licht glooiende zandruggen gevormd. Als gevolg van de zeespiegelstijging na de ijstijd, vond op grote schaal veenvorming plaats. Het gebied van de Zuidelijke Wouden kenmerkt zich door veel afwisseling in open en, op de hogere delen, besloten landschappen met bospercelen en omzoomde weilanden met houtwallen als perceelscheiding.

Figuur 9.1 Uitsnede Landschapstypenkaart Fryslân

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Makkinga, in de gemeente Ooststellingwerf. Om het plangebied heen vindt men voornamelijk agrarisch gebied, met enkele woningen en agrarische bedrijven. Dit landbouwgebied is kenmerkend voor de regio met smalle kavels aan het lint met perceelrandbeplanting en kleinere delen bosrijke natuur. De kleinere niet aaneengesloten natuurgebieden vallen buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS). De aaneengesloten NNN-gebieden die op ten minste 300 meter afstand van het motorcrossterrein liggen vormen zeer waardevolle natuur van de Tjongervallei. Aan de noordoostzijde grenst het gebied aan de weg Prikkedam, met de entree aan deze weg. Aan de andere kant van de weg bevinden zich enkele woningen en agrarisch gebied. De zuidoostzijde grenst aan agrarisch gebied met enkele woningen van het buurtschap Twijtel en het bebouwde lint richting Makkinga. De zuidwestzijde grenst aan een strook natuur met daarnaast agrarisch gebied. De noordwestzijde grenst aan agrarisch gebied met een woning.

Het terrein is verdeeld in een deel agrarisch, een deel natuur en een deel recreatie. Binnen het gebied ‘recreatie’ valt het ruim 1500 meter lange circuit van zand, waar zich in de binnenbochten kleine gebieden met natuurwaarden zoals heidebeplanting, naaldbomen en poelen hebben gevormd. Rondom het motorcrossterrein is het gebied ingericht met bosrijke natuur en begroeide grondwallen die ervoor zorgen dat het terrein grotendeels uit het zicht ligt en die landschappelijke waarde geven aan het gebied. Ook voor de grondwallen staan bomen die de wallen uit het zicht houden. De grondwallen fungeren als geluidswallen. Aan de binnenkant van het circuit bevinden zich een parkeerterrein en enkele gebouwen.

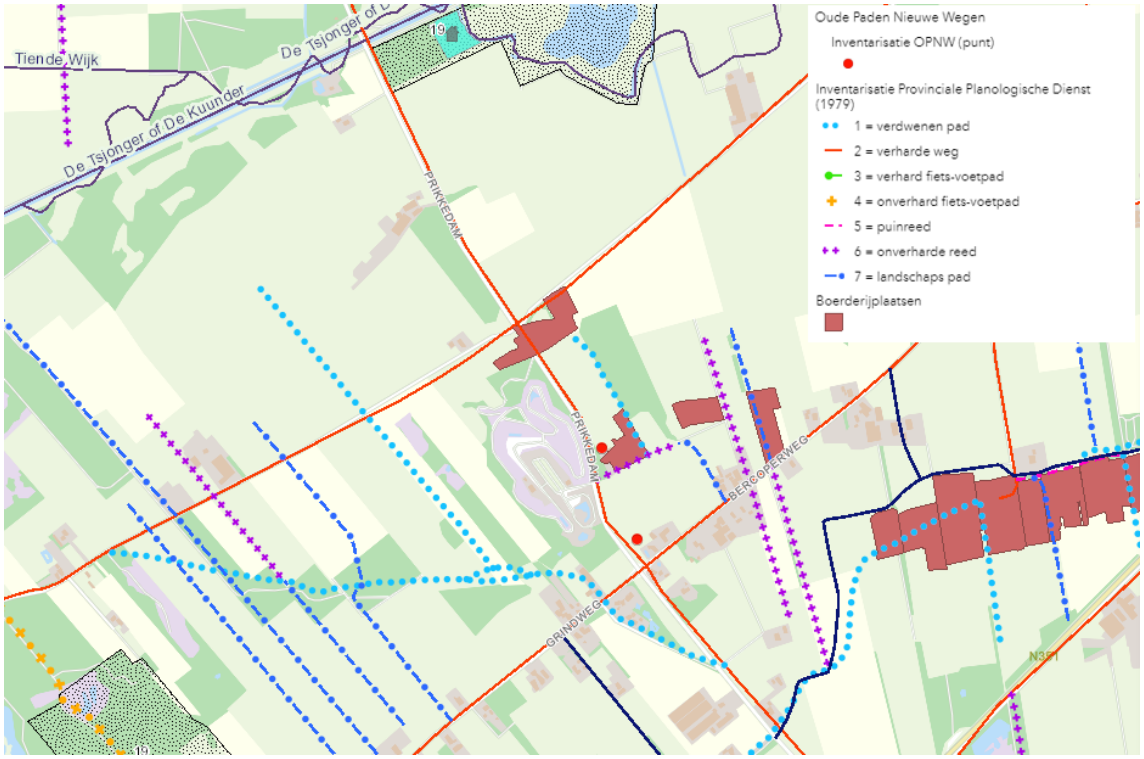
Figuur 9.2 natuur in de binnenbocht

9.3.2. Cultuurhistorie

Op basis van de Cultuurhistorische kaart Fryslân (figuur 9.3) blijkt dat binnen het plangebied een deel van een boerderijplaats aanwezig is. Een boerderijplaats is een al dan niet verhoogde locatie die in de middeleeuwen werd bewoond door boeren. Omdat in de late middeleeuwen en nieuwe tijd verreweg de meeste Friezen nog boer waren, vormen de boerderijplaatsen de kern van de toenmalige samenleving. De boerderijplaatsen zijn daardoor belangrijk voor de kennis van bewoningsgeschiedenis en over de ontwikkeling van het cultuurlandschap op lokaal, regionaal en provinciaal niveau. De kenmerkende onderdelen van de boerderijplaats zijn:

- het erf met de boerderij, de bijgebouwen, de omgrachting, de groenaanplant en de functioneel erbij horende aangrenzende (kleine) terreinen: boomgaard, moestuin en kalverenweide. De opbouw van het erf geeft informatie over de vorm en structuur van de plaats en zijn ontwikkeling in de tijd;
- de bodem waarop het erf gelegen is. Ze vormt het archeologische archief en biedt kennis over de geschiedenis van de boerderijplaatsen;
- de ligging van de boerderijplaats. Deze die is ontstaan in een nauwe relatie met de omliggende verkaveling en infrastructuur in de ruimtelijke omgeving en verschaft ons kennis over de ontwikkeling van het cultuurlandschap.

Op de cultuurhistorische kaart Fryslân is ook de ligging van oude paden en nieuwe wegen opgenomen. De weg Prikkedam is geclassificeerd als nieuwe weg. Tegenover de ingang van het motorcrossterrein (inrit Prikkedam 1) is een onverharde reed opgenomen, die de verbinding vormt met een landschapspad (ten zuiden) en een verdwenen pad ten noorden richting de boerderijplaats.



Figuur 9.3 Cultuurhistorische Kaart Fryslân

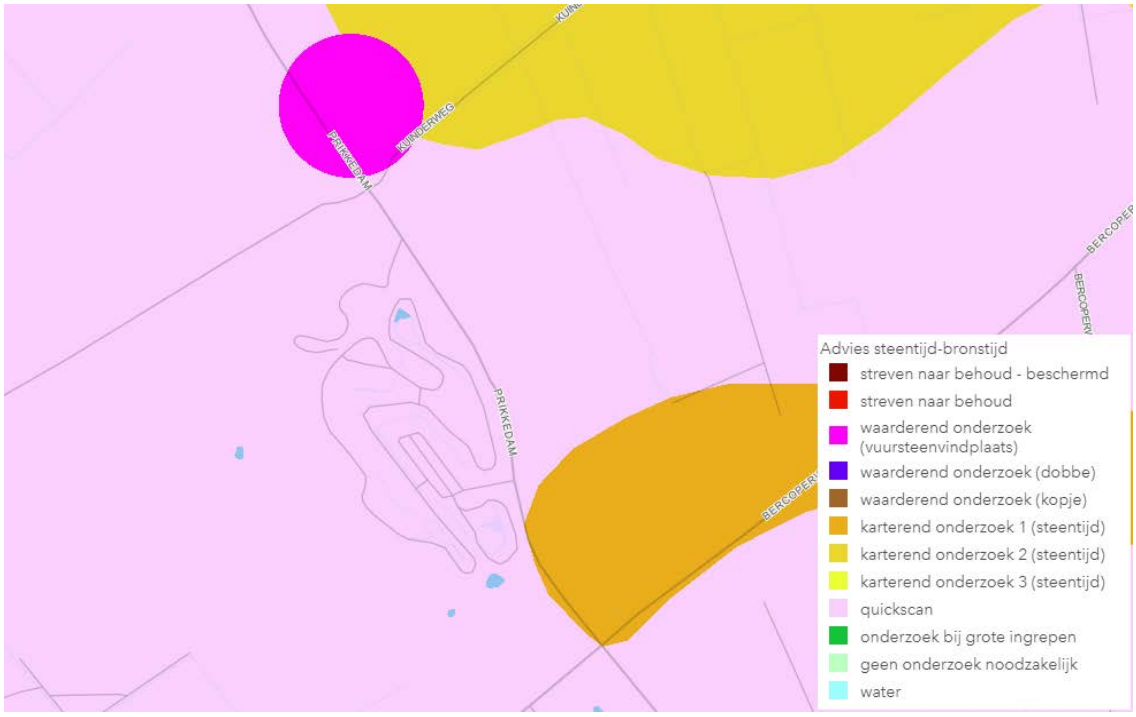
9.3.3. Archeologie

Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied voor de periode ijzertijd-middeleeuwen het advies: karterend onderzoek 3 (middeleeuwen) (figuur 9.4).

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau. Indien de vindplaats een nieuw aangetroffen terp betreft, geldt het advies: ‘waarderend onderzoek op terpen'. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.

Figuur 9.4 Archeologische kaart (FAMKE) ijzertijd-middeleeuwen.

Op basis van de archeologische kaart (FAMKE) geldt voor het plangebied tevens het advies quickscan voor de periode steentijd-bronstijd(figuur 9.5). Van deze gebieden wordt vermoed dat eventuele aanwezige archeologische resten al ernstig verstoord zijn, maar dit is niet met zekerheid te zeggen. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een quickscan te verrichten. Een quickscan is een extensief booronderzoek waarmee duidelijk gemaakt wordt of het steentijd bodemarchief intact is. Bij een intact bodemarchief kan dan over worden gegaan op een karterend onderzoek 2 (6 boringen per hectare). Tevens dient te worden nagegaan of er zich bekende vuursteenvindplaatsen en dobben in het gebied bevinden. Deze locaties moeten dan vervolgens door middel van een archeologisch onderzoek worden gewaardeerd (zie advies ‘waarderend onderzoek vuursteenvindplaatsen' en ‘waarderend onderzoek dobben’). De resultaten kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.



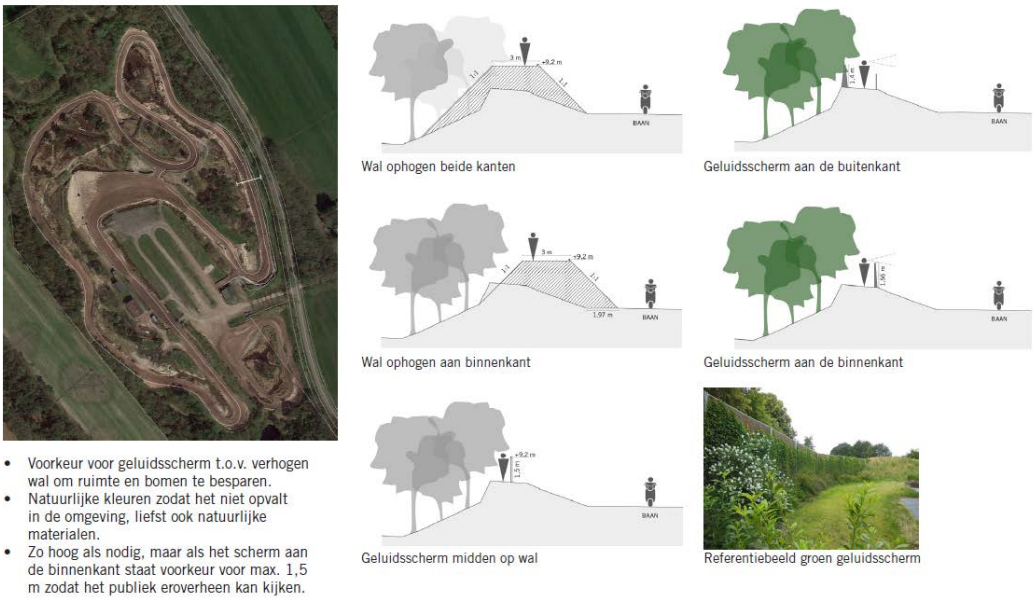
Figuur 9.5 Archeologische kaart (FAMKE) steentijd-bronstijd

9.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

9.4.1. Landschap

De voorgenomen activiteit betreft het legaliseren van de activiteiten die nu plaatsvinden, dit heeft geen nieuwe effecten op de omgeving. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de voorgenomen activiteit extra geluidmaatregelen nodig zijn om de ruimtelijke inpassing te borgen. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van geluidschermen van circa 2 meter hoogte op de aanwezige geluidwallen. Het plaatsen van de schermen zal geen nadelig effect hebben op de omliggende landschap, omdat de aanwezige beplanting voldoende afscherming geeft zodat dat de geluidmaatregelen niet direct zichtbaar zijn van buiten het plangebied. In figuur 9.6 zijn dwarsdoorsnedes opgenomen van de mogelijke manieren om dit te realiseren. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval geen geluidsschermen worden geplaatst, maar de grondwal wordt aangepast zijn er wel gevolgen voor het landschap. Vooral het ophogen van de wal aan beide zijden treedt wel een landschappelijk effect op, doordat bomen verdwijnen. Echter ook bij de andere mogelijkheden voor de aanpassing van de grondwal verandert het landschappelijk aanzicht, maar dan ten aanzien van de beleving vanuit het middenterrein. Dit aspect wordt licht negatief beoordeeld (-/0).



Figuur 9.6 doorsnede landschappelijke inpassing

Wel zullen er voor het plaatsen van een geluidscherm op het eigen terrein van de motorcrossbaan een aantal planten verwijderd moeten worden. Dit heeft nauwelijks invloed op het landschap en het zicht vanaf de omgeving. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

In het geval van het aanpassen van de grondwal is er tijdelijk sprake van redelijke impact, aangezien de beplanting opnieuw moet worden aangebracht, maar in de eindsituatie is de impact neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.2. Cultuurhistorie

De voorgenomen activiteit maakt geen fysieke ingrepen mogelijk die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen andere maatregelen bepaald, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.4.3. Archeologie

Het terrein is sinds 1946 in gebruik als motorcrossterrein. De bodem is door deze activiteiten mogelijk reeds verstoord. Binnen het plangebied worden geen ingrepen in de bodem uitgevoerd met een oppervlakte van meer dan 5.000 m². De effecten op mogelijk aanwezige archeologische resten ten gevolge van dit plan worden dan ook uitgesloten. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

Voor de plusvarianten zijn geen ingrepen in de bodem nodig, zodat de beoordeling voor de plusvarianten gelijk is aan die van het voornemen.

9.5. Alternatief beginnersbaan

9.5.1. Landschap

Als de beginnersbaan wordt verplaatst naar het natuurdeel (parkeerplaats ten noorden) zal hier de landschappelijke waarde afnemen, door het kappen van bomen die de motorcrossbaan uit het zicht houden van de omgeving.

Bij het verplaatsen naar het middengebied worden geen bestaande natuurwaarden of landschappelijk waarden aangetast, aangezien dit nu al onverhard parkeerterrein is.

Parkeerterrein midden

Parkeerterrein noordkant

Bij het verplaatsen naar de noordkant zal het gebied meer aan de buitenkant komen te liggen en hier zullen nieuwe geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Dit kan ten koste gaan van natuur- en landschappelijke waarden. Om deze waarden te compenseren/toe te voegen, moet de te realiseren beginnersbaan met opgaande beplanting (struiken, bomen) worden omzoomd om het zicht op de baan van buitenaf te minimaliseren. Tevens kan deze beplanting waarde toevoegen in de karakteristieke beplanting van de regio.

Vanwege de benodigde parkeervoorziening zal het terrein van de huidig gelegen beginnersbaan worden ingericht als parkeerterrein/ rennerskwartier. Om het terrein geschikt te maken zal de aanwezige bomen worden gekapt en moet de huidige waterpartij worden gedempt. Deze variant wordt hierdoor beoordeeld als negatief (-).

9.5.2. Cultuurhistorie

Het verplaatsen van de beginnersbaan maakt geen fysieke ingrepen nodig die tot aantasting van de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen leiden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.5.3. Archeologie

Met de verplaatsing van de beginnersbaan naar het rennerskwartier of het parkeerterrein ten noorden van de crossbaan worden ingrepen in de bodem gedaan van meer dan 5.000 m^2. Het plangebied ligt in een gebied met (overwegend) een middel hoge archeologische verwachtingswaarde en bij ingrepen van meer dan 5000 m^2 kan de aantasting van archeologische waarden niet worden uitgesloten zonder archeologisch onderzoek. Dit aspect wordt hierdoor beoordeeld als negatief -/0.

9.6. Toekomstscenario

Binnen het toekomstscenario vinden geen fysieke ingrepen plaats die een mogelijk negatief effect hebben op de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit aspect wordt beoordeeld met neutraal (0).

9.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In de onderstaande tabel is de beoordeling van de varianten per thema weergegeven.

Tabel 9.2 Effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en archeologie

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Landschap	Aantasting kenmerken	-/0	-/0	-/0	-	0
Cultuurhistorie	Aantasting kenmerken	0	0	0	0	0
Archeologie	Aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0

Maatregelen
Voor de voorgenomen activiteit en de plusvarianten zijn geen maatregelen noodzakelijk.

Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.

10. Bodem en water

10.1. Toetsingskader

10.1.1. Bodem

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem, door het geschikt maken van ernstig verontreinigde grond (functiegericht saneren), het blijvend beheer van niet ernstig verontreinigde grond en door het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan en de Beleidsbrief Bodem. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt, zoals de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit.

Wet Bodembescherming
De Wet Bodembescherming (Wbb) stelt regels om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en haar fysieke eigenschappen te beschermen. Enerzijds heeft de wet een preventief doel en worden regels beschreven om te voorkomen dat een nieuwe verontreiniging van de bodem ontstaat. Anderzijds heeft de Wbb een curatief doel door voorwaarden te geven voor het beperken of ongedaan maken van reeds bestaande verontreinigingen.

Besluit bodemkwaliteit
Volgens het generieke (landelijke) kader van het Besluit bodemkwaliteit geldt bij het toepassen van grond en baggerspecie een zogenoemde 'dubbele toets': de toe te passen partij grond of baggerspecie moet passen bij zowel de kwaliteitsklasse als de bodemfunctieklasse van de ontvangende bodem (Landbouw/natuur, Wonen en Industrie). De toe te passen partij moet daarbij voldoen aan de schoonste van de twee.

10.1.2. Water

Diverse beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer, waaronder op Europees niveau de Kaderrichtlijn Water (KRW) en op nationaal niveau het Nationaal Waterplan (NW), Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21), het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en de Waterwet.

De provincie en het waterschap hebben deze uitgangspunten verder doorvertaald in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Wettelijke verankering van het waterbeleid vindt plaats in de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De regels die zijn vastgelegd in een verordening van de waterschappen, worden 'de Keur' genoemd. De Waterwet kent één watervergunning, de voormalige Keurvergunning is hierin opgenomen.

Waterschapsbeleid
Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. Hierin beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het Wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de

thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

Watertoets
De watertoets is een proces waarmee in ruimtelijke plannen de mogelijke risico's en kansen van water vroegtijdig in beeld worden gebracht in overleg met de waterbeheerder, in dit geval het wetterskip Fryslân. Het gaat daarbij om alle relevante waterhuishoudkundige aspecten, waaronder grondwater, waterberging en waterkwaliteit. De afweging en verantwoording daarvan krijgen de vorm van een waterparagraaf in de toelichting op het gemeentelijk bestemmingsplan. De watertoets is (wettelijk gezien) gekoppeld aan de totstandkoming van het bestemmingsplan en niet expliciet aan de totstandkoming van de milieueffectrapportage.

10.2. Onderzoeksmethode en criteria

In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Beide aspecten worden kwalitatief onderzocht op basis van bestaande bronnen.

Tabel 10.1 Beoordelingskader bodemkwaliteit en water

thema	beoordelingscriteria/ te beschrijven effecten	werkwijze
Bodem	Grondverzet/bodemopbouw Invloed op bodemkwaliteit	Kwalitatief Kwalitatief
Water		
- grondwater	Effect op grondwaterkwantiteit en -kwaliteit	Kwalitatief
- oppervlaktewater	Effect oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit	Kwalitatief
- waterketen	Riolering, afvalwater opslag en lozing	Kwalitatief

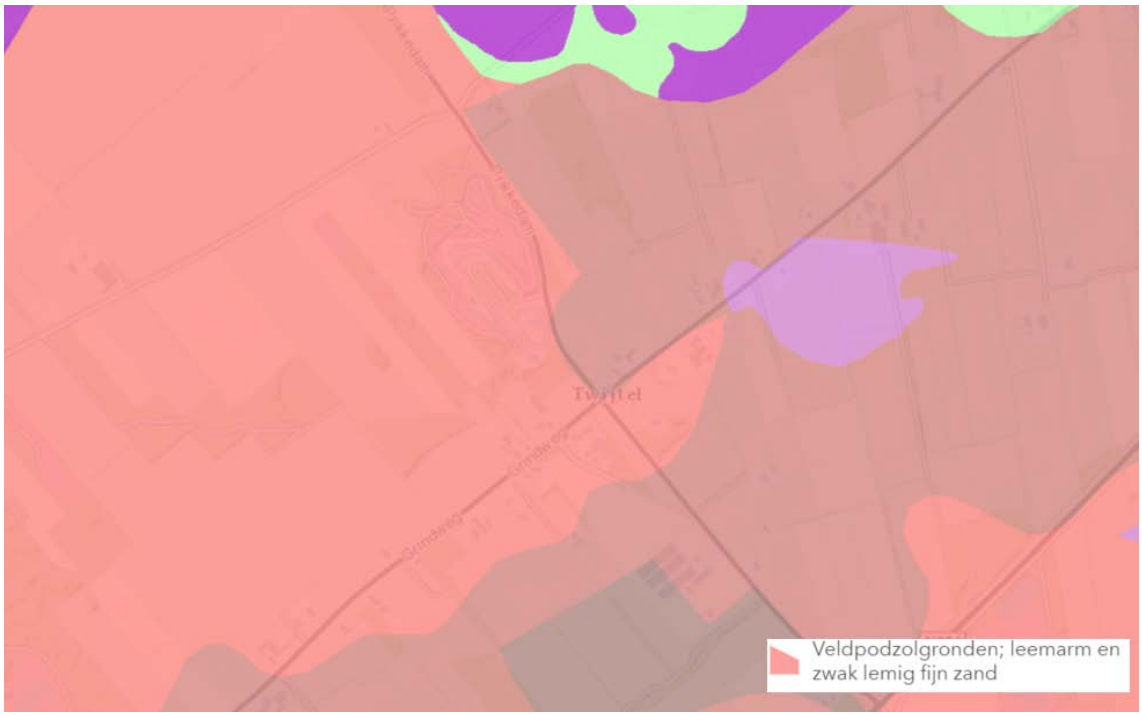
De effecten op het thema bodem worden als volgt gescoord:
- - de bodemkwaliteit verslechtert;
- -/0 de bodemkwaliteit verslechtert in beperkte mate;
- 0 er treedt noch verslechtering, noch verbetering op van de bodemkwaliteit;
- 0/+ de bodemkwaliteit verbetert in beperkte mate;
- + de bodemkwaliteit verbetert in sterke mate.

De effecten op het thema water worden als volgt gescoord:
- - er treedt verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert, de waterberging bedraagt meer dan 20% minder dan de opgave, de riolering wordt gedeeltelijk afgekoppeld;
- -/0 er treedt nauwelijks verdroging op, de (grond)waterkwaliteit verslechtert in beperkte mate, de waterberging bedraagt 0 tot 20% minder dan de opgave, de riolering wordt grotendeels afgekoppeld;
- 0 waterkwantiteit, (grond)waterkwaliteit, de waterberging voldoet aan de opgave;
- 0/+ de (grond)waterkwaliteit verbetert in beperkte mate, er vindt extra waterberging plaats (0-20%), de riolering wordt afgekoppeld;
- + de (grond)waterkwaliteit verbetert in sterke mate, er vindt veel extra waterberging plaats (meer dan 20%).

10.3. Referentie

10.3.1. Bodem

Bodemopbouw en grondwater
Volgens de bodemkaart Nederland bestaat de bodem van het plangebied uit Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand met de bodemcode Hn21 en Hn21x zwak lemig fijn zand. In het plangebied is er sprake van grondwatertrap II dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand 0,40 m-mv is gelegen en de laagste waterstand tussen de 0,50 en 0,80 m-mv is gelegen. De maaiveldhoogte in het plangebied ligt op circa 3,4 m +NAP. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of boringvrije zone.



Figuur 10.1 Bodemkaart Nederland, Bron Esri Nederland

Kwaliteit van bodem en grondwater
Volgens de gegevens uit het bodemloket blijkt dat de locatie voldoende is onderzocht of gesaneerd. De locatie is opgenomen als provinciale locatie; MAKK, Prikkedam1 (FR008500172). Hieruit blijkt dat vanaf 1963 de verontreinigde activiteit “motorcrossterrein” plaats vindt.

Op 01-06-1993 is door Ecolyse BV een indicatief onderzoek (C-855.10) uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de baan op enkele locaties licht verhoogde gehalte minerale olie is aangetroffen. Ter plaatse van de bovengrondse tank van 6 m^3 is in de bovengrond een licht verhoogde gehalte van minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalte gemeten. De resultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.

In het kader van de vergunning Wet milieubeheer (2001) is op 16 juli 2001 door Jansma Drachten een Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek uitgevoerd (rapport nummer: 01.432). In dit onderzoek zijn de locaties: het rennerskwartier, de voormalige bovengrondse tank in de loods en het baanvak nabij de start onderzocht. Hieruit blijkt dat licht verhoogde gehalte van min olie, PAK, EOX in de onder en bovengrond zijn aangetroffen. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten van chroom, nikkel, xylenen, tetrachlooretheen aangetroffen. De aangetroffen lichte verontreiniging geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek.
Opslag milieuverontreinigende stoffen
Binnen de inrichting (nabij de loods) vindt de opslag plaats van dieselolie. Het betreft een bovengrondse tank van 720 liter. Het verbruik op jaarbasis betreft circa. 1.400 liter. De bovengrondse tank is voorzien

van een lekbak. De afgewerkte olie afkomstig van de crossmotoren (circa 30 liter op jaarbasis) wordt binnen de inrichting opgeslagen, eveneens boven een lekbak. De vergunde opslagcapaciteit betreft circa 2x200 liter.

10.3.2. Water

Oppervlaktewater
In en om het plangebied zijn watergangen gelegen. De meest noordelijke watergang betreft een schouwsloot. Dit houdt in dat de sloot een belangrijke functie heeft voor de aan- en afvoer van water. Een schouwsloot wordt onderhouden door de aanliggende eigenaar, waarop het waterschap controles uitvoert (schouw). Voor deze sloot geldt dat eigenaren van de percelen aan weerszijden van het water (ieder voor de halve breedte) het onderhoud uitvoeren. De overige wateren binnen de inrichtingsgrens zijn niet opgenomen in de legger. Hiervoor geldt geen onderhoudsplicht. Het eventueel dempen van deze wateren moet één op één worden gecompenseerd.

Bij stofoverlast wordt de baan natgespoten middels een giertank. Het water is afkomstig van de Kuunder, aangezien er binnen het plangebed onvoldoende oppervlaktewater beschikbaar is. Bij wedstrijden is deze tank continue aanwezig.

Figuur 10.2 Uitsnede Legger Wetterskip Fryslân

Waterkwaliteit

De wateren in en om het plangebied maken geen onderdeel uit van een KRW waterlichaam. Er zijn dan ook geen specifieke doelen en maatregelen opgesteld ter verbetering van de waterkwaliteit. De waterpartijen binnen het plangebied zijn niet aangesloten op het watersysteem in de omgeving en worden gevoed door regenwater en grondwater.

Veiligheid en waterkeringen
In en nabij het plangebied zijn geen kern en beschermingszones van waterkeringen gelegen waarop het plan invloed heeft.

Afvalwaterketen en riolering
Het plangebied is aangesloten op een gemengd gemeentelijk rioolstelsel. Binnen de inrichting is een afspuitplaats met put aanwezig. Via de put wordt het overtollige water in een giertank gezogen, die daarna voor controle naar gemeente wordt gebracht voor het nemen van een monster. Bij goedvinden kan het geloosd worden op het riool. De afspuitplaats wordt hoofdzakelijk gebruikt bij wedstrijden. De opvangput heeft een inhoud van circa 2 m^3 en is voorzien van een vloeistofdichte coating. Het Wetterskip heeft voor deze activiteit een vergunning verleend op 1 feb 1996.

10.4. Voorgenomen activiteit en plusvarianten

10.4.1. Bodem

Grondverzet
Met de voorgenomen activiteit en plusvarianten worden in principe geen ingrepen gedaan in de bodem. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de aanwezige geluidwallen een aanpassing behoeven. De voorgestelde maatregel betreft het plaatsen van schermen bovenop de aanwezig geluidwallen. Indien deze maatregel wordt uitgevoerd is er geen sprake van grondverzet (0).

Indien deze geluidwallen worden opgehoogd met grond zal een gekeurde partij grond worden aangevoerd. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn en omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt vooralsnog beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw
Het ophogen van de geluidwallen met grond zal geen negatief effect hebben op de bodemopbouw ter plaatse. De huidige grondwallen bestaan al uit opgebrachte grond waardoor de bodemopbouw ter plaatse van de grondwallen reeds is verstoord. Dit effect wordt beoordeeld als licht neutraal (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit
De voorgenomen activiteit gaat uit van het huidig gebruik van het terrein. De plusvarianten gaan uit van een intensivering van het gebruik van het terrein. Vanaf 1946 is het terrein in gebruik als motorcrossterrein. Door de jaren heen zijn er licht verhoogde gehalten minerale olie aangetroffen, de licht verhoogde gehalten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van naderonderzoek. Bovendien is wettelijk geregeld dat nieuw ontstane bodemverontreinigingen als gevolg van een (bedrijfs)activiteit (bijvoorbeeld een crash of bij een reparatie op het rennerskwartier) meteen opgeruimd moeten worden door de veroorzaker (zorgplichtbeginsel). Omdat dit bij wet geregeld is levert de voorgenomen activiteit en de intensivering van het gebruik geen nadelige effecten op. Hierdoor wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.4.2. Water

Effect op grondwatersysteem
Er worden geen fysieke ingrepen gedaan die van invloed zijn op de grondwaterkwantiteit. Het gebruik van het terrein door verbrandingsmotoren kan invloed hebben op de grondwaterkwaliteit.

Indien er een calamiteit voorkomt waarbij de bodem en het grondwater verontreinigd raakt, dient de verontreiniging direct te worden gesaneerd volgens de Wet bodembescherming. De effecten op het grondwatersysteem worden dan ook als neutraal beoordeeld (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem
Met de voorgenomen activiteit vinden geen ingrepen plaats in het oppervlaktewatersysteem. Hierdoor zijn effecten op voorhand uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit
De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De waterpartijen worden gevoed door regen en grondwater. Binnen de voorgenomen activiteit en de plusvarianten worden geen ingrepen gedaan die de kwaliteit van het water beïnvloeden. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen
Door meerdere wedstrijden en activiteiten toe te staan zal er een toename ontstaan van het aantal vervuilingseenheden (ve's). Het aanwezig rioolstelsel en de opvangpunt (spuitplaats) beschikken over voldoende capaciteit om het afvalwater te verwerken en tijdelijk op te slaan. (0).

10.5. Alternatief beginnersbaan

10.5.1. Bodem

Grondverzet
Met het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel of naar het rennerskwartier worden werkzaamheden in de bodem uitgevoerd. Ook dient op deze locatie een grondwal te worden gerealiseerd ter afscherming van het geluid. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied, kan niet zondermeer worden uitgegaan van een gesloten grondbalans. Voor de realisatie van de beginnersbaan en de geluidwallen wordt dan ook uitgegaan dat de aanvoer van grond nodig is. De omvang hiervan is op dit moment nog niet te kwantificeren. Hierdoor zijn de effecten moeilijk in te schatten, maar in algemene zin kan worden gesteld dat effecten op het grondverzet beperkt zijn omdat hooguit grond van buiten wordt aangevoerd. Dit effect wordt beoordeeld als licht negatief (-/0) omdat er geen sprake is van een gesloten grondbalans.

Invloed op huidige bodemopbouw
Het realiseren van een beginnersbaan op het noordelijk gelegen terrein heeft invloed op de bodemopbouw in dit gebied. Vanwege de hoge grondwaterstand in het gebied is het niet wenselijk om de bodem te verlagen. De baan zal dan plaatselijk op de huidige bodem worden aangebracht. Tevens zal er een waterpartij worden aangelegd. Er vindt daardoor een geringe aantasting plaats van de huidige bodemopbouw in het gebied. Dit aspect wordt beoordeeld met licht negatief (-/0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit
Vanwege het huidig gebruik kan op voorhand niet worden uitgesloten dat er mogelijke verontreinigingen aanwezig zijn. Alvorens deze werkzaamheden worden uitgevoerd zal de kwaliteit van de bodem moeten worden onderzocht. Mogelijke verontreiniging dienen te worden gesaneerd (0/+).

10.5.2. Water

Effect op grondwatersysteem
Het verplaatsen van de beginnersbaan zal een lokale invloed hebben op het grondwatersysteem. De gemiddeld hoogste grondwaterstand binnen het plangebied bedraagt circa 0,40 m-mv. Indien het maaiveld wordt verhoogd door de aanleg van de beginnersbaan en de grondwallen kan er een lichte stijging van het grondwater plaatsvinden. Door het aanleggen van een waterpartij zal dit effect worden opgeheven. De mate waarin dit effect kan optreden en tot hoever dit effect reikt, zal bij de uitwerking nader moeten

worden onderzocht. Op basis van de beschikbare gegevens wordt dit aspect licht negatief beoordeeld (-/0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem
Het verplaatsen van de beginnersbaan naar het noordelijk deel zal invloed hebben op de waterhuishouding binnen de inrichting grens. Indien de huidige locatie van de beginnersbaan wordt omgevormd naar een parkeerterrein zal de waterpartij op deze locatie worden gedempt. Een demping van de waterpartij moet 1 op 1 worden gecompenseerd. Op de nieuwe locatie van de beginnersbaan zal deze compensatie worden gerealiseerd. Gezien het feit dat de waterpartijen niet zijn aangesloten op het watersysteem in de omgeving, kunnen effecten op de omgeving worden uitgesloten (0).

Effecten op waterkwaliteit
De aanwezige waterpartijen zijn geïsoleerd gelegen en staan niet in verbinding met de waterhuishouding buiten het plangebied. De verplaatsing van de beginnersbaan heeft geen invloed op de waterkwaliteit omdat nieuw te graven water niet wordt aangesloten op de waterhuishouding buiten het plangebied. Het aspect wordt daardoor beoordeeld met neutraal (0).

Effecten op waterketen
Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6. Toekomstscenario

10.6.1. Bodem

Grondverzet
Binnen het toekomstscenario vindt geen grondverzet plaats. Er treden voor dit aspect geen effecten op (0)

Invloed op huidige bodemopbouw
Er worden binnen deze variant geen ingrepen voorgesteld die effect hebben op de huidige bodemopbouw (0).

Beïnvloeding bodemkwaliteit
Vanwege de overgang van crossen met een verbrandingsmotor naar een elektrische motor, neemt de kans op het bodemverontreiniging af. Omdat de MSV in de huidige situatie moet voldoen aan de zorgplicht en dus bij calamiteiten de bodemverontreiniging moet saneren, wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.6.2. Water

Effect op grondwatersysteem
Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op het grondwatersysteem (0).

Effecten op oppervlaktewatersysteem
Er worden geen ingrepen in het huidige watersysteem voorgesteld. Er treden dan ook geen effecten op het watersysteem in en rond het plangebied (0).

Effecten op waterkwaliteit
Er worden geen fysieke ingrepen voorgesteld in het toekomstscenario. Door het gebruik van het terrein treden geen effecten op de waterkwaliteit (0).

Effecten op waterketen
Er vindt geen wijziging plaats op de wijze van het opslaan en afvoeren van het afvalwater. Hierdoor treden er geen effecten op en wordt dit aspect beoordeeld met neutraal (0).

10.7. Effectbeoordeling en maatregelen

In tabel 10.2 zijn de effectscores voor bodem en water samengevat.

Tabel 10.2 Samenvattende beoordeling bodemkwaliteit en water

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	0	0	0	-/0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
	Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
	Waterketen	0	0	0	0	0

Maatregelen

Bodem
Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.

Water
Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied. Voor de overige alternatieven is er geen sprake van dempingen.

11. Externe veiligheid

11.1. Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:
- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hiervoor zijn grenswaarden en richtwaarden van toepassing. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

11.2. Onderzoeksmethode en criteria

In tabel 11.1 zijn de criteria opgenomen waarop de gevolgen voor externe veiligheid worden beoordeeld ten opzichte van de referentie. In de rest van de paragraaf wordt beschreven hoe deze criteria worden beoordeeld.

Tabel 11.1 Beoordelingskader externe veiligheid

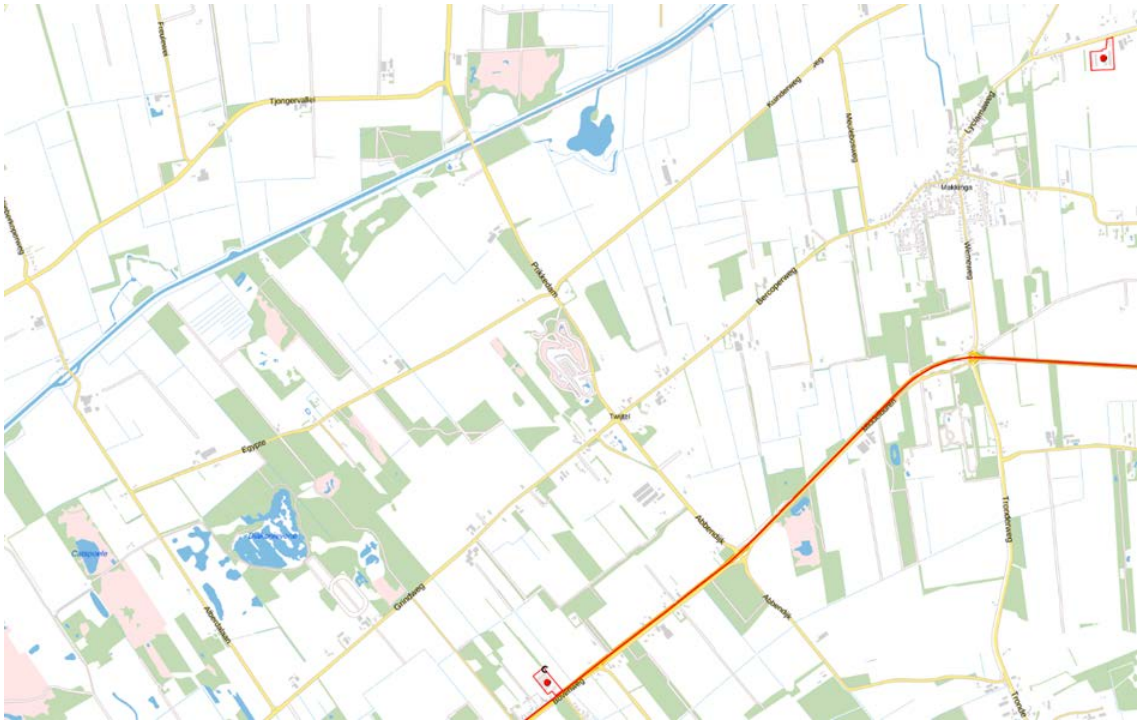
thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
externe veiligheid	aanwezigheid risicobronnen en contouren	kwalitatitief

De effecten op externe veiligheid kunnen als volgt worden beoordeeld:
- (grote) toename van PR, toename beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, toename GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde en/of GR overschrijdt 0,1 * de oriëntatiewaarde;
-/0 geringe toename van PR, geen extra beperkt kwetsbare objecten binnen PR-contour, toename GR minder dan 10%;
0 geen verandering van PR, verandering GR minder dan 0,1 * de oriëntatiewaarde;
0/+ beperkte afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR tussen de 1% en 10% van de oriëntatiewaarde;
+ afname van PR en/of afname aanwezigheid beperkt kwetsbare objecten in PR-contour, afname GR met meer dan 10% van de oriëntatiewaarde.

11.3. Referentie

Het motorcrossterrein wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, aangezien het een sport- en kampeerterrein betreft, niet bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen. Het motorcrossterrein is zelf geen risicobron.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied geen vervoer plaats vindt van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg, het water of door buisleidingen. Volgens de professionele risicokaart zijn er geen risicovolle inrichtingen gelegen die van invloed zijn op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.



Figuur 11.1 Risicobronnen in en nabij het plangebied. Bron: professionele risicokaart

11.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief beginnersbaan en toekomstscenario

De activiteiten wijzigen niet zo ingrijpend dat er sprake is van een risicobron.

Als er vaker meerdaagse wedstrijden worden gehouden of meer personen aanwezig zijn (bijvoorbeeld in de plusvarianten), kan het motorcrossterrein worden beschouwd als een kwetsbaar object. Aangezien er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn of worden voorzien, leidt dit niet tot een andere oordeel. Er zijn geen effecten ten aanzien van externe veiligheid te verwachten.

11.5. Effectbeoordeling en maatregelen

Tabel 11.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 11.2 Effectbeoordeling externe veiligheid

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Externe veiligheid	aanwezigheid risicobonnen en –contouren bij een (beperkt) kwetsbaar object	0	0	0	0	0

Voor wat betreft externe veiligheid zijn geen mitigerende maatregelen nodig. Er is geen significant verschil tussen de voorgenomen activiteit, plusvarianten, het alternatief beginnersbaan en het toekomstscenario.

12. Klimaatadaptatie en energietransitie

12.1. Toetsingskader

Er is geen wettelijk kader voor ruimtelijke plannen op het gebied van energie en klimaat. Er zijn echter wel nationale, regionale en lokale doestelingen waarbij aan de doelbijdrage kan worden getoetst.

Klimaatadaptatie
In het Deltaprogramma 2017 staat: "Om de aanpak voor waterrobuuste en klimaatbestendige (her)ontwikkeling te versterken stelt het Deltaprogramma ook een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie op, in aanvulling op het Deltaplan Waterveiligheid en het Deltaplan Zoetwater. Het op te stellen Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie zal onderdeel zijn van het Deltaprogramma 2018. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie draagt bij aan overzicht, slagkracht en wederzijdse inspiratie. En heeft als doel dat alle overheden samen de ambitie vastleggen dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht."

Door klimaatverandering zal de zeespiegel stijgen, hoosbuien en langere perioden van droogte kunnen zorgen voor gevaarlijke situaties en overlast. Het is daarom van belang dat de effecten die door klimaatverandering kunnen optreden bij een ruimtelijke ontwikkeling in het proces wordt meegewogen, zodat in een vroeg stadium maatregelen kunnen worden getroffen om veiligheid te borgen en schade te beperken.

Klimaatadaptatie heeft betrekking op klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de openbare ruimte. Klimaatverandering kan leiden tot schade en slachtoffers, met als uiteindelijk gevolg verslechtering van de economische concurrentiepositie. Voorbeelden hiervan zijn overstromingen en wateroverlast door extreme buien, hittestress, droogte en andere weersomstandigheden (bijvoorbeeld harde wind, toename blikseminslag).

Energietransitie
De energietransitie vraagt om ruimte. Het is daarom belangrijk om te onderzoeken wat de (toekomstige) energiebehoefte van het plangebied is, welke mogelijkheden voor energiebesparing er zijn, welke energiebronnen kunnen worden ingezet, wat zijn daarvan de mogelijke ruimtelijke effecten en welk doelbereik daarmee gehaald kan worden.

Regionaal
Er wordt gewerkt aan een regionale energiestrategie Friesland, dit is een samenwerking van de gemeentes Achtkarspelen, Ameland, Dantumadiel, De Fryske Marren, Harlingen, Heerenveen, Leeuwarden, Noardeast-Fryslân, Ooststellingwerf, Opsterland, Schiermonnikoog, Smallingerland, Súdwest Fryslân, Terschelling, Tytsjerksteradiel, Vlieland, Waadhoeke, Weststellingwerf en het Waterschap Wetterskip Fryslân. De doelstelling voor dit project is energieneutraal in 2050.

Gemeentelijk beleid
De gemeente Ooststellingwerf wil in 2030 energieneutraal zijn. Hiertoe zijn verschillende projecten en programma's gestart om energiebesparing en het opwekken van vernieuwbare energie te stimuleren.

12.2. Onderzoeksmethodiek en criteria

Ten aanzien van de thema's klimaat en energie vindt een kwalitatieve toetsing plaats waarbij wordt beoordeeld in hoeverre sprake is van klimaatbestendige ontwikkeling. In onderstaande tabel wordt beschreven op welke wijzen de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Tabel 12.1 Toetsingscriteria en onderzoeksmethodiek duurzaamheid en klimaat

thema	beoordelingscriteria/te beschrijven effecten	werkwijze
klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	kwalitatief
	Voorkomen hittestress en verdroging.	kwalitatief
klimaatneutraal	Reductie CO_2-uitstoot.	kwalitatief
	Bijdrage aan doelstelling energieneutraal	kwalitatief

12.3. Referentie

Het terrein is grotendeels onverhard, geaccidenteerd en voorzien van poeltjes. Er is hiermee voldoende waterbergingscapaciteit aanwezig. Door de groene omgeving zal er ook geen sprake van hittestress zijn. Wel is er beperkt water aanwezig op de locatie, bij wedstrijden wordt er water van buiten de inrichting aangevoerd om de baan te kunnen besproeien tegen stofoverlast.

Op dit moment bestaat het energiegebruik voor het verbruik van elektriciteit en gas voor verwarming/verlichting van algemene gebouwen (sanitair), het terrein en de omroepinstallatie en brandstof voor de motoren en tractor. Vanwege het gebruik van verbrandingsmotoren is er wel sprake van CO2-emissies.

Gezien de beperkte openingstijden en de beperkte omvang van de voorzieningen, is het energieverbruik gering.

12.4. Voorgenomen activiteit, plusvarianten, alternatief en toekomstscenario.

12.4.1. Klimaatadaptatie

Het aanwezig verhard oppervlak wordt met de voorgenomen activiteit, plusvarianten en het alternatief niet vergroot. Binnen het plangebied is voldoende ruimte aanwezig om een grote hoeveelheid water uit een heftige regenbui te kunnen opvangen en te laten infiltreren in de bodem (0).

Bij langdurige droogte ontstaat er door de activiteiten stofhinder. De waterpartijen binnen de inrichting zijn van onvoldoende capaciteit om de stofhinder te bestrijden. Hierdoor wordt in de huidige situatie, middels een giertank water van elders aangevoerd. In droge perioden kan een beregeningsverbod worden ingesteld en daardoor is het niet mogelijk om water elders te halen. Op dit aspect is de inrichting niet zelfvoorzienend en wordt daardoor beoordeeld als licht negatief (-/0).

12.4.2. Energie

De energie vragende activiteiten binnen de inrichting veranderen niet noemenswaardig. Bij de Plusvariant wedstrijden wordt er wel vaker gecrost, wat betekent dat er meer CO2 uitstoot is en iets meer energie(brandstof)verbruik, dit scoort daarom licht negatief (-/0).

Indien er in de toekomst meer elektrisch wordt gecrost, dan zal de CO2 uitstoot afnemen alsmede het brandstofverbruik. In dit geval is de MSV voornemens om de benodigde elektriciteit op te wekken middels zonne-energie binnen de inrichting. Het streven hierbij is dat de activiteiten volledig energieneutraal zal zijn. De haalbaarheid zal in een later stadium worden onderzocht. Dit scenario scoort daarom licht positief (+).

12.5. Effectbeoordeling

Tabel 12.2 geeft een samenvattend overzicht van de effectbeschrijvingen in dit hoofdstuk en de bijbehorende effectbeoordelingen.

Tabel 12.2 Effectbeoordeling duurzaamheid en klimaat

Thema	Beoordelingscriteria/beschrijving effecten	Voorgenomen activiteit	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief beginnersbaan	Toekomstscenario
Klimaatadaptatie	Voldoende waterberging	0	0	0	0	0
	Voorkomen verdroging	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
	CO2-uitstoot.	0	-/0	0	0	+

13. Conclusie, leemten in kennis en monitoring

13.1. Conclusie

Algemene conclusie
In dit MER zijn de effecten van de bestaande, legale situatie (referentiesituatie) bij het motorcrossterrein De Prikkedam beschreven en vergeleken met de eisen en richtlijnen vanuit een goede ruimtelijke ordening, milieuwetgeving en bestaande rechten. Daarnaast is onderzocht wat de effecten zijn van het huidige gebruik (inclusief het planologisch niet legale deel), met eventuele uitbreidingen van het gebruik. Ook zijn een alternatief met verplaatsing van de beginnersbaan en een toekomstscenario waarin meer elektrisch wordt gecrost onderzocht.

De samenvatting van de onderzochte effecten ten opzichte van de referentiesituatie is opgenomen in tabel 13.1. Uit dit MER blijkt dat met name geluid in de omgeving een maatgevend milieueffect is, maar ook de verkeersaspecten hebben effect op de omgeving.

Tabel 13.1 Beoordeling Voorgenomen activiteit en varianten

Milieu-aspect	Subaspect	Toetsings- criterium	Voorgenomen activiteit (incl. maatregelen geluid)	Plusvariant wedstrijden	Plusvariant veldsporten	Alternatief Beginners-baan	Toe-komstsce-nario
Verkeer	Bereikbaar-heid	Functioneren ont-sluitingsstruc-tuur en verkeers-af-wikkeling	0	-/0	-/0	0	0
	Verkeers-veiligheid	Duurzaam Veilig	0	-/0	-/0	0	0
	Parkeren	Parkeernorm/ kans op parkeer-overlast	0	0	0	0	0
Geluid	Niveaus trainingen, wedstrijden	Hoogst berekend, toe- of afname	0	-	0	0	0/+
	Piekgeluid, tijdelijke verhogingen	Hoogst berekend, toe- of afname	0/+	0	0	0	0/+
	Indirecte hinder	Hoogst berekend, toe- of afname	0	0	-/0	0	0
Natuur	Beschermde gebieden	Effecten op Na-tura 2000-gebie-den	0	0	0	0	0/+
		Effecten op NNN-gebieden	0/+	-/0	0/+	0	+
	Beschermde soorten	Effecten ingeval van verhogen ge-luidwallen ipv schermen	-/0*	-/0	-/0	-	0

LCA	Landschappelijke kwaliteit	Beïnvloeding kenmerken	-/0*	-/0*	-/0*	-	0
	Cultuur-historische waarden	Beïnvloeding kenmerken	0	0	0	0	0
	Archeologische waarden	Verlies/aantasting archeologische waarden	0	0	0	-/0	0
Bodem en water	Bodem	Grondverzet en bodemopbouw	-/0*	-/0*	-/0*	-/0	0
		Bodemkwaliteit	0	0	0	0/+	0
	Water	Effect op grondwatersysteem	0	0	0	-/0	0
		Effecten op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
		Waterketen	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	Risico's	Aanwezigheid risicobronnen	0	0	0	0	0
Klimaat, energie	Klimaatadaptatie	voldoende waterberging	0	0	0	0	0
		voorkomen hittestress, verdroging e.d.	-/0	-/0	-/0	-/0	-/0
	Duurzame energie	Energieneutraal	0	-/0	0	0	+
		CO2- uitstoot	0	-/0	0	0	+

De -/0*-scores bij soortenbescherming, landschap en grondverzet/bodemopbouw treden alleen indien de bestaande grondwallen worden opgehoogd. Indien er geluidschermen worden geplaatst op de bestaande wallen is de score bij deze onderdelen neutraal (0). In het akoestisch onderzoek en de kostenafweging is vooralsnog uitgegaan van het plaatsen van de geluidschermen, maar het verhogen van de geluidwallen is ook een optie om hetzelfde effect te verkrijgen.

Uit de vergelijking van de varianten en alternatieven blijkt verder dat het voornemen grotendeels neutraal scoort ten opzichte van de referentie: er zijn geen extra nadelige milieueffecten te verwachten ten opzichte van de huidige, legale situatie. Daarnaast is in dit MER ook getoetst dat het voornemen, inclusief de twee verplichte maatregelen ten aanzien van geluid, vanuit milieuwetgeving en een goede ruimtelijke ordening mogelijk is.

De Plusvariant wedstrijden leidt wel tot iets meer (licht) negatieve effecten, vooral omdat het aantal dagen met geluidhinder toeneemt. Met name ten aanzien van de geluidbelasting op wedstrijddagen en de toename van het aantal dagen waarbij geluidhinder optreedt, scoort deze variant negatief ten opzichte van de referentie en het voornemen. De Plusvariant veldsporten leidt alleen ten aanzien van de 4 extra evenementen tot (licht) negatieve effecten, het wekelijkse medegebruik leidt niet tot extra negatieve milieueffecten.

Het verplaatsen van de beginnersbaan levert op geen enkel onderdeel milieuwinst op. Er kleven wel wat extra milieunadelen aan, met name ten aanzien van natuur en landschappelijke inpassing, die weer gemitigeerd moeten worden.

Indien het elektrisch rijden in de toekomst een groter aandeel gaat uitmaken van het gebruik van de crossbaan, levert dit uitsluitend milieuvoordelen en minder overlast op.

Samenvattende conclusie

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat het voornemen, het legaliseren van het huidige gebruik, op grond van milieueffecten aanvaardbaar is wanneer dit wordt vergeleken met de referentiesituatie. Ook het toestaan van medegebruik voor veldsporten is vanuit de m.e.r-onderwerpen mogelijk, al moet ten aanzien van de vier evenementen hierbij een bestuurlijke afweging plaatsvinden te aanzien van met name de verkeersaspecten. De Plusvariant wedstrijden lijkt met name vanuit geluid niet wenselijk, het toestaan hiervan kan niet zonder een goede bestuurlijke afweging. Ook het verplaatsen van de beginnersbaan levert onvoldoende milieuwinst op om als een uitvoerbaar alternatief te worden beschouwd.

Mitigerende maatregelen

Op grond van deze beoordeling zijn de volgende maatregelen verplicht:

- Handhaving van de 94-dB eis door meting van iedere crossmotor voorafgaand aan iedere training en registratie daarvan.
- Het aanbrengen van extra afscherming op de bestaande geluidwallen, bijvoorbeeld door een scherm van 150 meter lengte en een hoogte van +2,0 meter aan te brengen op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) of gelijkwaardig.
- Bij A-wedstrijden en eventuele andere evenementen met meer dan 500 bezoekers moeten verkeersregelaars worden ingezet bij aankomst- en vertrekmomenten. De verkeersregelaars dienen vanuit MSV te worden ingezet en het verkeer vanaf de openbare weg via het terrein naar een geschikte parkeerplaats te sturen. Een verkeersregelaar is nodig bij aanvang van het terrein (vanaf de openbare weg) en bij het sturen naar een beschikbare parkeerplaats.

Er zijn ook optionele maatregelen of maatregelen die achter de hand kunnen worden gehouden, mochten de effecten in praktijk net anders uitpakken:

- Verharden bermen langs de Prikkedam om passeren makkelijke te maken;
- Ter voorkoming van stofhinder wordt reeds een mobiele tank met water ingezet, zeker bij wedstrijden. Mochten er meer evenementen worden toegestaan op de crossbaan zelf (bijvoorbeeld mountainbikewedstrijden), dan is ook op die dagen de inzet van de mobiele watertank nodig.
- In periodes van grote droogte kan een beregeningsverbod worden ingesteld. In dit geval is het gebruik van de crossbaan niet of slechts beperkt mogelijk.

Ingeval wordt gekozen voor het Alternatief Beginnersbaan, dan zijn de volgende maatregelen nodig:

- Indien fysieke ingrepen plaatsvinden zoals voorgesteld in het alternatief beginnersbaan, zal nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis, de heikikker en dassen noodzakelijk zijn.
- Voor het alternatief beginnersbaan is nader onderzoek noodzakelijk op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden.
- Het alternatief beginnersbaan brengt ingrepen in de bodem en grondverzet met zich mee. Voor ingrepen in de bodem en het verplaatsen van grond zal de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moeten worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Bij het aantreffen van verontreiniging dient deze in overleg met de provincie te worden gesaneerd.
- Binnen het alternatief beginnersbaan zijn dempingen van de waterpartijen aan de orde. Deze waterpartijen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd binnen het plangebied.
- Nader onderzoek op het gebied van landschappelijke inpassing en naar de aanwezigheid van archeologische waarden is nodig.

13.2. Leemten in kennis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke leemten in kennis nog zijn blijven bestaan. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

De in dit MER beschreven verkeerseffecten stoelen op voorspellingen op basis van modellen en kentallen. Dergelijke prognoses kennen altijd een relevante onzekerheidsmarge. Als de verkeerssituatie daar aanleiding toe geeft, kan met specifiek onderzoek, bijvoorbeeld tellingen, worden bekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Op dit moment is net zeker welke veldsporten daadwerkelijk zullen worden georganiseerd, indien de plusvariant veldsporten wordt mogelijk gemaakt. Als blijkt dat er andere, niet voorziene activiteiten plaatsvinden of worden aangevraagd kan dit aanleiding zijn om onderdelen van dit MER aan te vullen of te heroverwegen.

13.3. Monitoring en evaluatie

In deze paragraaf wordt aangegeven op welke wijze en op welke termijn wordt onderzocht of en in hoeverre de voorspelde effecten afwijken van de daadwerkelijk optredende effecten om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te kunnen treffen.

Zoals reeds beschreven zijn geluid van het motorcrossen en de effecten van de verkeersaantrekkende werking de belangrijkste effecten van het gebruik van het motorcrossterrein. Ook eventuele uitbreiding met veldsporten moet worden gemonitord. Op basis van de uitgangspunten en uitkomsten van dit MER wordt het volgende monitoringsprogramma voorgesteld:

- Bij iedere training zal MSV De Prikkedam alle motoren controleren of wordt voldaan aan de 94-dB(A) eis. Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand “Slow” op 7,5 meter afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). De handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank volgens de FIM 2 meter max methode. Motoren die niet voldoen, mogen niet deelnemen aan de training. Van de meting wordt een registratie bijgehouden, die te allen tijde kan worden ingezien door het bevoegd gezag. Vooraf aan een training wordt (conform de reglementen van de K.N.M.V./MON) voldaan als de meetwaarde volgens de FIM 2 meter max niet meer bedraagt dan 112,9 dB(A). Bij twijfel wordt na een training weer gemeten: na een training mag de meetwaarde 113,9 dB(A) bedragen, rekening houdend met verbrand dempingsmateriaal in de uitlaat.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het aantal wedstrijden per jaar en het aantal deelnemers per wedstrijd.
- Er moet een registratie worden bijgehouden van het medegebruik voor veldsporten: tijden, soort activiteit en aantal deelnemers.
- Indien klachten of geconstateerde knelpunten daar aanleiding toe geven, moet het aantal bezoekers/auto’s bij wedstrijden worden geteld.

Bovenstaande registraties worden eenmaal per jaar aan het bevoegd gezag overgelegd ter controle. Indien er afwijkingen optreden van de in dit MER gehanteerde uitgangspunten moet in gezamenlijk overleg worden bepaald welke extra maatregelen nodig zijn (beperken deelnemers en/of activiteiten of onder aanvullende omstandigheden toestaan).

BIJLAGE 1

Bijlage 1 Bronnenlijst en gehanteerde begrippen

- SWECO. (2016, 13 december). Notitie Reikwijdte en Detailniveau. https://www.commissie-mer.nl/projectdocumenten/00001682.pdf
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2017, 20 april). Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_advies_reikwijdte_en_detailniveau.pdf
- Nota inspraak + besluitenlijst NRD
- 'Nota adviezen en zienswijzen' (vastgesteld door het college van B&W op 12 december 2017)
- SWECO, (2018, 10 december). MER 1e fase: geluid. https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00005240.pdf
- Peutz. (2018, 7 december) Geluidonderzoek voor het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam en planMER 1e fase, referentie FS/MO/EA 1021-1-RA-004
- Commissie voor de milieueffectrapportage. (2019, 7 maart). Tussentijds toetsingsadvies over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. https://www.commissie-mer.nl/docs/mer/p31/p3175/3175_tts_tussentijds_toetsingsadvies.pdf
- Nota inspraak op voorontwerp en 1e fase
- NAA. (2019, 5 maart). Notitie beoordeling Milieueffectrapportage Fase 1. Rapportnummer: 6038/NAA/jd/2.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf.(1996, 18 januari) aanvraag milieuvergunning.
- NAA. (1996, 1 januari). Akoestisch onderzoek Motorcrossterrein "Prikkedam" ten behoeve van sanering industrielawaai en vergunningaanvraag. Rapportnummer: 655(NAA/jd/mh).
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2000, 8 november). Aanvraag wijzigingen en aanvullingen vergunning Wet milieubeheer.
- Provincie Friesland. (2001, 22 augustus). Vergunning Wet milieubeheer.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2003, 8 januari). Uitspraak 200104941/1
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2007, 24 april). Aanvraag uitbreidingsvergunning Wet milieubeheer.
- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2008, 28 april). Vergunning Wet milieubeheer.

- Burgemeesters en wethouders van Ooststellingwerf. (2016, 21 mei). Omgevingsvergunning voor parkeren op een weiland – strijdig gebruik ruimtelijke ordening. Z-HZ_WABO-2016-0112.
- Raad van State afdeling bestuursrechtspraak. (2016, 21 september). BOB weigering opstellen bestemmingsplan.
- Prikkedam motorclub Ooststellingwerf. (2017, 17 april). Verzoek uitbreiding activiteiten.
- Koninklijk besluit (1987, 13 maart).
- Bestemmingsplan Buitengebied 2016. https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/209040.243045388/554446.7626647145/idn/NL.IMRO.0085.BpBuitengebied2016-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965
- Bestemmingsplan Motorcrossterrein Prikkedam. (niet in werking, vastgesteld 2013, 26 februari. https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/#!/marker/208765.04172767204/554291.2489019034/idn/NL.IMRO.0085.bpPrikkedam-VG01/cs/208920.55549048315/554611.9835285505/7375.469466622965
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR,2012). https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte
- Besluit ruimtelijke ordening (Bro). https://wetten.overheid.nl/BWBR0023798/2017-07-01
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4, 2008). https://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaalde-pot/VROM2001NMP4.pdf
- Streekplan Fryslân (2007). http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/streekplan.html
- Grutsk op ‘e Romte. http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/fy-nl/3556/grutsk-op-e-romte/index.html
- Verordening Romte Fryslân 2014. http://fryslan.gemeentedocumenten.nl/www.fryslan.frl/romte.html
- Structuurvisie Ooststellingwerf 2010-2020-2030. https://www.ooststellingwerf.nl/home/structuurvisie-ooststellingwerf-2010-2020-2030_42326/
- Versnellingsagenda Duurzaam Ooststellingwerf 2030
- GVVP 2013-2018, gemeente Ooststellingswerf. https://begroting-2016-ooststellingwerf.begrotingsapp.nl/assets/media/beleidsnota_paragraaf_3_2_1.pdf
- Ecolyse BV. (1993, 1 juni) indicatief bodemonderzoek. Rapportnummer: C-855.10
- Jansma Drachten. (2001, 16 juli). Gecombineerd BSB/nulfase onderzoek. Rapportnummer: 01.432
- Wetterskip. (20PM). Legger Wetterskip Fryslân. https://www.wetterskipfryslan.nl/kaarten/leggerkaart
- Wetterskip Fryslân. (1996, 1 februari). Watervergunning.
- Professionele risicokaart. (2019)

- https://calculator.aerius.nl/
- http://geodata.rivm.nl/gcn/
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/
- http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator/
- Molenaar, J. (2007): “Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld”, Alterra-rapport 1573
- Reijnen M. (1992): “Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties”
- https://waarneming.nl/

Gehanteerde begrippen en afkortingen

- **MSV:** Motorsportvereniging De Prikkedam
- **Wm:** Wet milieubeheer
- **Besluit m.e.r. :** Besluit milieueffectrapportage
- **MER:** Milieueffectrapport
- **NRD:** Notitie reikwijdte en detailniveau
- **NNN- gebied:** Natuurnetwerk Nederland
- **KNMV:** Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
- **MON:** Motorsport Organisatie Nederland
- **(O)NK- wedstrijden:** Open Nederlandse Kampioenschap
- **Enduromotoren:** zijn crossmotoren, vanaf de fabriek viertaktmotoren en voldoen aan de wettelijke eisen voor rijden op de openbare weg en hebben een kentekenbewijs.
- **Trialmotoren:** De motorfietsen zijn speciaal ontworpen voor de trialsport. Hier is het de bedoeling een hindernissenparcours af te leggen zonder met de voeten aan de grond te komen.
- **Quads:** Een quad is een vierwielige motorfiets of brommer en dus een motorvoertuig. Utilityquads zijn gemaakt om werk te verrichten en om over ruig terrein te kunnen rijden. De sportquads worden gebruikt als sportvoertuig. In principe zijn sportquads gemaakt om zo snel en wendbaar mogelijk te zijn op een zanderig of modderig terrein, maar voor diepe modder en ander erg moeilijk terrein zijn ze minder geschikt.
- **SGW:** Stichting Samengestelde Wedstrijden Friesland (paardensport)
- **A-wedstrijd:** is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.

- **B-wedstrijd:** is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling per week vallen.

- **CROW:** Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam.

- **GVVP:** Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

- **VVN:** Veilig Verkeer Nederland

- **HMRI:** Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999

- **Besluit NIBM:** Niet in betekende mate

- **Wnb:** Wet natuurbescherming

- **GS:** Gedeputeerde Staten

- **PS:** Provinciale Staten

- **EHS:** Ecologische hoofdstructuur

- **CHK:** Cultuurhistorische kaart

- **Lt-kaart:** Landschapstypenkaart

- **FAMKE:** Friese Archeologische Monumentenkaart Extra

- **AMK:** Archeologische Monumentenkaart

- **IKAW:** Indicatieve Kaart Archeologische Waarden

- **Wbb:** Wet Bodembescherming

- **KRW:** Kaderrichtlijn Water

- **NW:** Nationaal Waterplan

- **WB21:** waterbeleid voor de 21ste eeuw

- **NBW:** Nationaal Bestuursakkoord Water

- **Ve's:** De Vervuilingseenheid ve is de eenheid waarin de vervuiling van afvalwater wordt gemeten en waarmee in Nederland de verontreinigingsheffing en zuiveringsheffing worden vastgesteld.

- **PR:** Plaatsgebonden risico

- **GR:** Groepsrisico

BIJLAGE 2

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein Prikkedam

Memo Locatiestudie

identificatie

projectnummer:

008500.20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

mw. H.M. Smit, BSc.

planstatus

datum:

24-05-2019

opdrachtgever:

Gemeente Ooststellingwerf

Inhoud

1. Inleiding **3**
1.1. Bepalen zoekgebied 3

2. Locatieafweging **5**

3. Potentiële alternatieve locaties **13**
3.1. Beoordeling alternatieve locaties 14
3.2. Overzicht kostenindicatie 23

4. Conclusie **25**

2 Inhoud

1. Inleiding

De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd te onderzoeken in hoeverre reële, alternatieve vestigingslocaties beschikbaar zijn en daarbij een ruim zoekgebied te hanteren. Met deze memo wordt de locatiestudie en de benodigde GIS- analyses beschreven.

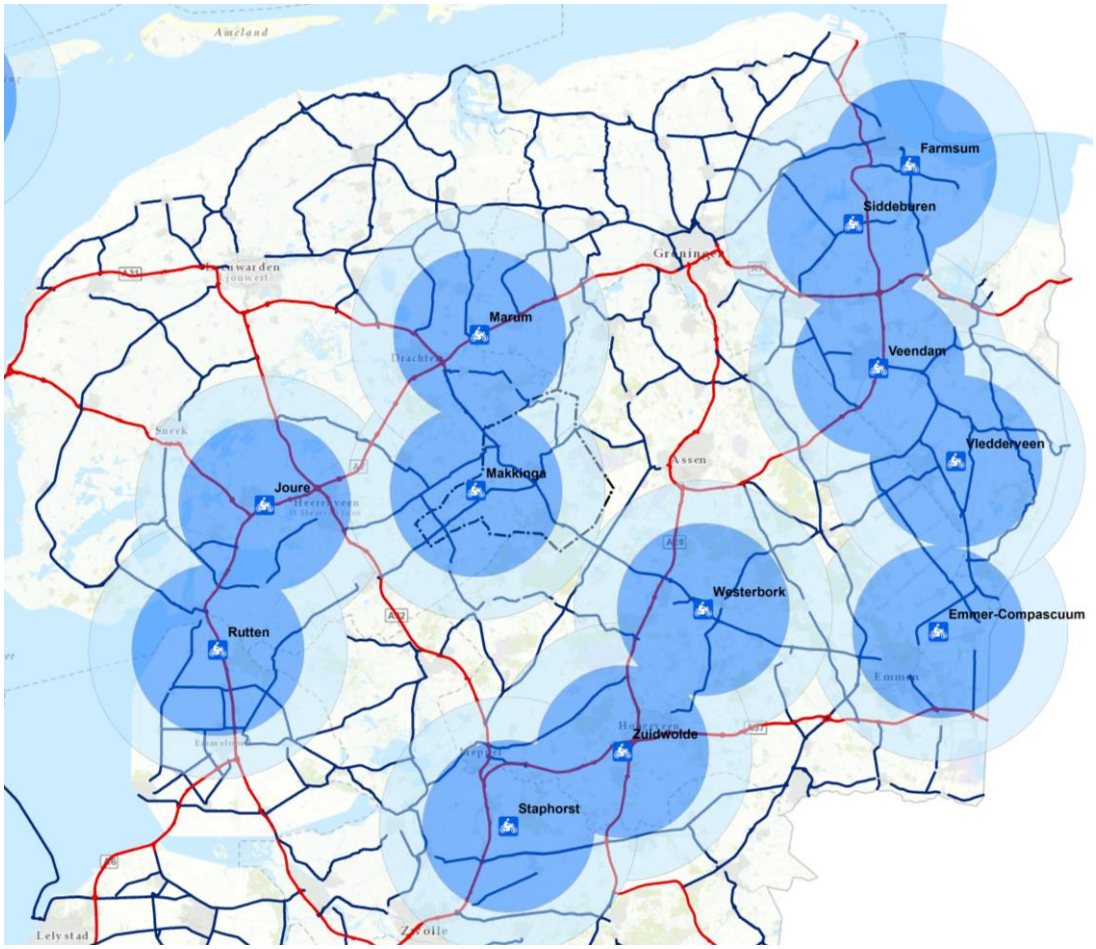
1.1. Bepalen zoekgebied

Motorcross in de regio
In de drie noordelijke provincies (met uitzondering van de Waddeneilanden) en de noordelijke helft van Overijssel en Flevoland zijn 12 motorsportcircuits te vinden. Het betreft de volgende locaties:

Adres	Postcode	Locatie	Provincie
Kloosterweg 4	9363 VJ	Marum	Groningen
Oosterlaan 5	9936 HN	Farmsum	Groningen
Hoofdweg 44	9628 CP	Siddeburen	Groningen
Jan Kokweg 8	9641 KT	Veendam	Groningen
Aviaweg 1	9585 PJ	Vledderveen	Groningen
Prikkedam 1	8432 VC	Makkinga	Friesland
Polderbosdyk 37	8502 TJ	Joure	Friesland
Veenakkers 35	7881 XA	Emmer Compascuum	Drenthe
Stukkenweg	9434 TK	Westerbork	Drenthe
Noorderweg 2	7921 PB	Zuidwolde	Drenthe
Spoordijk 2	7951 LA	Staphorst	Overijssel
Ruttenseweg 10	8314 RG	Ritten	Flevoland

Rondom deze 12 locaties zijn zones van 10 kilometer en 15 kilometer ingetekend (zie figuur 1.1). Met deze zones wordt een indicatie gegeven van het verzorgingsgebied van de terreinen. Aannemelijk is dat de meeste crossers bij voorkeur gebruik maken van het dichtstbijzijnde crossterrein. Omdat elke baan weer andere eigenschappen heeft, wordt door de crossers ook wel gebruik gemaakt van andere banen. Dit betekent dat voor wedstrijden op de Prikkedam ook crossers van andere verenigingen komen trainen op de zandondergrond. Prikkedam is het gehele jaar geopend en daardoor wordt de baan in winterperioden, wanneer andere banen gesloten zijn, ook gebruikt door crossers buiten het verzorgingsgebied.

De 10 km-zone rondom Prikkedam beslaat het zuidwestelijke deel van de gemeente Ooststellingwerf en beperkte delen van de gemeenten Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. In het noorden overlapt de 10 km-zone van Prikkedam voor een klein deel met de 10-km zone van het crossterrein Marum. De 15 km-zone rondom Prikkedam beslaat het gehele grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf en grotere delen van Opsterland, Heerenveen, Weststellingwerf en Westerveld. Deze zone overlapt voor een deel met de 15-km zone rondom de crossterreinen bij Marum (noord) en Joure (west), en raakt voor een zeer beperkt deel met de 15 km-zone rondom het crossterrein bij Westerbork (zuidoost).



Figuur 1.1: Motorcrossterreinen in Noord-Nederland

Gelet op de overlap met de zones van Marum, Joure en Westerbork liggen zoekgebieden ten noorden, westen en zuidoosten van de gemeente Ooststellingwerf niet voor de hand. Het gebied ten zuidwesten van de gemeente Ooststellingwerf (het noordoostelijke deel van de gemeente Weststellingwerf) heeft gelet op de zones wel potentie als zoekgebied. Uit bovenstaande volgt ook dat de motorcrossbaan Prikkendam geen specifieke regionale behoefte bedient, aangezien er meerdere crossterreinen in de regio aanwezig zijn. Door de specifieke eigenschappen van de zandbaan, komen er wel crossers uit de hele regio om zich voor te bereiden op een wedstrijd op deze of vergelijkbare baan.

Crossen in de gemeente

Al sinds 1946 wordt er op deze locatie gecrost. Aangezien MSV De Prikkedam bestaande rechten heeft op deze locatie en in haar statuten heeft vastgelegd dat de vereniging 'haar zetel heeft in de gemeente Ooststellingwerf', is de gemeente voornemens de mogelijkheid van de vestiging van MSV binnen de gemeentegrenzen te behouden, mits dit past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening. Aangezien de gemeente Ooststellingwerf alleen kan beslissen over gronden in de eigen gemeente en er regionaal verschillende andere motorcrossterreinen aanwezig zijn, is het hierdoor niet noodzakelijk een regionaal behoefte- of locatieonderzoek uit te voeren.

Conclusie

Gelet op voorgaande analyse wordt ervoor gekozen in het kader van dit MER het zoekgebied voor een alternatieve locatie te beperken tot het grondgebied van de gemeente Ooststellingwerf. Mocht blijken dat om milieuhygiënische redenen of na belangenafweging het niet mogelijk is de motorcrossvereniging op de huidige locatie te handhaven of elders binnen de gemeente te huisvesten, kan nader onderzoek plaatsvinden naar mogelijke alternatieven buiten de gemeente. Dit is vooralsnog niet aan de orde.

2. Locatieafweging

Ligging huidige motorcrossterrein t.o.v. beschermde gebieden en gevoelige functies
De huidige locatie is vanwege het aspect geluid lastig te legaliseren. Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Het is daarom van belang om te weten wat de huidige afstand van het terrein tot de beschermde gebieden en geluidgevoelige objecten is.

Op basis van de provinciale verordening Romte 2014 zijn de afstanden van het plangebied tot de beschermde gebieden bepaald. De huidige locatie is niet gelegen binnen een qua natuur beschermd gebied. Op een afstand van circa 4 kilometer liggen de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (het Drents-Friese Wold & Leggelderveld en het Fochteloërveen). Rondom het plangebied zijn enkele NNN- gebieden (Natuurnetwerk Nederland) gelegen. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied grenst ten westen aan het plangebied. De afstand tussen dit gebied en de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” bedraagt 70 meter. Het NNN-gebied ten oosten, ligt op een afstand van 125 meter tot het motorcrossterrein. Het plangebied is gelegen binnen een gebied dat is aangemerkt als reeds verstoord voor weidevogels. Het dichtstbijzijnde waterwingebied ligt op ruim 7 kilometer (binnen het Drents-Friese Wold & Leggelderveld). Het beekdal van de Tjonger ligt op een afstand van circa 845 meter tot de huidige locatie. Ten opzichte van het dichtstbijzijnde stiltegebied betreft de afstand tot het plangebied circa 3 kilometer.

Voor de afstand van het plangebied tot de geluidgevoelige objecten is gebruik gemaakt van het bestemmingsplan ‘Buitengebied 2016’, CBS buurtgegevens (bevolkingskernen 2011), De kadastrale kaart, Basisregistratie adresgegevens- verblijfsobject (BAG) en de richtastand voor geluid uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.
De huidige afstand tot de dichtstbijzijnde woonkern (Makkinga) betreft 1,6 kilometer. In de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid van 700 meter uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, dit betreft de woningen binnen het buurtschap Twijtel. De afstand tussen de bestemming “Sport - Motorcrossterrein” en de dichtstbijzijnde woonbestemming Prikkedam 1, bedraagt 45 meter. En tot de woning bedraagt de afstand 70 meter. Voor de beoordeling van de alternatieve locatie is gebruik gemaakt van de afstand tot de woning (geluidgevoelig object) zoals deze in de BAG-verblijfsobject is opgenomen.

Figuur 2.1 Uitsnede BP Buitengebied 2016, Enkelbestemming (bron www.ruimtelijkeplannen.nl)

Criteria alternatieve locaties

Een andere locatie binnen de gemeente heeft alleen meerwaarde als dit vanuit milieu hygiënische overwegingen duidelijke voordelen oplevert. Dit betekent dat de alternatieve locatie:

- Niet is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied, beschermd natuurgebied (Natura 2000 of NNN) of stiltegebied.
- Op voldoende afstand van woonkernen is gelegen (zie onder).
- Vergelijkbaar bodemtype heeft (Veldpodzolgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand).
- Niet is gelegen binnen een landschappelijk en of cultuurhistorisch waardevol gebied.
- Beschikbaar én voldoende omvang en breedte (minimaal 10 hectare groot, minimaal 250 meter breed).
- Goed is ontsloten, maar niet wordt doorkruist door een weg of watergang.
- Minder dan 44 woningen binnen de richtafstand van 700 meter aanwezig zijn, waarbij de afstand tot de dichtstbijzijnde woning ten minste groter moet zijn dan 70 meter (dit is de afstand tot de woning Prikkedam 1).

De belangrijkste knelpunten op de huidige locatie zijn geluid, natuur en verkeer (parkeren). Dit zijn daarom de belangrijkste onderdelen waarop milieuwinst geboekt zou kunnen worden op een andere locatie.

Analyse ligging beschermde gebieden

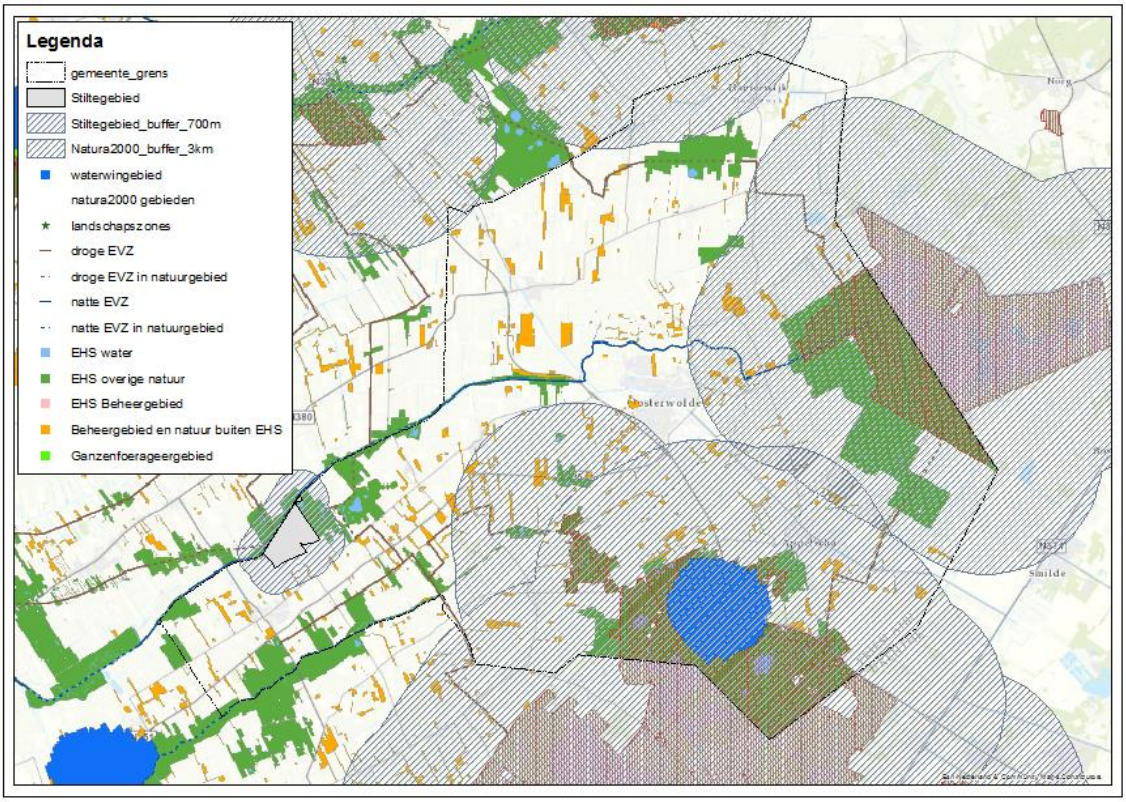
Op basis van de Verordening Romte Fryslân 2014 is gekeken naar de beschermde gebieden binnen de gemeente Ooststellingwerf. Binnen de gemeente zijn de volgende beschermde gebieden aanwezig:

– In de gemeente Ooststellingwerf liggen 2 Natura 2000-gebieden: het Fochteloërveen en het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Deze gebieden zijn gevoelig voor stikstofdepositie. Er is gekozen om een bufferzone van 3 kilometer rondom deze gebieden uit te sluiten als zoekgebied om verstoring en extra stikstofdepositie te voorkomen, aangezien ook in het verplichte rekenpro-

gramma AERIUS de stikstofdepositie van voertuigen tot maximaal 3 kilometer afstand wordt meegerekend, de verspreiding stikstof door voertuigen is in beginsel vanwege de geringe bronhoogte niet groter dan dat.

- Natuurnetwerk Nederland (NNN). De NNN-gebieden liggen verspreid binnen de gehele gemeente. De grotere gebieden zijn onder andere het Blauwe Bos boven Haulerwijk en gebieden nabij de Tjonger en de Linde. Rondom de NNN-gebieden is vooralsnog geen zone opgenomen.
- Stiltegebied en Natura 2000-gebieden. In het westelijk deel van de gemeente is een stiltegebied gelegen. Voor stiltegebieden gelden geen officiële normen voor het toelaatbaar geluidniveau in een stiltegebied vanwege externe bronnen. Het algemeen streven betreft is 42 dB(A). Om het stiltegebied niet onnodige te belasten, is in eerste instantie uitgegaan van eenzelfde bufferzone als bij woningen (700 meter, gebaseerd op een geluidniveau van maximaal 45 dB(A) bij de woningen in de dagperiode). Een grotere afstand aanhouden is niet redelijk, omdat dan wellicht geschikte gebieden afvallen die met maatwerk (wallen of schermen) het stiltegebied toch voldoende vrijwaren van geluid. Ook is de norm voor stiltegebieden niet hard en is in de provinciale verordening geen regel opgenomen voor externe werking. Voor de resterende locaties moet de afstand tot het stiltegebied mee worden genomen in de beoordeling.

In onderstaande figuur zijn de hierboven genoemde gebieden inclusief de bufferzones weergegeven.



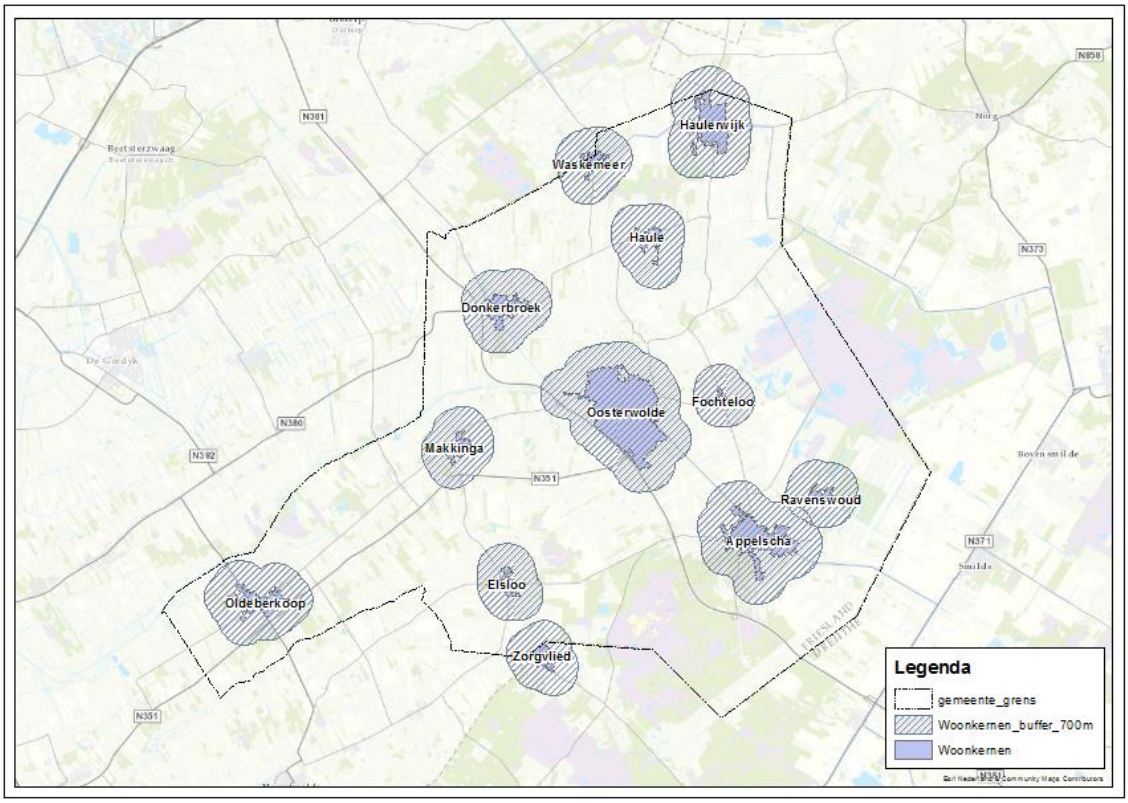
Figuur 2.2 weergave beschermde gebieden

Woongebieden

In de gemeente Ooststellingwerf liggen 13 dorpen (figuur 2.2). Dit zijn de plaatsen:

- Oosterwolde;
- Appelscha;
- Haulerwijk;
- Donkerbroek;
- Oldeberkoop;
- Makkinga;
- Waskemeer;
- Elsloo;
- Haule;
- Ravenswoud;
- Fochteloo;
- Langedijke;
- Nijeberkoop.

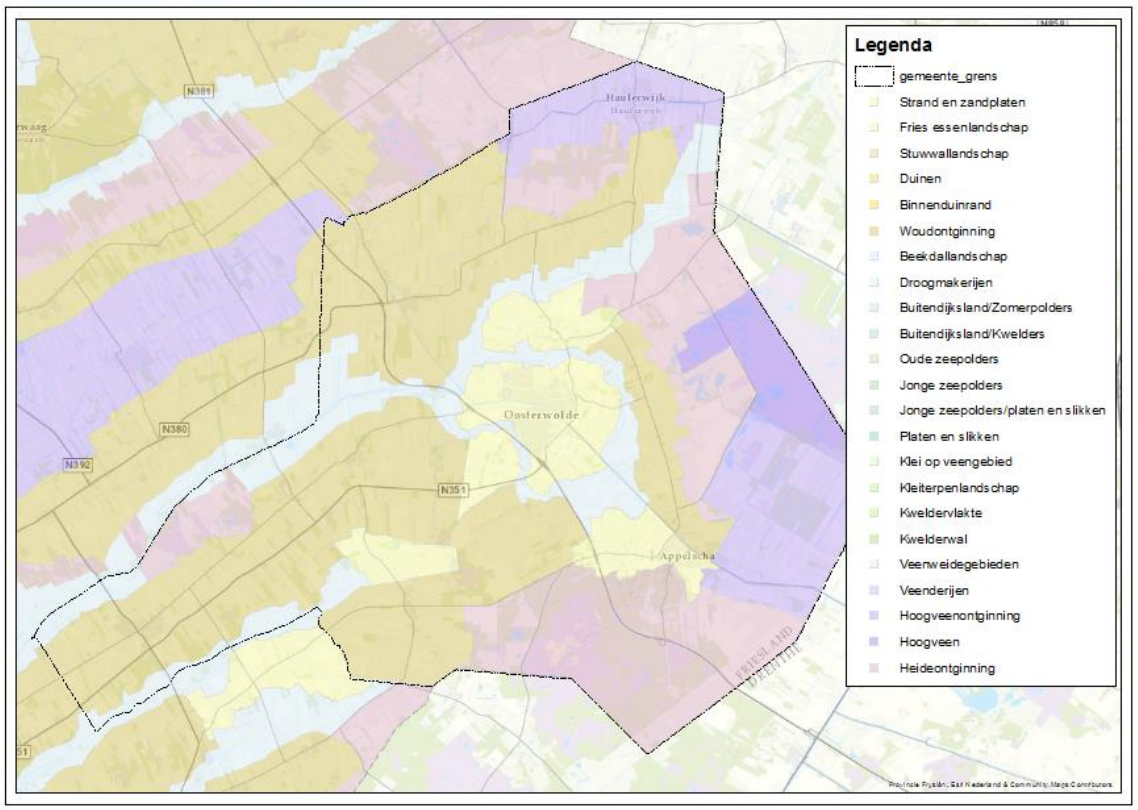
Voor de woonkernen is gekozen om een bufferzone van 700 meter op te nemen op grond van de richtafstand voor crossterreinen uit de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering. Binnen deze zone is een motorcrossterrein in beginsel niet wenselijk omdat hierbinnen milieuhinder vooraf niet is uit te sluiten. De dorpen en de gronden binnen deze zone zijn in deze analyse dan ook uitgesloten. Het dorp Langedijke is niet opgenomen in de gebruikte dataset (CBS- bevolkingskernen 2011). Het dorp is gelegen tussen de kern Oosterwolde en Elsloo. Ten zuiden net buiten de gemeentegrens van Ooststellingwerf ligt de plaats Zorgvlied. De bufferzone strekt zich uit binnen het onderzoeksgebied en is daardoor meegenomen in de analyse.



Figuur 2.3 Woonkernen inclusief bufferzone 700 meter

Landschappelijke kenmerken

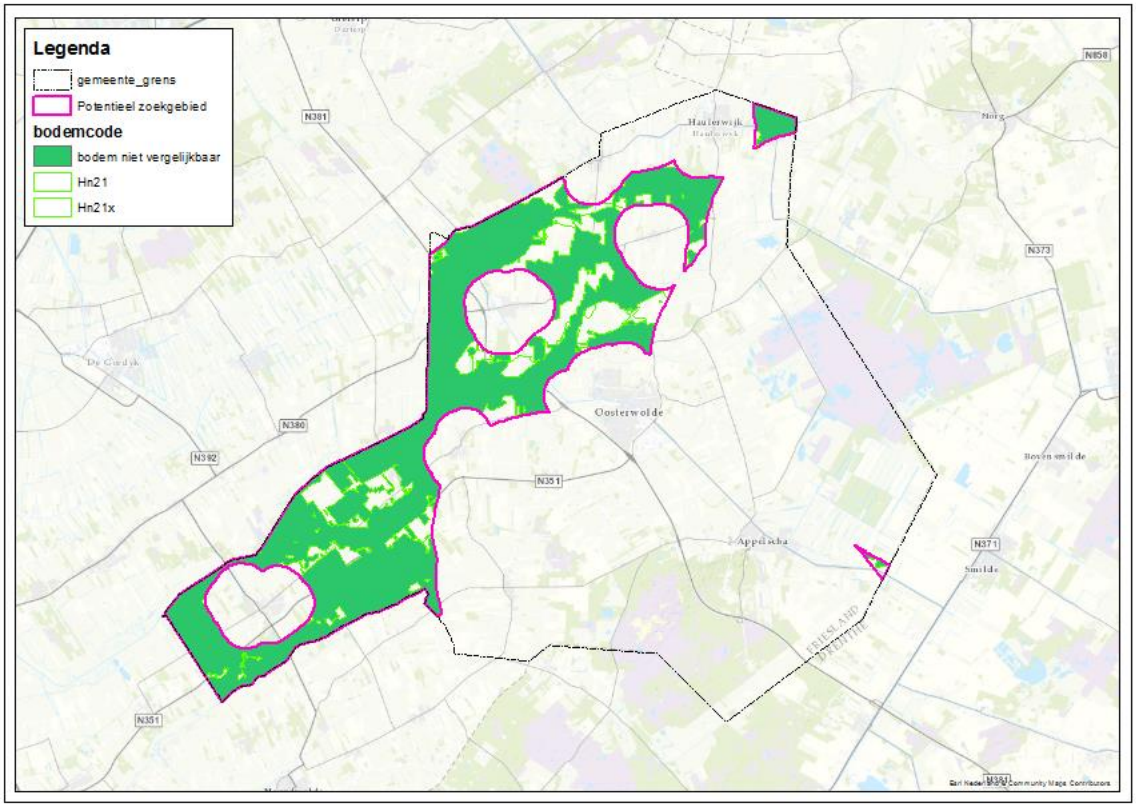
Binnen de gemeente is een aantal landschapstypen (figuur 2.3) te onderscheiden namelijk: Woudontginning, Heideontginning, Beekdallandschap, Fries essenlandschap, Hoogveenontginning en Hoogveen. De landschapstypen Hoogveen en Hoogveenontginning zijn vanwege de ligging binnen Natura 2000-gebied in de voorgaande analyse al uitgesloten. Vanwege de landschappelijke kwaliteiten (openheid) en waterhuishouding (vasthouden en bergen water) zijn de beekdalen ook uitgesloten als vestigingslocatie. Het betreft hier de beekdalen van de Tjonger (inclusief bovenlopen) en de Linde.



Figuur 2.4 Landschapstypen

Bodem

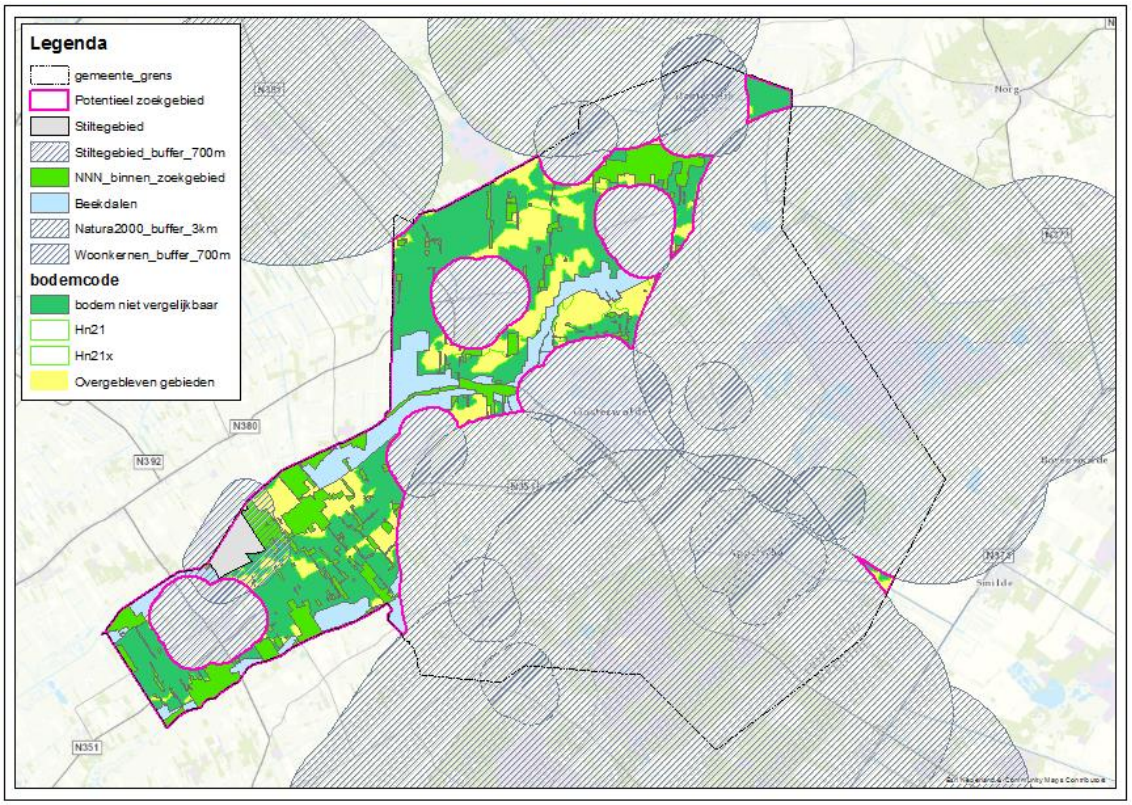
Uit de hiervoor genoemde beschermde gebieden is een potentieel zoekgebied ontstaan. In deze gebieden wordt met behulp van de bodemkaart gezocht naar een vergelijkbare bodemtype zoals deze in Prikkedam voorkomt, zodat een vergelijkbare baan kan worden gerealiseerd. De bodem van het motorcrossterrein Prikkedam bestaat uit Hn21 Humuspodzolgronden zonder ijzer- huidjes met een dikte van 0-30cm, ook wel veldpodzolgronden genoemd. Deze gronden bestaan uit; leemarm (0-17,5 %)en zwak lemig fijn zand (<210 µm). In figuur 2.4 zijn deze gebieden weergegeven. Binnen de gemeente zijn meerdere zandgronden aanwezig, maar de dikte van de humushoudende bovengrond en de textuur van de bovengrond varieert sterk. De gebieden met overige bodemtypen worden hierdoor uitgesloten, aangezien er reeds meerdere crossterreinen aanwezig zijn en een van de kenmerken van De Prikkedam de ondergrond is.



Figuur 2.5 Bodemtype Hn21 en bodemtype niet vergelijkbaar met Prikkedam

Uitkomst locatieonderzoek criteria beschermde gebieden

In figuur 2.5 is een totaalbeeld opgenomen van de voorgaande analyses. Op basis van de voorgaande analyse zijn gebieden uitgesloten als potentieel zoekgebied. Na uitsluiting van deze gebieden blijft een aantal gebieden over (gele gebieden) die nader moeten worden onderzocht.



Figuur 2.6 Totaalbeeld uitgesloten gebieden.

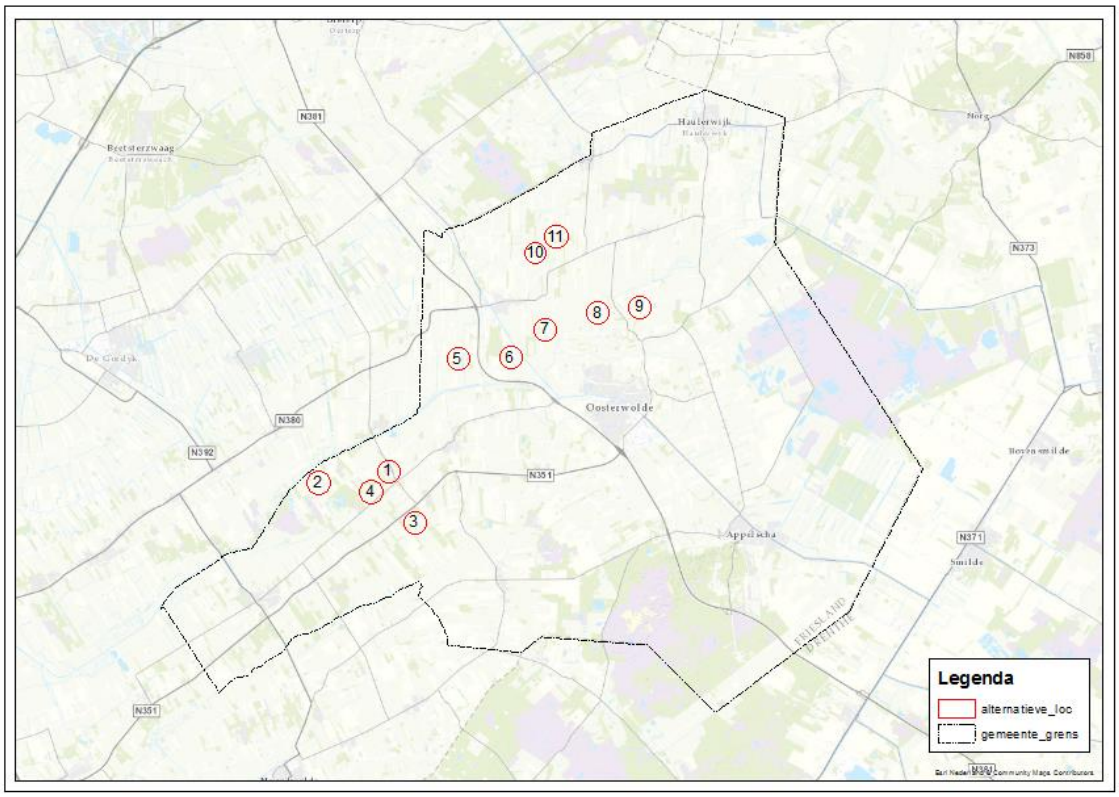
3. Potentiële alternatieve locaties

De huidige locatie heeft een oppervlakte van circa 10,5 hectare. De oppervlakte van de potentiële alternatieve locaties zal vergelijkbaar moeten zijn met de oppervlakte van het huidige terrein. Dit omdat de lengte en breedte van de crossbaan moet voldoen aan de KNMV normen en de benodigde parkeerruimte ingevuld moet worden op het eigen terrein. Het uitgangspunt is dan ook te zoeken naar een locatie van circa 10 hectare. De ligging van een alternatief terrein zal niet overeenkomen met de locatie Prikkedam. Daarom is gekozen om een cirkel op te nemen met een vergelijkbare afmeting van de locatie Prikkedam. Deze cirkel is op de overgebleven gebieden gelegd waardoor 10 locaties voldoen aan de globale afmetingen.

In de onderstaande tabel en afbeelding staat de locatie Prikkedam (1) en 10 potentiële alternatieve locaties die voldoen aan de in hoofdstuk twee genoemde criteria.

Tabel 3.1. Potentiële alternatieve locaties

Nummer	Adres	Opmerking
1	Prikkedam	Huidige locatie
2	Alberdalaan	2 percelen, goede ontsluiting, ca. 800 meter afstand tot stiltegebied
3	Bovenweg 5	16 ha, wordt doorsneden door infrastructuur
4	Grindweg 23-1	Locatie bestaat uit ca. 8 percelen.
5	Tjabbekamp 8-12	1 perceel ca 10 ha, goede ontsluiting
6	Tjabbekamp 6-4	Doorsneden door weg, oppervlak te klein
7	De Pegge 6	1 perceel, groot genoeg, goede ontsluiting
8	Jardinga 7	3 percelen, ontsluiting iets van doorgaande weg af
9	Schrappinga 8	Doorsneden door infrastructuur
10	Bovenveld 9	Ca. 12 ha, goede ontsluiting
11	Schansdijk 15	Meerdere percelen, ontsluiting goed.



Figuur 3.1 Potentiële alternatieve locaties

Een locatie is niet bruikbaar als deze wordt doorsneden door een (water)weg en er aan beide zijden van deze (water)weg onvoldoende ruimte overblijft, daarom vallen de locaties 3, 6 en 9 alsnog af. De overige 7 potentiële alternatieve locaties zijn nader onderzocht om te bezien of deze duidelijke milieu hygiënische voordelen hebben ten opzichte van de huidige locatie.

3.1. Beoordeling alternatieve locaties

Op basis van de onderstaande aspecten worden de overgebleven locaties beoordeeld ten opzichte van de huidige locatie.

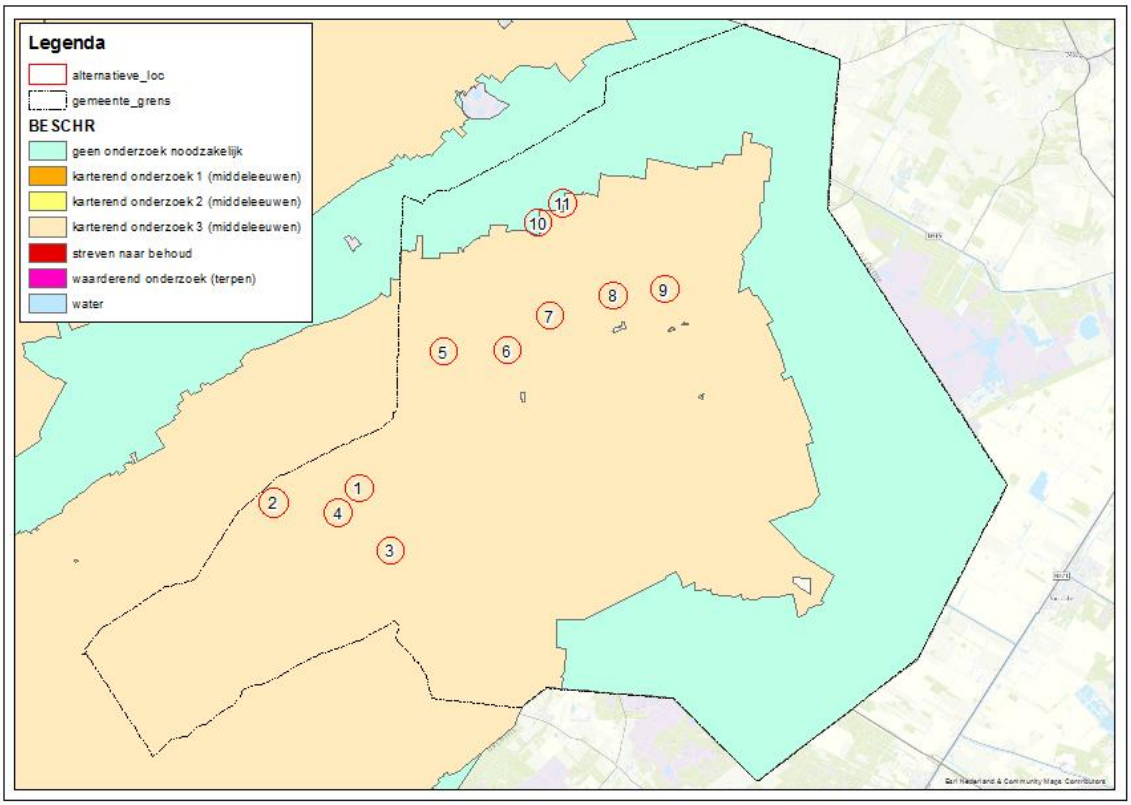
- Bereikbaarheid: ligging nabij hoofdwegen.
- Logische ligging ten opzichte van wegen en kadastrale percelen, zodat een bereikbare en logisch vormgegeven crossbaan mogelijk is.
- Landschappelijke inpassing: mogelijkheden om een crossbaan met verhogingen (springbulten) en geluidwallen landschappelijk in te passen.
- Archeologische waarden.
- Hoeveelheid woningen binnen 700 meter afstand (richtafstand) op basis van BAG-gegevens (verblijfsobject), in de huidige situatie zijn 44 woningen gelegen binnen de richtafstand voor geluid.
- Kortste afstand van een mogelijke crossbaan tot woningen (>70 meter, op de huidige locatie is de afstand van de bestemming motorcrossterrein tot de dichtstbijzijnde woning circa 70 meter).
- Andere locatieafhankelijke aspecten, bijvoorbeeld de aanwezigheid van risicobronnen (EV).

Per locatie is een tabel opgenomen met de beoordeling en een korte beschrijving. Daarnaast zijn de kaarten van de locaties opgenomen met de ligging van de beoordeelde beschermde gebieden. Voor de beoordeling van de afstand tot woningen is bij locaties die groter zijn dan de huidige locatie, steeds voor de crossbaan dat gedeelte van de locatie genomen dat dezelfde omvang en verhouding heeft als de huidige crossbaan en op een zo groot mogelijk afstand van de woningen ligt.

Archeologische waarden

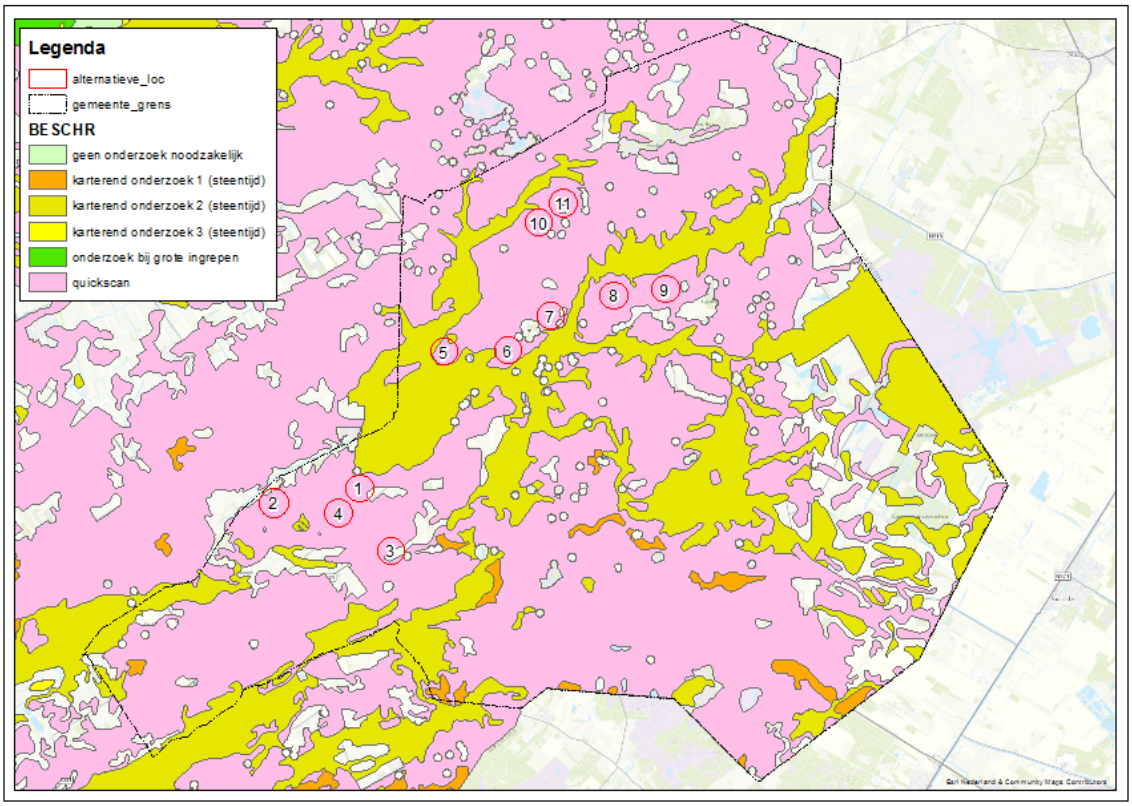
Omdat voor elke locatie vergelijkbare archeologische waarden gelden zijn deze als geheel beoordeeld op basis van de archeologische advieskaart FAMKE. In FAMKE is het onderscheid gemaakt tussen de periode “ijzertijd- middeleeuwen” en de “steentijd-bronstijd” (zie figuur 3.2 en 3.3).

In de periode ijzertijd en bronstijd vallen alle locaties binnen het advies “karterend onderzoek 3”. De locaties 10 en 11 zijn deels gelegen binnen de zone “geen onderzoek”.



Figuur 3.2 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (ijzertijd-middeleeuwen)

Voor de periode steentijd - bronstijd zijn alle potentiële locaties gelegen binnen het advies “quickscan” Locaties 3 ligt deels binnen het advies “karterend onderzoek 1”. Binnen locatie 7 is deels “streven naar behoud” en “vuursteenvindplaats” van toepassing. Locatie 11 bevat ook het advies “vuursteenvindplaats”.



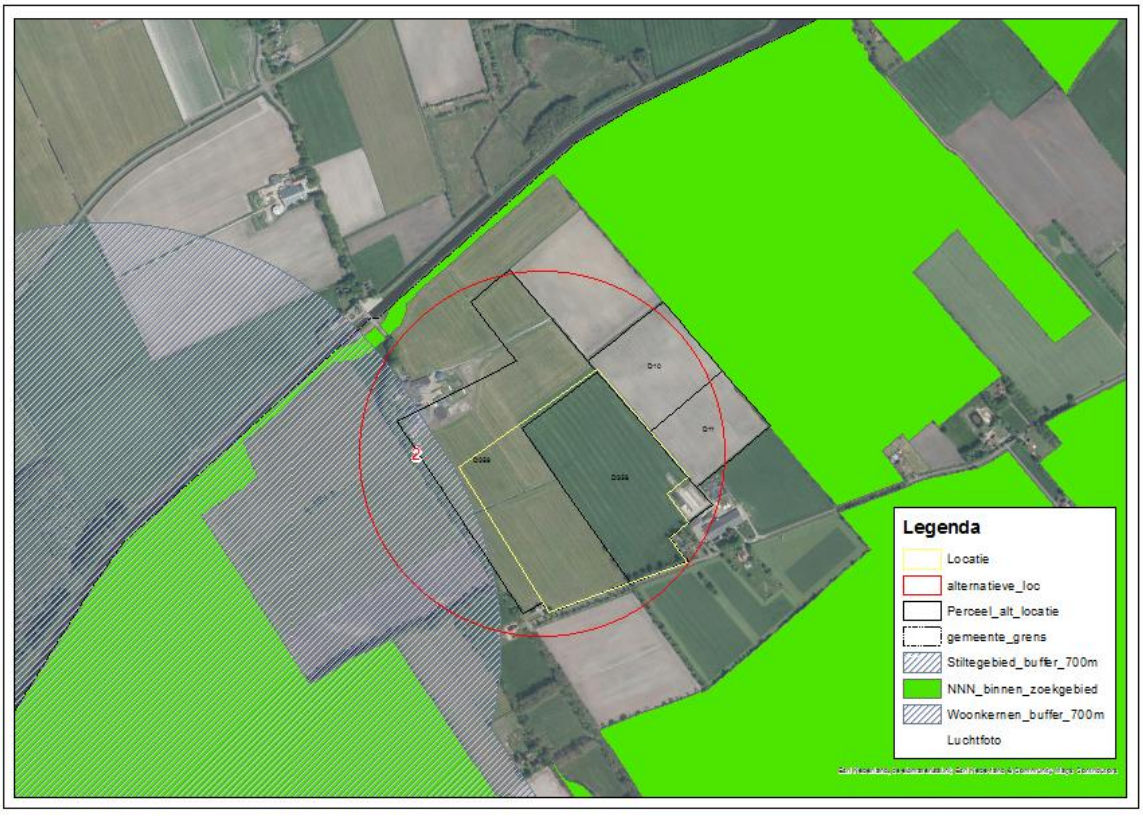
Figuur 3.3 Uitsnede Potentiele locaties en FAMKE advieskaart (steentijd-bronstijd)

Uit deze beschouwing blijkt dat de onderzoeklast voor alle potentiële locaties vergelijkbaar zijn. Locatie 7 scoort iets slechter vanwege de hoge verwachting van archeologische waarden uit de steentijd en bronstijd. Zonder nader onderzoek kan nog niet worden bepaald of locatie 7 kan worden uitgesloten als mogelijke alternatieve motorcrosslocatie. Locatie 7 is daarom meegenomen in de volgende beoordeling.

Locatie 2

Locatie 2 ligt aan de Alberdalaan en Egypte. Het stiltegebied ligt op een afstand van ca. 800 meter. Verder zijn de percelen omringt door NNN-gebieden. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op 10 à 20 meter afstand, afhankelijk waar de crossbaan precies komt. Het enige voordeel van deze locatie ten opzichte van de huidige is dat er minder woningen zijn gelegen binnen de richtafstand van 700 meter. De richtafstand is echter slechts een eerste indicatie: het gaat er uiteindelijk om bij hoeveel woningen de grenswaarden worden overschreden. Uit het 1e fase MER-rapport is bekend dat dit niet het geval is voor alle woningen binnen deze richtafstand. Het aantal woningen binnen 700 meter levert wel een pluspunt op maar de ligging ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen en de gevoelige gebieden is kleiner dan de huidige situatie. Dat maakt dat deze locatie minder geschikt is dan de huidige locatie.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Alberdalaan en Egypte	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	19 woonfuncties	+
Kortste afstand woningen	10 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	De locatie is omringt door NNN en grenst aan de bufferzone stiltegebied.	-



Locatie 4

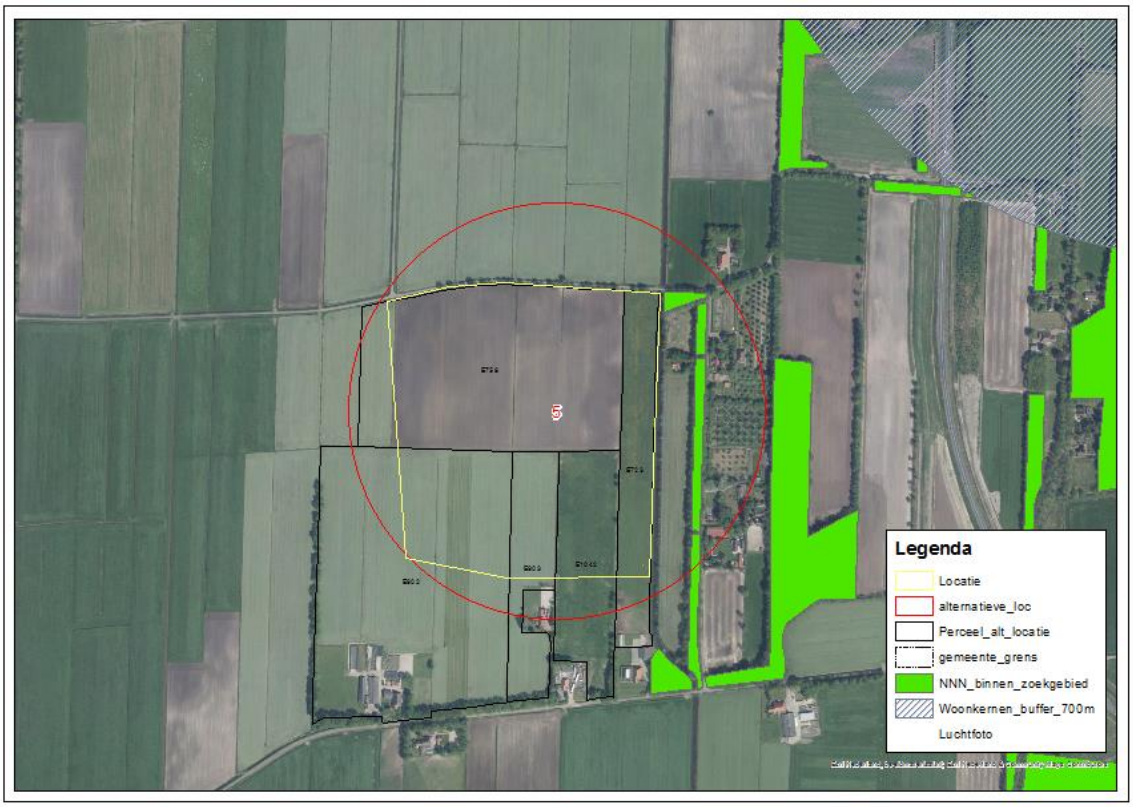
Locatie 4 ligt aan de Grindweg. De locatie is groter dan de huidige locatie. Er zijn 4 woningen op een kortere afstand van de meest gunstig gekozen ligging voor een crossbaan gelegen dan de huidige situatie. Het grootste gedeelte van de woningen binnen de 700 meter buffer zijn ook in de huidige situatie gelegen binnen deze zone. De woningen die in de huidige situatie hinder ondervinden, zal bij deze locatie ook geluid ervaren. Het gebied grenst aan een NNN-gebied. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige sloten-structuur moeten worden aangepast. De realisatie van een motorcrossterrein op deze locatie biedt geen duidelijke milieuhygiënische voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Grindweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen	4 woningen binnen 70 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebie-den/functies	Locatie grenst aan NNN-gebied	-

Locatie 5

Locatie 5 ligt aan een doorgaande weg 't Hoogezand. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning is vergelijkbaar met de huidige locatie. Het betreft een open landschap dat aan de noordzijde enigszins wordt afgeschermd door een bomenrij langs 't Hoogezand. De plaatsing van geluidwallen/-schermen zal het open karakter benadelen. Het aantal woningen binnen de bufferzone van 700 meter is wel aanzienlijk minder dan de huidige situatie. Ten behoeve van de aanleg zal de huidige slotenstructuur moeten worden aangepast. Deze locatie zou alleen op basis van het aantal woningen binnen 700 meter richtafstand een voordeel bieden ten opzichte van de huidige locatie. Dit geringe effect weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing aan de zuidzijde en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen.

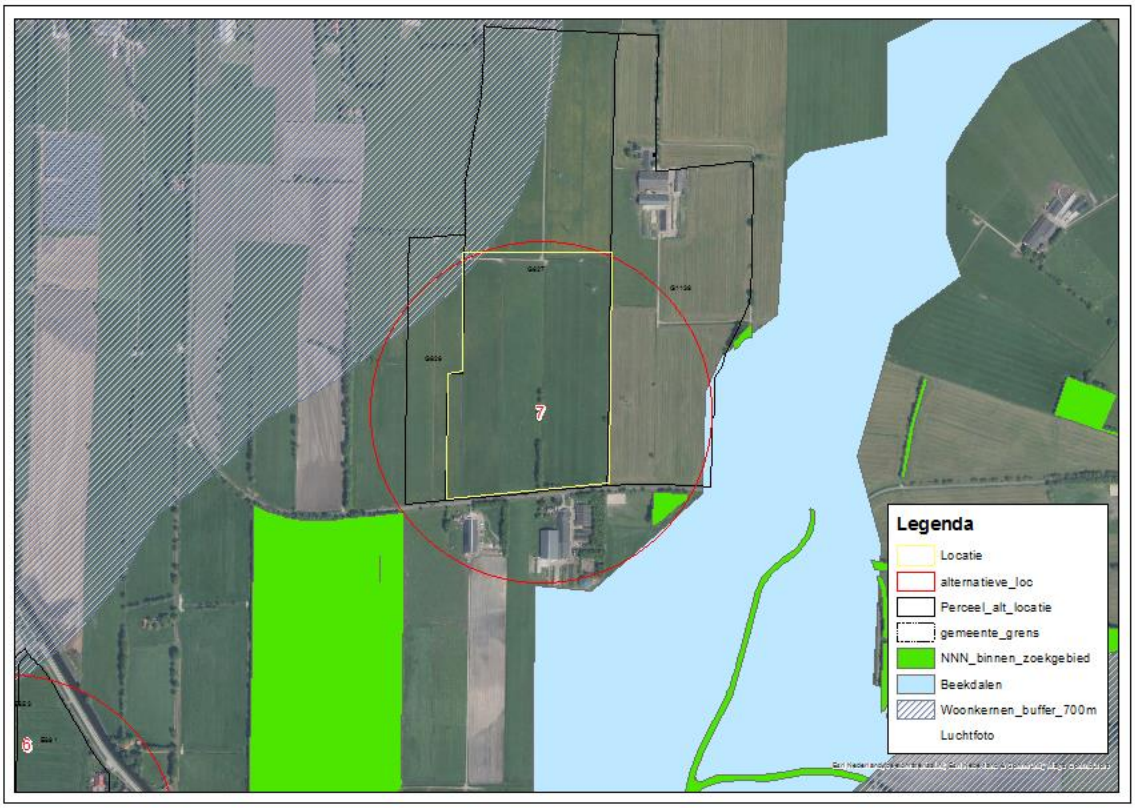
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	't Hoogezand	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap, ten noorden bomenrij langs 't Hoogezand	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	18	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 75 meter	0
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Kortere afstand tot woonkernen dan de huidige situatie	-



Locatie 7

Locatie 7 ligt aan de doorgaande weg De Pegge. De locatie grenst aan de bufferzone van 700 meter vanaf woonkernen. Er zijn 2 woningen gelegen binnen 70 meter afstand. Aan de oostkant is het beekdal gelegen waarbij de realisatie van een motorcrossterrein en bijbehorende geluidwallen/schermen een afbreuk doen aan het open karakter van dit gebied. Binnen het gebied ligt ook een hoogspanningstracé die een belemmering vormt voor de inrichting en het gebruik van het terrein. De afstand tot de woningen kan binnen deze locatie niet worden vergroot door de aanwezigheid van het hoogspanningstracé. Ook het realiseren van springbulten onder het hoogspanningstracé is niet wenselijk. Om deze reden heeft deze locatie per saldo geen grote (milieuhygiënische) voordelen ten opzichte van de huidige locatie.

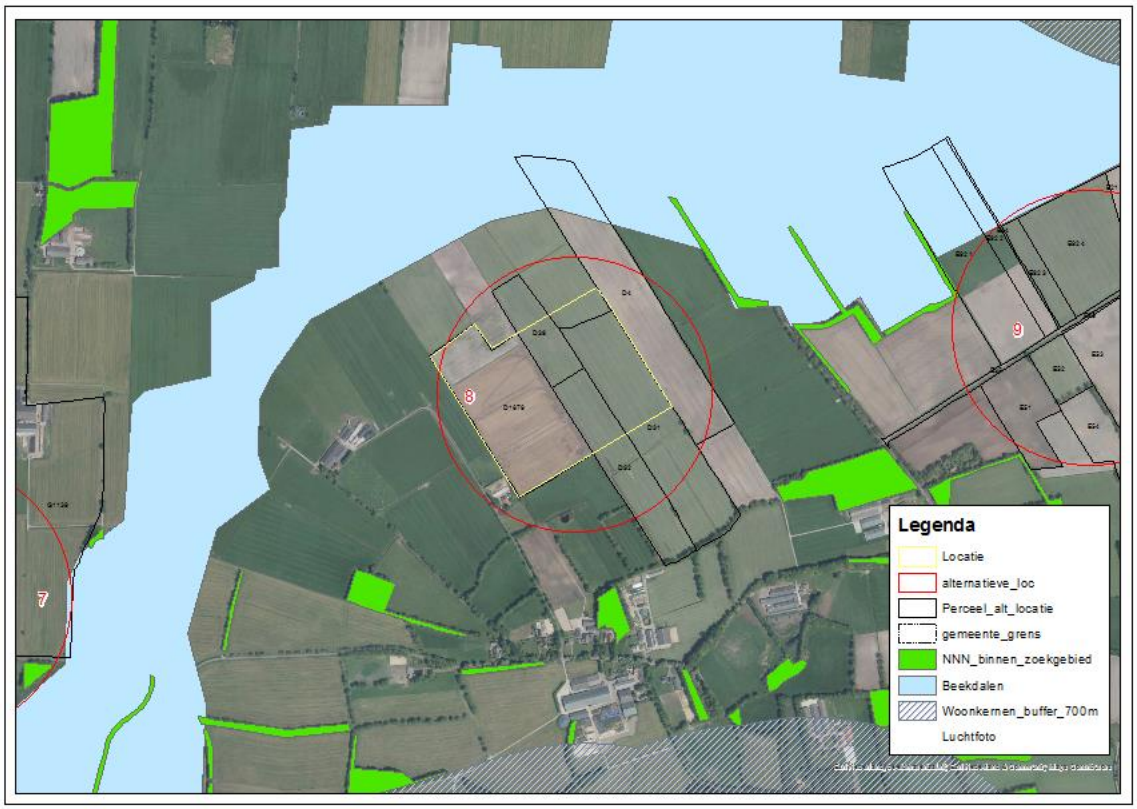
Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	De Pegge	0
Logisch ligging percelen	Sloten en bomenrij aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap met enkele bomenrij	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	29	+
Kortste afstand woningen	2 woningen op 40 en 50 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Hoogspanningsmast, grenst aan buffer woonkernen, korte afstand van beekdal, grenst aan buffer woonkernen.	-



Locatie 8

Locatie 8 ligt ten noorden van Jardinga. De ontsluiting vindt plaats via een erftoegangsweg, waardoor deze qua bereikbaarheid slechter scoort dan de huidige locatie. Vanwege de ligging nabij een beekdal en het kenmerkende open landschap, zal een motorcrossterrein met geluidwallen of schermen afbreuk doen aan het landschap. De dichtstbijzijnde woning grenst aan de locatie waardoor ook deze locatie niet beter scoort dan de huidige locatie. Deze woning is tevens ook de enige woning binnen een straal van 200 meter. Het geringe aantal woningen dat hinder ondervindt, weegt niet op tegen de nadelen van landschappelijke inpassing en de kosten van verplaatsing, inclusief het aanleggen van nieuwe geluidwallen en infrastructuur.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Ontsluiting via erftoegangsweg	-
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig, toegangsweg erf	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	16	+
Kortste afstand woningen	1 woning op 35 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Op korte afstand van beekdal	-



Locatie 10

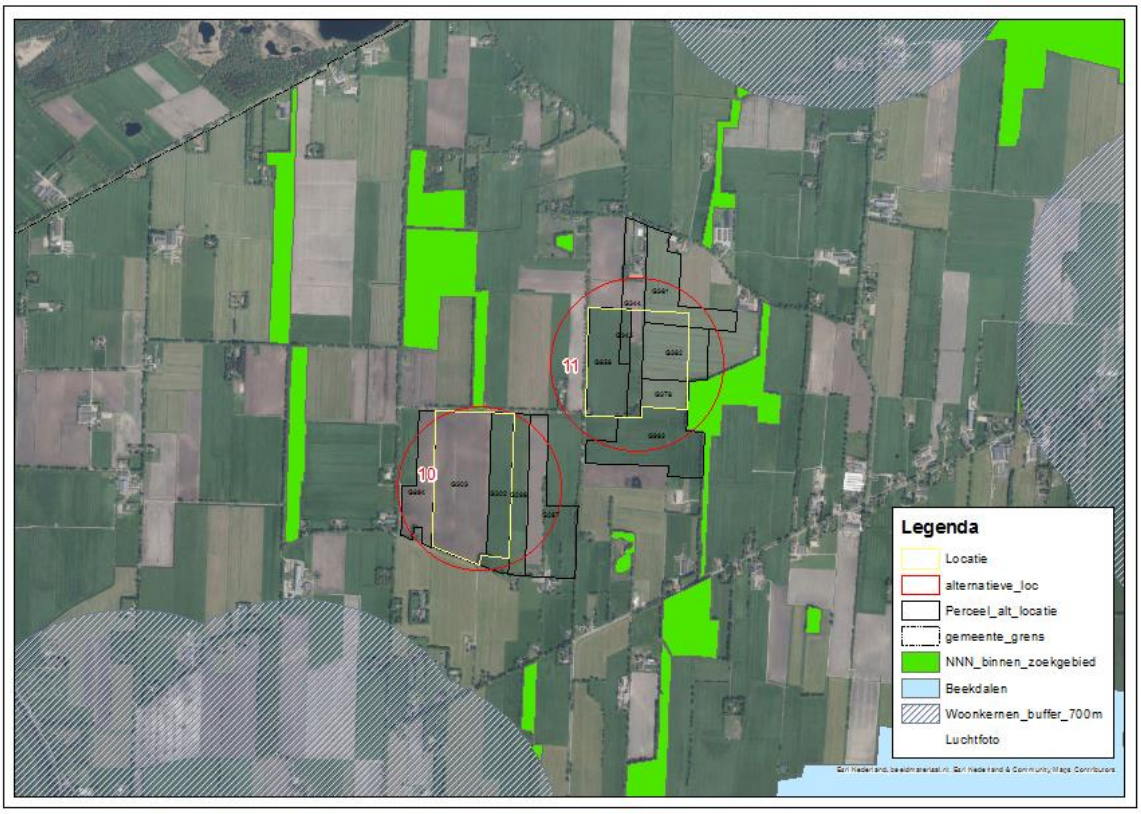
Locatie 10 ligt aan de Molenweg. De ontsluiting van het gebied is vergelijkbaar met de huidige situatie. Binnen 700 meter afstand zijn 38 woningen gelegen. De dichtstbijzijnde woning ligt op 60 meter afstand en scoort daardoor iets slechter dan de huidige locatie. Het gebied betreft een open landschap, de realisatie van geluidwallen heeft een grote impact op het open karakter. Daarnaast zal met de inrichting van het terrein de bestaande waterhuishouding moeten worden aangepast. Op basis van het bovenstaande is ook deze locatie minder geschikt dan de huidige locatie. Ook voor deze locatie geldt dat de afstanden tot woningen geen voordeel bieden en de landschappelijke inpassing wel lastig kan worden. Op basis hiervan zijn er geen grote milieu hygiënische voordelen.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Molenweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	38	0
Kortste afstand woningen (70 meter)	1 woning op 60 meter	-
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies		0

Locatie 11

Locatie 11 ligt aan de Schansmeerweg. De ontsluiting is vergelijkbaar met de huidige locatie. Binnen 700 meter afstand van de locatie zijn 39 woningen gelegen en de afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt 90 meter. Hierop scoort deze locatie iets beter dan de huidige locatie. Wel grenst het gebied aan een NNN-gebied en zullen de aanwezige sloten moeten worden gedempt. Binnen de locatie is mogelijk een vuursteenvindplaats aanwezig. Een waarderend archeologisch onderzoek is noodzakelijk. De plaatsing van geluidwallen of schermen zal afbreuk doen aan het open landschap.

Aspect	Omschrijving	Beoordeling
Bereikbaarheid	Schansmeerweg	0
Logisch ligging percelen	Sloten aanwezig	-
Landschappelijke inpassing	Open landschap	-
Hoeveelheid woning binnen 700 meter	39	0
Kortste afstand woningen	1 woning op 90 meter	+
Ligging t.o.v. beschermde gebieden/functies	Grenst aan NNN gebied	-
Ligging t.o.v. overige omgevingsaspecten		0



3.2. Overzicht kostenindicatie

Het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie brengt kosten met zich mee. Deze kosten bestaan voornamelijk uit de aankoop van een locatie, benodigde onderzoeken en procedures, de inrichting van het terrein en de inpassing in het landschap. Hieronder is een indicatie gegeven van de kosten die hiermee gemoeid zijn.

Aanschaf grond
Voor het realiseren van een motorcrossterrein is een locatie met een oppervlakte van circa 10 hectare nodig. De gemiddelde grondprijs voor bouwgrond De Wouden (februari 2019), bedraagt € 87.523,- . Bij aankoop van circa 10 hectare zal de koopprijs rond de € 875.230,- liggen (Bron: www.boerderij.nl).

Het grootste deel van de agrarische cultuurgrond in de gemeente is ingericht als grasland. Uit de potentiële locaties blijkt dat er ook percelen zijn met grasland. De prijs van een hectare grasland is lager (€ 44.869,-/ha). Bij aankoop van 10 hectare grasland, bedraagt de prijs circa € 448.690,- . De verkopende partij zal vanwege de realisatie van een motorcrossterrein een hogere grondprijs kunnen vragen. Een schatting van deze hogere grondprijs kan op dit moment niet worden gemaakt.

Geluidsmaatregelen
Voor de te realiseren geluidmaatregelen zijn circa 70.000 m^3 grond voor grondwallen en circa 2.500 m^2 schermen nodig. Voor grond wordt gerekend met € 15,- per m^3 voor aanleg en transport en levering, als die niet gewonnen kan worden op locatie (70.000 m^3 * €15,- = € 1.050.000,-). Voor het plaatsen van een topscherm wordt gerekend met € 300,- per m^2 voor schermen van ca. 4 meter hoogte. (2.500 m^2 *€ 300,- = €750.000,-) zijn kosten inclusief arbeidsuren. Overigens is de aanleg van de crossbaan niet in deze prijs meegenomen.

Clubgebouw met sanitaire voorzieningen
De gemiddelde kosten van een clubgebouw bedragen € 1.150,- per m^2. Het huidige clubgebouw heeft een oppervlakte van 116 m^2. Voor het realiseren van een vergelijkbaar nieuw clubgebouw zal circa € 133.400,- nodig zijn.

Verkeersmaatregelen
Op de nieuwe locatie moeten ook verkeersmaatregelen worden getroffen, zoals de aanleg van een inrit vanaf de openbare weg. De kosten hiervan zijn afhankelijk van de afstand tot de openbare weg, het type openbare weg, de aanwezigheid van watergangen en benodigde kunstwerken, de keuze van het materiaal et cetera. Het realiseren van een toegangsweg bestaande uit asfalt bedraagt circa € 160,- à € 170,- per m^2. Indien voor de nieuwe inrit wordt uitgegaan van 100 m^2 asfalt, bedragen de kosten van deze inrit circa € 17.000,-. De kosten voor het aanleggen van een openverharding zoals in de huidige situatie zijn niet berekend. Ook het plaatsen van duikers of andere maatregelen is niet meegenomen in de berekening.

Inpassingsmaatregelen
Om de geluidswallen op een acceptabele manier in het landschap vorm te geven is het plaatsen van een bomenrij noodzakelijk. Hierbij wordt uitgegaan dat het terrein 317 meter lang en breed is. Dit komt uit op een totale lengte van 1.300 meter. Voor de landschappelijke inpassing wordt gerekend met 2 bomenrijen. Daarmee komt de totale lengte op 2.600 meter. Uitgaande van bomen met een hoogte van 8 meter en een kroonbreedte van 4 meter, zijn er circa 650 bomen nodig. De kosten voor zo'n boom inclusief de werkzaamheden ter plaatse (zoals gat graven, paal slaan, grondverbetering, e.d. liggen tussen € 250,- en € 300,- . In totaal bedragen worden de kosten voor de landschappelijke inpassing daarmee ingeschat op circa € 195.000,- .

Aanpassen waterhuishouding en riolering
De gemiddelde kosten voor het aansluiten op bestaande riolering (DWA) bedragen circa € 110,- per meter. In de huidige situatie is de afstand van het clubgebouw tot de oostkant van de weg Prikkedam (van uitgaande dat daar riolering is gelegen) circa 70 meter. De kosten voor de aansluiting op het riool met een dergelijke afstand bedraagt circa €7.700,- .

Benodigde onderzoeken en procedures
Ook voor het voeren van de procedures voor bestemmingsplan en vergunningen voor de nieuwe locatie, moeten kosten worden gemaakt. De kosten voor het voorbereiden van een bestemmingsplan, met een MER, geluid-, archeologisch - ecologisch- en bodemonderzoek en advies voor waterhuishouding, et cetera worden op basis van de plankostenscan van het ministerie geraamd op circa € 1.000.000,- , waarvan het ruimtelijke ordening gedeelte circa € 250.000,- bedraagt.

Verkoop huidige locatie
Wanneer het motorcrossterrein wordt verplaatst naar de alternatieve vestigingsplaats, kan de bestaande vestigingsplaats worden verkocht. Het is aannemelijk om het huidige terrein een natuurbestemming te geven. De grondprijs voor natuurgrond is aanzienlijk lager dan bouwgrond of grasland. In Friesland databank (2016) worden gemiddelde grondprijzen genoemd tussen € 8.700,- en € 15.300,- per hectare. Dit houdt in dat het maximale bedrag voor deze locatie circa € 175.950,- bedraagt (11,5 ha * € 15.300,-). Het saneren van eventuele bodemverontreiniging en de sloop van gebouwen is niet meegenomen in de berekening.

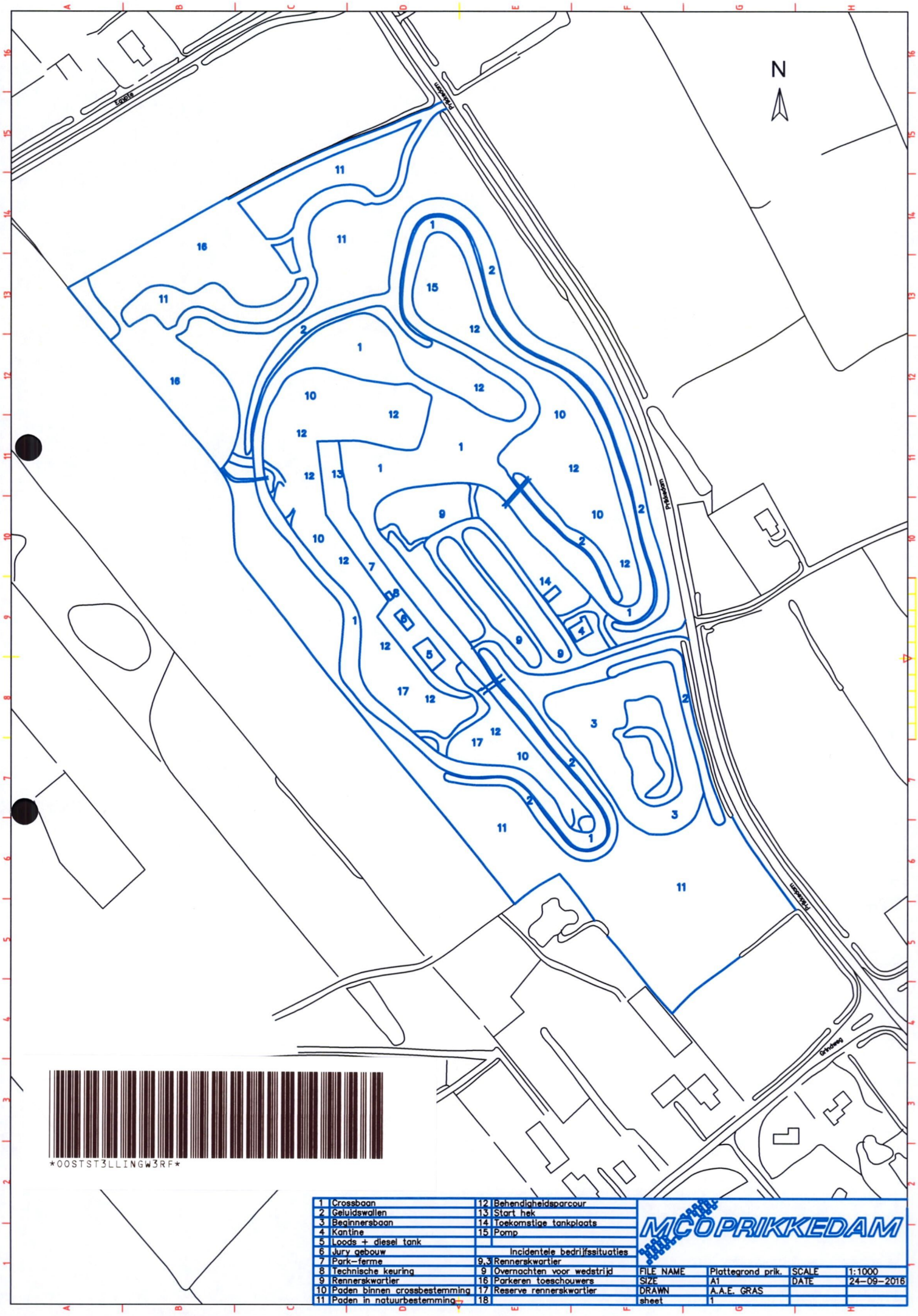
Conclusie
In totaal bedragen de globale kosten voor het realiseren van een motorcrossterrein op een nieuwe locatie ten minste € 4.028.330,- . Circa € 175.950,- kan als opbrengt worden gezien voor de verkoop van de huidige locatie.
De genoemde kosten zijn gebaseerd op het Bouwkostenkompas, Database kosten kentallen van Rho adviseurs en de Plankostenscan 2018 VNG.

4. Conclusie

Voor alle locaties geldt dat één of meerdere agrarische percelen moeten worden aangekocht en dat de bestemming dient te worden gewijzigd. Daarnaast liggen bij alle locaties woningen op vergelijkbare afstand als bij de huidige locatie, zodat ook in de nieuwe situaties de locaties moeten worden ingericht met geluidwallen en/of -schermen. Aangezien alle locaties zijn gelegen in open landschap is de landschappelijk inpassing van deze wallen en schermen een belangrijk aandachtspunt. Bij alle locaties zal een aanpassing moeten plaatsvinden van de waterhuishouding. Ook zal bij alle locaties een archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

Er zijn daarom geen locaties beschikbaar die duidelijke milieuhygiënische voordelen bieden ten opzichte van de huidige locatie. Alleen bij locatie 11 en 5 is de afstand tot de dichtstbijzijnde woning groter, maar deze afstand is niet zodanig groot dat er akoestisch gezien een veel gunstigere situatie ontstaat. Daarnaast geldt dat in de huidige situatie reeds jaren een hoger geluidsniveau bij de dichtstbijzijnde woningen is toegestaan. In het MER moet beoordeeld worden of dit nog steeds redelijk is, maar in nieuwe situaties is dit (in beginsel) niet toelaatbaar. Dit betekent dat bij alle alternatieve locaties meer (hogere) geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. De kosten voor het verkrijgen, bestemmen en inrichten van een potentiële locatie staan niet in verhouding tot de geringe milieuhygiënische voordelen.

BIJLAGE 3



OOSTST3LLINGW3RF

1	Crossbaan	12	Behendigheidsparcour
2	Geluidswallen	13	Start hek
3	Beginnersbaan	14	Toekomstige tankplaats
4	Kantine	15	Pomp
5	Loods + diesel tank		
6	Jury gebouw		Incidentele bedrijfssituaties
7	Park-ferme	9,3	Rennerskwartier
8	Technische keuring	9	Overnachten voor wedstrijd
9	Rennerskwartier	16	Parkeren toeschouwers
10	Paden binnen crossbestemming	17	Reserve rennerskwartier
11	Paden in natuurbestemming	18	

MC OPRIKKEDAM

FILE NAME	Plattegrond prik.	SCALE	1:1000
SIZE	A1	DATE	24-09-2016
DRAWN	A.A.E. GRAS		
sheet	1		

BIJLAGE 4

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ooststellingwerf

Motorcrossterrein De Prikkedam

Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

identificatie

projectnummer:

20190350

projectleider:

mw. mr. J. Poelstra

auteur(s):

ir. R. Koster

planstatus

datum:

27-05-2019

opdrachtgever:

gemeente Ooststellingwerf

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

aangesloten bij: NL LID INGENIEURS BNSP

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

© Rho Adviseurs bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoud

1. Inleiding **5**
- 1.1. Algemeen 5
- 1.2. Situatie 5
- 1.3. Situatie bestemmingsplan 6

2. Toetsingskaders geluid **9**
- 2.1. Ruimtelijke ordening 9
- 2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu 11
- 2.3. Wet geluidhinder 13
- 2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten 14
- 2.5. Nota Limburg 16
- 2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer 17
- 2.7. Indirecte hinder 18
- 2.8. Samenvattend toetsingskader 19
- 2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte 19

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden **21**
- 3.1. Algemeen 21
- 3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen) 21
- 3.3. Waarneempunten 22
- 3.4. Objecten en bodemvlakken 22
- 3.5. Geluidsbronnen 22
- 3.6. Beoordelingsgrootheden 22

4. Bronsterkte crossmotoren **25**
- 4.1. Algemeen 25
- 4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017 26
- 4.3. Tonaliteit 28
- 4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen 28

5. Referentiesituatie **31**
- 5.1. Algemeen 31
- 5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam 31
- 5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen 31
- 5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden 35
- 5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus 35
- 5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten 36

6. Planvoornemen en varianten **37**
- 6.1. Algemene omschrijving 37
- 6.2. Voorgenomen activiteit 37
- 6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden 38
- 6.4. Plusvariant medegebruik 39
- 6.5. Alternatief beginnersbaan 39
- 6.6. Toekomstscenario 40

7. Berekeningen planvoornemen en varianten **41**
- 7.1. Uitgangspunten 41
- 7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten 42
- 7.3. Alternatief beginnersbaan 45

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden 46
7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus 47
7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus 47
7.6.1. Algemeen 47
7.6.2. Trainingen 47
7.6.3. B-wedstrijden 49
7.6.4. A-wedstrijden 51
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer 53
7.8. Natura 2000 55
7.9. Overige geluidaspecten 55
7.10. Cumulatieve aspecten 57

8. Beoordeling en bestemmingsplan 59
8.1. Algemeen 59
8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan 59
8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid 65

Bijlagen:

1 Separaat bijlagenrapport

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport, d.d. 7 maart 2019.

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf heeft een nader akoestisch onderzoek plaatsgevonden naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Het doel van voorliggend onderzoek is om op basis van de voorhanden zijnde gegevens ten aanzien van geluid een definitieve afweging te maken t.a.v. de uitgangspunten voor geluidberekeningen, de referentiesituatie(s) en de mogelijke alternatieven. Het nader te bepalen voorkeursalternatief zal worden uitgewerkt t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan, waarbij de berekende geluidniveaus in de omgeving zullen worden vastgelegd in de omgeving (referentiepunten of woningen).

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

De geluidsniveaus in de omgeving zijn berekend overeenkomstig de “Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai” van 1999 (uitgave VROM, hierna te noemen de HMRI 1999). De gehanteerde akoestische begrippen worden in bijlage 1 toegelicht.

1.2. Situatie

Motorcrossterrein De Prikkedam is gelegen aan de Prikkedam te Makkinga (op circa 2 km ten zuidwesten van de kern van Makkinga). Een overzicht van de situatie is gegeven in figuur 1.1. Het motorcrossterrein is gelegen in een landelijke omgeving en wordt globaal begrensd door de Prikkedam aan de oostzijde, de weg Prikkedam/Egypte aan de noordzijde en agrarische grond aan de westzijde.

Rond het motorcrossterrein ligt een aantal woningen aan de Prikkedam, Egypte en de Grindweg/Bercoperweg (zuidelijke richting). De meest nabijgelegen woning ligt aan de oostzijde en betreft de woning Prikkedam 1 op ca. 70 m afstand van de rand van de crossbaan. Overige nabijgelegen woningen zijn gelegen aan de Prikkedam 3 (noordzijde) en Prikkedam 2 (noordoostzijde). In zuidelijke richting zijn woningen gelegen aan de Grindweg/Bercoperweg.

Figuur 1.1: overzicht van de situatie met de ligging van het motorcrossterrein in de omgeving en de omliggende woningen

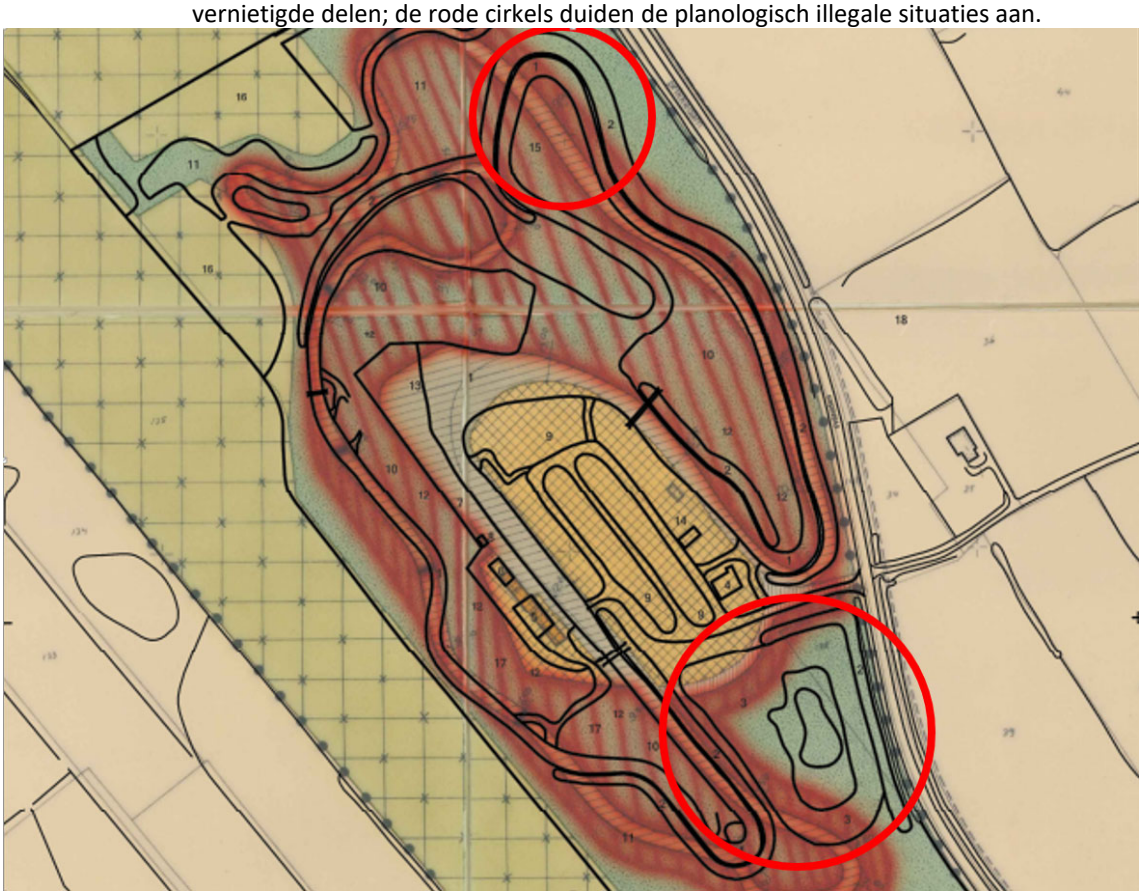
1.3. Situatie bestemmingsplan

Het momenteel geldend bestemmingsplan is het plan Motorcrossterrein “Prikkedam”, vastgesteld op 10 juni 1980. Aan dit bestemmingsplan is bij Koninklijk Besluit van 23 maart 1987 voor een groot deel goedkeuring onthouden, waardoor er voor een deel van het terrein sprake is van een “witte vlek” zonder planologische regime en daarmee ook geen planologische gebruiks- of bebouwingsbeperkingen.

Het gebruik binnen deze witte vlek is daarom per definitie vanuit planologisch oogpunt legaal. Dit wil overigens niet zeggen dat het gebruik binnen deze witte vlek vanuit milieuoogpunt legaal is. Dit hangt af van de activiteiten die zijn vergund op basis van de milieuvergunningen (thans Wabo-omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu) van 22 augustus 2001 (voor zover niet vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003) en van 28 april 2008. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Voor een onderdeel en enkele activiteiten van de huidige bestaande crossbaan geldt dat deze niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan Motorcrossterrein “Prikkedam” uit 1980. Dat is aan de orde met de ligging en het huidige gebruik van de noordoostelijke lus van de crossbaan en met het huidige gebruik van de beginnerscrossbaan.

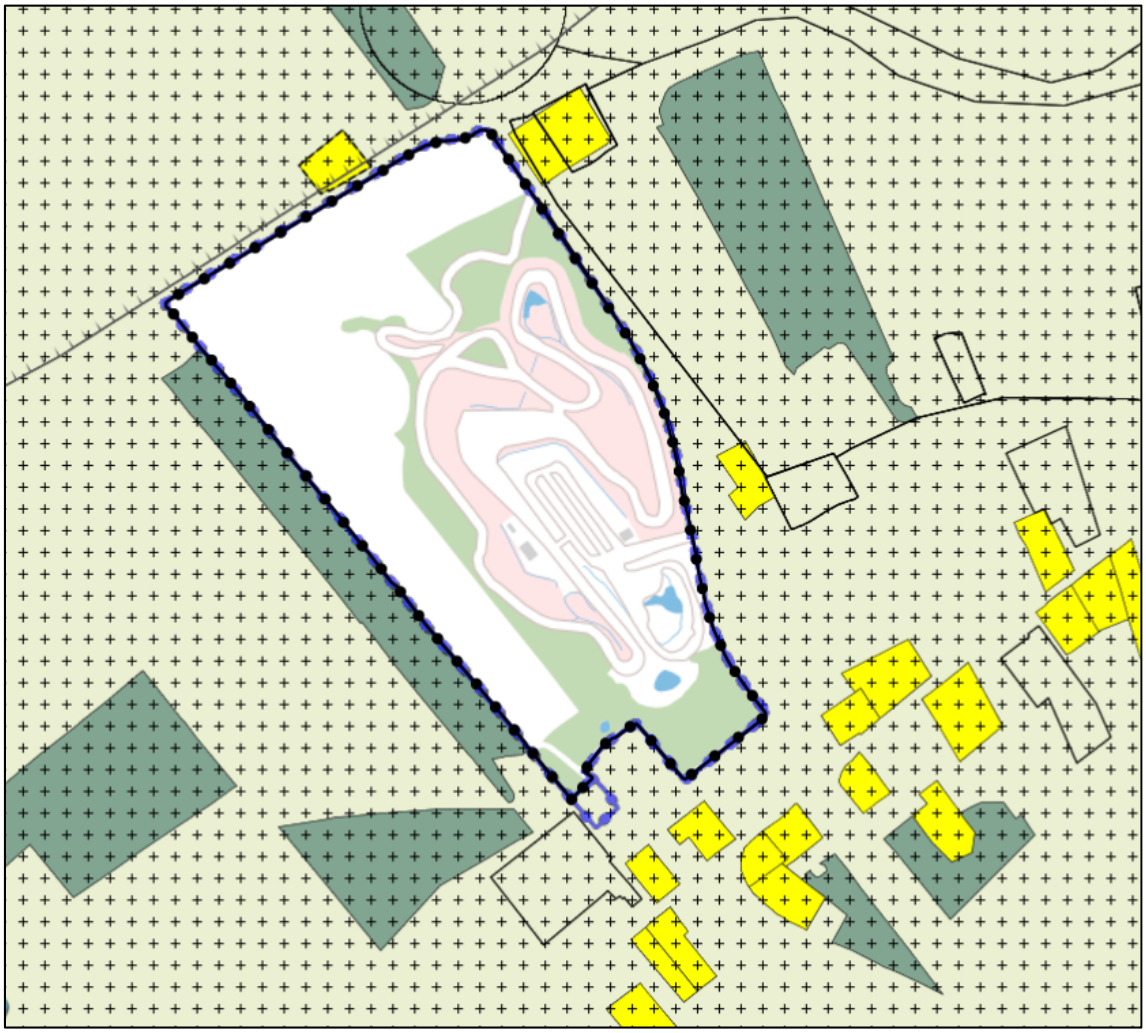
Figuur 1.2.: plankaart Motorcrossterrein “Prikkedam”; de rode arcering betreft de door de Kroon vernietigde delen; de rode cirkels duiden de planologisch illegale situaties aan.



Figuur 4.3 Planologisch illegale situatie (rode cirkel).

Voor de omgeving buiten het motorcrossterrein geldt momenteel het “Bestemmingsplan buitengebied 2016”. De plankaart is gegeven in figuur 1.2

Figuur 1.2: plankaart “Bestemmingsplan buitengebied 2016”



2. Toetsingskaders geluid

2.1. Ruimtelijke ordening

Om een belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en bedrijvigheid te kunnen maken, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerhande activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

De VNG-publicatie is bedoeld voor nieuwe situaties en niet voor de toetsing van bestaande situaties. In bestaande situaties kan de VNG-brochure evenwel een indicatie geven van de mate van hinder bij bestaande conflictsituaties. Om deze reden wordt hier bij de VNG-publicatie aansluiting gezocht. Verder moet ook bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin mogelijk een (deels) feitelijk bestaande situatie wordt bestemd, worden onderzocht of het laten voortbestaan van een dergelijke situatie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Ook om die reden wordt aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie.

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/rustig buitengebied is:
“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.“

De definitie van een gemengd gebied is:
“Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.“

De achterliggende geluidnormen die in de VNG-publicatie worden gehanteerd om de richtafstanden te bepalen, zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: geluidnormen (richtwaarden) voor een rustige woonwijk/rustige buitengebied en gemengd gebied

Periode	**Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$)**		**Maximale geluidniveaus (L_{Amax})**	
	rustige woonwijk/ rustig buitengebied	**gemend gebied**	**rustige woonwijk/ rustig buitengebied**	**gemend gebied**
dagperiode (07:00 - 19:00 uur)	45 dB(A)	50 dB(A)	65 dB(A)	70 dB(A)
avondperiode (19:00 - 23:00 uur)	40 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)
nachtperiode (23:00 - 07:00 uur)	35 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)

Deze richtwaarden hebben geen wettelijke status, maar zijn algemeen aanvaarde waarden. Het is mogelijk om op basis van een bestuurlijke afweging af te wijken van deze richtwaarden. De VNG-brochure biedt hiervoor een stappenplan, opgenomen in bijlage B5.3 van de VNG-publicatie. Het stappenplan omvat de volgende methodiek:

stap 1: indien de richtafstand voor het aspect geluid niet wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is dan mogelijk;

stap 2: indien stap 1 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 45 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 50 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (etmaalwaarde), 65/60/65 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 50 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder);

stap 3: indien stap 2 niet toereikend is, dan is inpassing mogelijk bij een geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen van maximaal 50 dB(A) in een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 55 dB(A) in gemengd gebied voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, 70/65/60 dB(A) voor maximale geluidniveaus en 65 dB(A) etmaalwaarde t.g.v. de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder). Met betrekking tot de maximale geluidsniveaus geldt dat de beoordeling plaatsvindt exclusief de maximale geluidniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer.

In het kader van stap 3 dient het bevoegd gezag te motiveren waarom het deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In het geval van De Prikkedam geldt dat er sprake is van een “rustige woonwijk/rustig buitengebied”. Er is weliswaar sprake van agrarische activiteiten in de directe omgeving, maar geen andere bedrijvigheid die de karakterisering als “gemend gebied” zou rechtvaardigen.

De richtafstand bedraagt op basis van de VNG-publicatie 700 m, gebaseerd op “Autocircuits, motorcrossterreinen e.d., < 8 uur/week in gebruik” (SBI-2008 code 931, nr. D, milieucategorie 5.2), waarbij het aspect geluid de richtafstand bepaalt. Er liggen meerdere woningen binnen deze afstand, zodat de ruimtelijke beoordeling in eerste instantie zou moeten plaatsvinden op basis van bovenstaande richtwaarde van 45 dB(A), al dan niet in combinatie met een afweging in het kader van stap 3. De richtafstand van 700 m is aangegeven in onderstaande figuur 2.1.

Bij een hogere geluidbelasting dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Indien het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, dient dit grondig onderzocht/onderbouwd/gemotiveerd te worden, waarbij cumulatie met andere geluidbronnen/geluidbelastingen moet worden meegenomen. Deze laatste stap wordt aangeduid als stap 4.

Figuur 2.1: situatie met richtafstand van 700 m (geluid maatgevend)

2.2. Toetsingskader in het kader van Wabo milieu

Waar voorheen sprake was van een duidelijke scheiding tussen het ruimtelijk spoor en milieuspoor, is het steeds meer aan de orde dat milieuaspecten in het ruimtelijk spoor aan de orde komen, zowel in de afweging, maar ook in planregels (milieuvoorschriften in planregels). Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt dit ook geaccepteerd. Ook is het toegestaan om bij de beoordeling over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan aansluiting te zoeken bij milieurechtelijke kaders. Om deze reden wordt in deze paragraaf het toetsingskader geschetst, zoals dat aan de orde is in het geval van een milieutoetsing.

Motorcrossterreinen zijn vergunningplichtige (type C) inrichtingen en daarmee kan voor de beoordeling van akoestische aspecten aansluiting worden gezocht bij het algemene toetsingskader volgens de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” (VROM, 1998, hierna te noemen de Handreiking) als de Wet geluidhinder niet van toepassing is (minder dan 8 uren openstelling per week). Er wordt voor de beoordeling van o.a. de equivalente geluidniveaus onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande inrichtingen.

Nieuwe inrichtingen

- bij de eerste toetsing worden de waarden van tabel 2.2 gehanteerd;
- overschrijding van deze richtwaarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces;
- een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- als maximum geldt de etmaalwaarde van 50 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of het referentieniveau van het omgevingsgeluid;

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid in de omgeving wordt bepaald door het L_{95}-niveau en bedraagt in de dagperiode 34-39 dB(A) zoals aangegeven in het Peutz rapport op basis van metingen in 2012 en 2017.

Bestaande inrichtingen

- bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden van tabel 2.2 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen. Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de etmaalwaarde van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningsvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd;

Voor het bovenstaande geldt steeds dat een verhoging van de richtwaarden alleen kan worden toegestaan na toepassing van het ALARA-beginsel (tegenwoordig BBT, Beste beschikbare technieken).

Tabel 2.2: richtwaarden voor woonomgevingen (Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, pagina 25)

Aard van de woonomgeving	**Aanbevolen richtwaarden in de omgeving in dB(A)**		
	Dag	**avond**	**nacht**
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

De omgeving van De Prikkedam kan worden gezien als een “Landelijke omgeving” met een richtwaarde van 40 dB(A) in de dagperiode. In het geval van nieuwe inrichtingen geldt een maximaal langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50 dB(A). Omdat bij De Prikkedam sprake is van een vergunde situatie in het milieuspoor, geldt dat er op basis van de systematiek uit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening” na een bestuurlijk afwegingsproces maximaal een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A) als etmaalwaarde (in dit geval de dagperiode) kan worden toegestaan. In beide gevallen (nieuw/bestaand) kan de richtwaarde uitsluitend worden overschreden indien er sprake is van het toepassen van BBT (Beste Beschikbare Technieken).

BBT in relatie tot geluid

Onderdeel van het afwegingsproces in het kader van milieu is het uitgangspunt van BBT (Beste beschikbare technieken). Het wettelijk afdwingen van de voor een inrichting in aanmerking komende BBT heeft als doel een zo hoog mogelijk beschermingsniveau van het milieu te bereiken. Wat als een hoog niveau van bescherming van het milieu gezien wordt voor wat betreft het aspect geluidbelastingen, is niet gedefinieerd. In de huidige bestuurspraktijk wordt aangesloten bij de bestaande richt- en grenswaarden vanuit de “Handreiking industrielawaai en vergunningverlening”, de Wgh en het Activiteitenbesluit. Als daar aan wordt voldaan, is er sprake van BBT. BREF’s en andere aangewezen BBT-documenten bevatten nauwelijks of geen concrete informatie over geluid. De reden hiervoor is dat geluid niet op emissieniveau, maar op immissieniveau getoetst wordt aan de lokaal van toepassing zijnde richt- en grenswaarden.

Maximale geluidniveaus

Voor maximale geluidniveaus geldt dat gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente geluidsniveau uitkomen. Als

grenswaarde voor maximale geluidsniveaus gelden derhalve de in tabel 2.2 genoemde grenswaarden vermeerderd met 10 dB.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

70 dB(A) voor de dagperiode (07.00 uur - 19.00 uur);
65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 07.00 uur);

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus hoger dan de grenswaarden dient in de considerans van de vergunning te worden gemotiveerd. Tenminste moet worden aangegeven welke technische en/of organisatorische maatregelen zijn getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu te beperken, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen.

In het geval dat er sprake is van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie waarin technische noch organisatorische maatregelen soelaas bieden om het geluidsniveau te beperken, zou los van het bovenstaande de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden. Deze uitzonderlijke bedrijfssituaties dienen in de vergunning te worden aangegeven.

Binnenwaarden

Op basis van de Handreiking mag het binnenniveau ten gevolge van industrielawaai in woningen in nieuwe situaties niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Voor saneringssituaties op grond van de Wet geluidhinder is de grenswaarde 40 dB(A) etmaalwaarde (hier niet van toepassing). In de praktijk is de geluidwering bij goed onderhouden woningen tenminste 20 dB(A). Er zullen derhalve pas daadwerkelijk maatregelen moeten worden uitgevoerd als de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A).

Voor maximale geluidniveaus geldt een binnenwaarde van 55 dB(A).

Afwijkingen van representatieve bedrijfssituatie

In de Handreiking is aangegeven dat kan worden afgeweken van de representatieve bedrijfssituatie. Het kan gaan om regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie. Daarbij is wel aangegeven dat de “ontheffingsregeling” niet is bedoeld voor inrichtingen die gedurende een deel van het jaar in bedrijf zijn en in de overige tijd min of meer stilliggen, zoals sommige recreatie-inrichtingen. Verder is in het Handreiking het 12 dagen-criterium opgenomen. Maximaal 12 keer per jaar mag ontheffing worden verleend om activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de geluidgrenzen voor de representatieve bedrijfssituatie. Het moet gaan om bijzondere activiteiten (incidentele bedrijfssituaties), welke niet tot de representatieve bedrijfssituatie worden gerekend. In paragraaf 8.3 van dit rapport wordt nader besproken welke (voorziene) activiteiten van de Prikkedam tot de representatieve dan wel de incidentele bedrijfssituatie kunnen worden gerekend.

2.3. Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen zijn aangewezen onder categorie 19.2 van bijlage I, onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor) en op basis daarvan in onderdeel D (grote lawaaimakers) wanneer het motorcrossterrein 8 uur of meer per week is opengesteld voor motorcrossen. Als de 8 uur of meer openstelling het gevolg is van wedstrijden gedurende ten hoogste 3 weekeinden per jaar, geldt de zoneringsplicht niet. In het Bor is dit als volgt aangegeven:

19.2. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning ten aanzien van inrichtingen, behorende tot categorie 19.1, onder g, 2°, voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn.

19.3. Voor de toepassing van onderdeel 19.2 blijven buiten beschouwing terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen.

Meer dan drie wedstrijden per jaar kunnen zonder zoneringsplicht mogelijk zijn als er in de week van de wedstrijden geen trainingen plaatsvinden (en de openstelling duurt niet langer dan 8 uur).

Het uitgangspunt van het MER en bestemmingsplan is dat er geen zoneringsplichtige inrichting mogelijk wordt gemaakt, hetgeen overeenkomt met de huidige situatie. De Wet geluidhinder en in het bijzonder Hoofdstuk 5 Wgh zijn daarmee niet van toepassing.

2.4. Vergunde activiteiten versus vergunde rechten

De vraag is wat is te beschouwen als bestaande, legale en vergunde rechten. Hierna wordt ingegaan op twee mogelijke benaderingen:

1 Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001 , waarop de milieuvergunning 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Dit rapport maakt onderdeel uit van de aanvraag om milieuvergunning en maakt daarom deel uit van de op 22 augustus 2001 verleende milieuvergunning (zo blijkt uit de dictum/punt D van het besluit). Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende trainingssituatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid: voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.

2 Een andere benadering is om uit te gaan van de vergunde geluidvoorschriften. Onder B.6 van de milieuvergunning van 2001 is aangegeven dat GS hebben besloten om het aantal toegestane crossminuten tijdens trainingen en wedstrijden niet als vergunningvoorschrift voor te schrijven. In de voorschriften van de milieuvergunning van 2001 zijn voor het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) voor zowel de trainingen als de wedstrijden geluidniveaus voorgeschreven, inclusief 5 dB(A) strafcorrectie voor tonaal geluid. Ook in de milieuvergunning van 2008 is in de vergunningvoorschriften uitgegaan van een toegestaan equivalent geluidniveau (L_{Aeq}) inclusief deze toeslag. Voor hoe moet worden omgegaan met deze 5 dB(A)-toeslag zijn twee benaderingen mogelijk:

a. In het Fase 1-rapport (Peutz) is gesteld dat er nu geen sprake is van tonaal geluid en de hele vergunde geluidruimte (tot 61 dB(A) bij woning Prikkendam 1 op h_o = +5,0 m) daarom “opgevuld” kan worden. Dit komt overeen met de beschreven toetsing in Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening, waarin wordt beschreven dat als er sprake blijkt te zijn van tonaal geluid er eerst 5 dB bij de berekende/gemeten waarden moet worden opgeteld voordat toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

b. Ten tijde van de vergunningverlening van 2001 en 2008 is er door de bevoegde gezagen van uitgegaan dat het geluid afkomstig van crossmotoren een tonaal karakter bezit. Dit betekende toen dat bij het gemeten en berekende niveau 5 dB(A) als straffactor opgesteld moest worden. Dit was toen in het akoestisch rapport en de vergunningvoorschriften verwerkt. Als thans wordt aangenomen dat het huidige motorcrossgeluid geen tonaal karakter (meer) bezit, dan zou het logisch zijn om van de destijds in 2001 en 2008 vergunde geluidniveaus uit te gaan minus 5 dB(A). Oftewel, de destijds vergunde geluidniveaus zouden met 5 dB(A) moeten worden gecorrigeerd, zo heeft ook de Commissie m.e.r. op 7 maart 2019 geadviseerd.

Besloten is om in dit rapport zowel benadering 1 als benadering 2 in beeld te brengen en om bij de beoordeling van de voorgenomen situatie uit te gaan van de benadering vermeld onder b en niet langer van a, dit, op basis van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Als blijkt dat de geluidniveaus bij benadering 1 en 2 vergelijkbaar zijn, dan wordt voor de verdere beoordeling van de voorgenomen situatie uitgegaan van benadering 1. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de geluidniveaus van de voorgenomen situatie wordt beoordeeld onder meer in het licht van een vergelijking van deze niveaus met de geluidniveaus uit de referentiesituatie uitgaande van benadering 1. De beoordeling of de voorgenomen situatie ruimtelijk aanvaardbaar is, maakt onderdeel uit van dit onderzoek.

Vergunde activiteiten

Op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het milieuspoor geldt dat bestaande rechten betrekking hebben op eerder vergunde activiteiten en niet op de in verband met die activiteiten gestelde grenswaarden dan wel de milieubelasting van die vergunde activiteiten. Vooral bij oudere vergunningen komt het voor dat werkzaamheden/activiteiten slechts summier zijn beschreven in de aanvraag en vergunning en in die gevallen is het uitgangspunt voor de "bestaande rechten" (en geluidruimte) de bedrijfsvoering ten tijde van de verleende vergunning.

Vergunde geluidniveaus zijn dan ook de geluidniveaus die horen bij de vergunde activiteiten (en niet direct de geluidsvoorschriften uit een geldende vergunning). Aan de milieuvergunning uit 2001, waarop de milieuvergunning van 2008 voortbouwt, ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als “vergunde activiteiten” kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”. Uit het rapport kan de volgende wedstrijdsituatie worden afgeleid. .Voor K.N.M.V.-wedstrijden werd uitgegaan van 160 deelnemende motoren die 2x20 minuten trainen en 2x25 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 14.400 minuten. Voor mini’s werd uitgegaan van 5 deelnemende mini’s die 4 x 10 minuten wedstrijd rijden, hetgeen neerkomt op een totale crosstijdsduur van 200 minuten.

Vergunningsvoorschriften

Het motorcrossterrein heeft een Wm-vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april

2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen. In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van de nu geldende geluidvoorschriften.

Tabel 2.3: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

Punt	woning	trainingen[1]		wedstrijden[2]	
		$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$[3]	L_{Amax}
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.

2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).

3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Opgemerkt dient te worden dat in de vergunning van 2008 (wedstrijden) uitdrukkelijk een waarneemhoogte van h_o = +1,5 is aangegeven. De getalswaarden in de vergunning zijn overgenomen uit het NAA rapport van 1996 (sanering en vergunningaanvraag). Alle berekeningen in dit NAA rapport zijn uitgevoerd op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m, zodat feitelijk te hoge waarden zijn vergund, aangenomen dat op de waarneemhoogte h_o = +1,5 m lagere waarden worden berekend. De waarneemhoogte van h_o = +5,0 m uit 1996 kwam voort uit de zonering/sanering. In par. 2.10 wordt nader ingegaan op de te hanteren waarneemhoogten.

2.5. Nota Limburg

Om te beoordelen of sprake is van onaanvaardbare hinder kan aansluiting worden gezocht bij een vel toegepast toetsingskader voor evenementen.

In het kader van evenementen wordt veelvuldig aangesloten bij de publicatie Nota “Evenementen met een luidruchtig karakter” (Inspectie Milieuhygiëne Limburg, januari 1996). In de inleiding bij deze Nota Limburg wordt gesteld dat deze van toepassing kan zijn op de grotere luidruchtige evenementen, dat wil zeggen activiteiten met een duur van één of enkele dagen, met een grote publieke belangstelling en een geluidproductie die tot (ver) buiten het terrein van het evenement hoorbaar is. Te denken is daarbij aan tentfeesten, kermissen, braderieën, wielerwedstrijden, motorcrosswedstrijden e.d.

Een belangrijk aspect in de Nota Limburg is het begrip “onduldbare hinder”. Onderstaande de weergave van de overwegingen uit deze nota:

Voor het kwalificeren van de mate van hinder, gerelateerd aan het overschrijden van de norm c.q. van het referentieniveau, kan steun worden gezocht in de (vroeger gehanteerde) ISO Recommandation R-1996, de aanbeveling van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in de brochure blauwe reeks nr. 64a pag. 51 en de onderzoeken van de Interdepartementale Commissie Geluidhinder naar de invloed van lawaai op de spraakverstaanbaarheid (VL-DR-18-01 en VL-DR-18-05). Indien geluiden van een evenement in een woning doordringen heeft dat tot gevolg dat het "achtergrondgeluid" in de woning toeneemt. Het geluidniveau in veel woningen varieert overdag van 25 tot 35 dB(A). Een toename van 25 à 35 dB(A) tot 40 dB(A) binnen is goed hoorbaar en zal leiden tot het ondervinden van hinder c.q. het toenemen van hinder. Indien het geluidniveau binnen stijgt bóven de 40 dB(A) zal dat tot gevolg hebben dat de bewoners van die woning daardoor "luider" moeten gaan spreken om

verstaanbaar te zijn. Dat zal als zéér hinderlijk worden ervaren. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat in het algemeen de signaal ruisverhouding - in dit geval het verschil tussen gespreksniveau en het stoorniveau - 10 dB(A) of meer moet bedragen om prettig te converseren. Hoe meer het geluidniveau in de woning toeneemt, hoe meer de bewoners met stemverheffing moeten spreken om zich verstaanbaar te maken en hoe groter de mate van hinder is die wordt ondervonden. Bij een "stoor"geluid van 50 dB(A) zal daarom behoefte bestaan om het normale spraakniveau van ca. 50 dB(A) naar ca. 60 dB(A) te verhogen. Dit zou betekenen dat men (voor het gehoor) dubbel zo luid zou moeten spreken om nog goed verstaanbaar te zijn, en minimaal het spraakniveau naar 53 dB(A) zou moeten verhogen (fysisch een verdubbeling) om nog net verstaanbaar te zijn. Dit is zo'n ernstige aantasting van de persoonlijke levenssfeer, dat hier de grens zou moeten liggen van wat in redelijkheid van een omwonende gevraagd kan worden te accepteren, en wat daarom kan worden gezien als de grens waarboven een geluid als "onduldbaar" kan worden gekwalificeerd. Gezien bovenstaande kan - voor wat betreft een geringe overschrijding van het achtergrondniveau - de mate van hinder worden gerelateerd aan de mate van overschrijding van het achtergrondniveau en - indien het "stoorlawaai" toeneemt tot 50 dB(A) - tevens aan de absolute hoogte van het "stoorlawaai" in de woning.

Verder wordt gesteld dat gezien de relatief korte duur van een evenement en het plaatsvinden daarvan op tijden dat buitenruimten niet in gebruik zijn, het aanvaardbaar lijkt om niet de buitenruimten, maar de binnenruimten van de in de omgeving gelegen geluidgevoelige objecten als uitgangspunt te kiezen waar aan de normen wordt getoetst. Uiteindelijk resulteert dit in de Nota Limburg tot de volgende tabel 2.3.

Opgemerkt dient te worden dat de Nota Limburg veelvuldig wordt toegepast bij evenementen met muziek, welke vaak plaatsvinden tot in de avondperiode en/of begin van de nachtperiode. Dit is de achtergrond van de opmerking dat buitenruimten niet in gebruik zijn. Voor de dagperiode (en dan met name in de zomerperiode) zal dit niet het geval zijn.

Tabel 2.4: normering op basis van hinder/spraakverstaanbaarheid (één-minuut L_{Aeq})

Periode	**Basisnorm binnen**	**Maximaal niveau binnen**	**Gevelisolatie**	**Maximale gevelbelasting**
Dag	35 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Avond	30 dB(A)	50 dB(A)	20-25 dB(A)	70-75 dB(A)
Nacht	25 dB(A)	45 dB(A)	20-25 dB(A)	65-70 dB(A)

Uitgaande van een minimaal aanwezige geluidwering geldt derhalve dat er een maximaal (kortdurend) equivalent geluidniveau mogelijk is tijdens een evenement van 70 dB(A) invallend op de gevel.

In de Nota Limburg wordt als grootheid het één-minuut L_{Aeq} genoemd; ofwel gedurende een meetduur van een willekeurige minuut mag het equivalente geluidniveau niet meer bedragen dan de waarden aangegeven in tabel 2.4. Maximale geluidniveaus L_{Amax} worden niet genoemd in de Nota Limburg en in dat kader niet beoordeeld.

2.6. Activiteitenbesluit milieubeheer

Hoewel het motorcrossterrein niet onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt voor wat betreft het onderdeel geluid, is n.a.v. van het advies van de Commissie voor de m.e.r. op de NRD het toetsingskader van het Activiteitenbesluit milieubeheer voor de volledigheid weergegeven. Het komt voor dat in het kader van een ruimtelijke afweging wordt aangesloten bij dit toetsingskader.

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax}, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Artikel 2.18

1. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:

a. het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
b. het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
c. het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
d. het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
e. het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekcorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
f. het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
g. het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2., tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
h. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
i. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.

2. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.

3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:

a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
c. laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
d. het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.

Hoewel het Activiteitenbesluit formeel niet van toepassing is, zou in aansluiting hierop voor Prikkedam ook een grenswaarde gelden van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Daarnaast biedt het Activiteitenbesluit de mogelijkheid om maatwerkvoorschriften vast te stellen met hogere of lagere geluidvoorschriften.

2.7. Indirecte hinder

De verkeersbewegingen op de openbare weg, die worden veroorzaakt de inrichting, kunnen zorgen voor geluidhinder. Deze hinder wordt echter niet direct toegerekend aan de inrichting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt deze indirecte hinder echter wel inzichtelijk gemaakt. Het voorkomen van indirecte hinder is vooral mogelijk tijdens het ruimtelijke ordeningsproces, wanneer keuzes gemaakt kunnen worden over de aanrijroute of de ingang van de inrichting.

Wegens het ontbreken van een volledig toetsingskader voor de ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij het toetsingskader voor vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer/Wabo. Dit toetsingskader betreft de Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wm (VROM, 29 februari 1996), ook wel bekend als de Schrikkelcirculaire.

De voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder bedraagt volgens de circulaire 50 dB(A) en de maximale grenswaarde bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

2.8. Samenvattend toetsingskader

Omdat er een nieuwe ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning zal worden onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Daarbij wordt aangetekend dat op basis van de vigerende milieuvergunningen (vergunde rechten/geluidniveaus) op voorhand kan worden gesteld dat het voldoen aan deze richtwaarde niet mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de gebruiksmogelijkheden van het motorcrossterrein; in feite is deze eerste verkenning al uitgevoerd in Fase 1. Op basis van stap 3 zal dan ook voor wat betreft trainingen worden nagegaan of er kan worden voldaan aan een waarde van 50 dB(A) in de dagperiode. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd dat vergunde *activiteiten* in ieder geval worden toegestaan, waarbij wel geldt dat deze niet ruimtelijk onaanvaardbaar mogen zijn

Verder wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid aansluiting gezocht bij de in het milieuspoor gehanteerde Handreiking. Omdat het referentieniveau van het omgevingsgeluid (niet te verwarren met de referentiesituatie) op basis van het L_{95}-niveau 35-39 dB(A) bedraagt, dus niet hoger dan 55 dB(A), en gezien de vergunde geluidniveaus kan in het milieuspoor onder voorwaarden tot maximaal 55 dB(A) worden vergund. Dit laatste is slechts mogelijk na een bestuurlijk afwegingsproces en als het uitgangspunt van BBT is nageleefd.

In het kader van maximale geluidniveaus zal eveneens de stap 2/3 benadering worden gevold, waarbij in stap 2 maximale geluidniveaus van 65 dB(A) aanvaardbaar worden geacht en in stap 3 maximale geluidniveaus van 70 dB(A). De waarde van 70 dB(A) sluit aan bij de algemeen geldende grenswaarde van 70 dB(A) in het milieuspoor (Handreiking en Activiteitenbesluit). In het milieuspoor (Handreiking) is nog een ontheffing mogelijk tot 75 dB(A).

Als een beoordeling in het kader van stap 4 nodig is, zal ook tevens rekening worden gehouden met cumulatieve aspecten (zie ook hoofdstuk 7).

In het kader van A-wedstrijden (grote we kan worden aangesloten bij de Nota Limburg als mogelijk toetsingskader t.a.v. van het begrip onaanvaardbare of onduldbare hinder.

2.9. Beoordelingslocaties en beoordelingshoogte

In het algemeen worden geluidniveaus berekend en beoordeeld ter plaatse van gevels van woningen; in het bijzonder de invallende geluidniveaus exclusief gevelreflectie. Verder geldt dat in het algemeen de geluidniveaus worden beoordeeld daar waar de hinder kan optreden. In de dagperiode zijn dat de woonvertrekken, in de avond- en nachtperiode de slaapvertrekken. Er moet rekening worden gehouden met het beginsel van vrije indeelbaarheid van woningen (verblijfsgebieden). In de dagperiode kan een andere beoordelingshoogte worden aangehouden dan in de avond- en nachtperiode. Dit betekent dat voor standaard eengezinswoningen wordt uitgegaan van een beoordelingshoogte van h_o = + 1, 5 m in de dagperiode en h_o = +5,0 m in de avond- en nachtperiode.

Voor de woningen in de omgeving van Prikkedam geldt dat er sprake is van standaard woningen en om die reden wordt in voorliggende rapportage uitgegaan van de beoordelingshoogte h_o = +1,5 m omdat de motorcrossactiviteiten uitsluitend plaatsvinden in de dagperiode.

Verder is het gebruikelijk om in het kader van een ruimtelijke beoordeling na te gaan of in tuinen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, dit ondanks dat in het milieuspoor tuinen nadrukkelijk geen geluidgevoelige objecten zijn.

In voorliggende onderzoek worden in eerste instantie de geluidniveaus berekend ter plaatse van de gevels van woningen, overeenkomend met de toetspunten uit de vigerende vergunningen. De beoordeling van

geluidniveaus ter plaatse van tuinen zal plaatsvinden op basis van geluidcontouren, zodat niet iedere afzonderlijke tuin als toetspunt hoeft te worden ingevoerd in het akoestisch rekenmodel.

3. Berekeningen, modellering en beoordelingsgrootheden 21

3.1. Algemeen

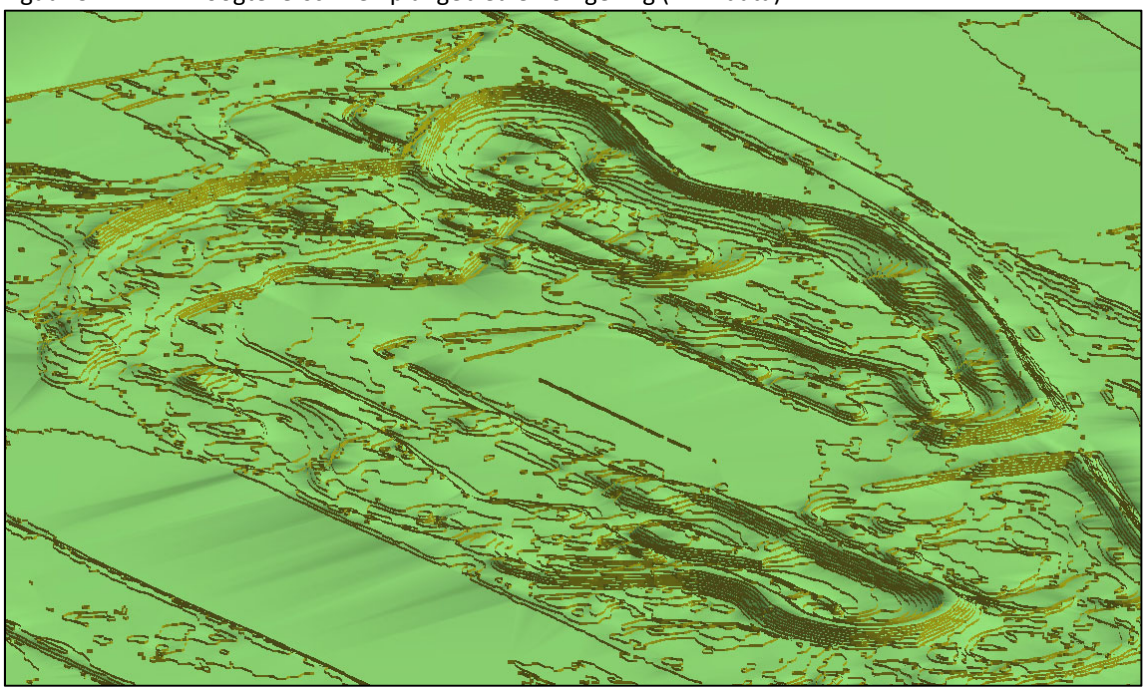
Op grond van het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012” (artikel 2.3) moet de bepaling van het equivalente geluidsniveau plaatsvinden volgens één van de methoden uit de HMRI 1999, onder de in de handleiding genoemde voorwaarden. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de rekensoftware Geomilieu van dgmr, versie 4.50.

3.2. Coördinaten en maaiveldhoogten (hoogteverschillen)

Het akoestisch rekenmodel is uitgelegd op het systeem van Rijksdriehoekcoördinaten. De maaiveldhoogte voor het plangebied is ingevoerd op basis van de meeste recente versie van Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3, www.pdok.nl). De hoogte wordt gemeten met laseraltimetrie: een techniek waarbij een vliegtuig of helikopter met een laserstraal het aardoppervlak aftast. De meting van de looptijd van de laserreflectie en van de stand en positie van het vliegtuig geven samen een heel nauwkeurig resultaat.

Daarover nog het volgende: motorcrossterrein De Prikkedam is omgeven door aarden wallen met begroeiing. De baan zelf wordt onderhouden en heeft hoogteverschillen welke in de tijd enigszins kunnen veranderen. Ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de hoogteverschillen in 2018 ingemeten. Deze hoogten (hoogtelijnen) zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek van december 2018. Vanwege de meer uitgebreide dataset van de AHN3 data is besloten hiervan uit te gaan. Een impressie van het hoogtelijnen-model is weergegeven in figuur 3.1. Het inwinjaar van het AHN3 bestand voor het plangebied was 2014. Gebleken is dat deze gegevens globaal overeenkomen met de inmeting van het plangebied in 2017/2018 t.b.v. het uit te voeren akoestisch onderzoek. Omdat de AHN3 ook gegevens bevat van het gebied buiten het plangebied (relevant voor de berekeningen) en meer gedetailleerd is opgebouwd, is van deze gegevens uitgegaan.

Figuur 3.1: hoogteverschillen plangebied en omgeving (AHN data)



3.3. Waarneempunten

Ter plaatse van de omliggende woningen is een aantal toetspunten ingevoerd met een waarneemhoogte h_o = +1,5 en h_o = +5,0. De toetspunten komen overeen met eerdere vergunningpunten. De uiteindelijke beoordelingshoogte in de dagperiode bedraagt h_o = +1,5 m. De waarneemhoogte van h_o = +5,0 m is ingevoerd ten behoeve van vergelijkingsberekeningen (vigerende vergunningen).

3.4. Objecten en bodemvlakken

Op basis van de plantekeningen en via PDOK gml-bestanden is een objectenmodel opgesteld van de inrichting en de nabije omgeving. Het plangebied en de omgeving is grotendeels onverhard (bodemfactor B = 1,0). Voor de niet specifiek zacht gedefinieerde bodemgebieden (wegen/water) is uitgegaan van een bodemfactor B = 0,0 (100% reflecterend). Een overzicht van de in het akoestisch rekenmodel ingevoerde objecten en bodemvlakken is gegeven in de bijlagen.

3.5. Geluidsbronnen

In de bijlagen is de ligging gegeven van de in het akoestisch rekenmodel opgenomen geluidsbronnen, samen met een overzicht van alle ingevoerde geluidsbronnen met coördinaten, hoogten, maaiveldhoogten, octaafbandspectra, dB(A)-waarden en bedrijfsduurcorrecties.

3.6. Beoordelingsgrootheden

In de HMRI 1999 wordt als beoordelingsgrootheid het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootheid is gebaseerd op het equivalente geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie. Met behulp van het akoestisch rekenmodel wordt voor iedere geluidsbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op de rekenpunten bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin: L_i is het gestandaardiseerde immissieniveau;
C_b is de bedrijfsduurcorrectieterm;
C_m is de meteocorrectieterm;
C_g is de gevelreflectieterm;

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$$

waarin: $L_{Aeqi,LT}$ is het langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
K_x is een straffactor voor tonaal geluid (K_1 = 5 dB), impulsgeluid (K_2 = 5 dB) of muziekgeluid (K_3 = 10 dB).

De beoordeling van kortstondig voorkomende geluiden vindt plaats aan de hand van het maximale A-gewogen geluidsniveau L_{Amax}. Het maximale geluidsniveau is de hoogste aflezing in de meterstand “Fast” verminderd met de meteocorrectieterm $C_{m.}$

4. Bronsterkte crossmotoren

4.1. Algemeen

Door de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) wordt een eis gesteld van maximaal 94 dB(A), gemeten in de meterstand “Slow” op 7,5 m afstand van de crossmotor tijdens volgas-situatie (aangeduid als de dynamische meetmethode). Een volgas-situatie treedt bijvoorbeeld op een recht stuk in de crossbaan, na een bocht. In theorie betekent dit een maximale bronsterkte tijdens een volgas-situatie van L_{WR} = 122,5 dB(A), uitgaande van een absorberende bodem. De eis van 94 dB(A) was in het verleden 104 dB(A) en is in de afgelopen jaren stapsgewijs verlaagd van 104dB(A), 100 dB(A), 98 dB(A) naar 94 dB(A). Ofwel een verlaging van in totaal 10 dB ten opzichte van het verleden.

MSV De Prikkedam heeft een eigen geluidmeter en test voorafgaand aan de trainingen de motoren. Deze test is volgens de zogenaamde “2 meter max” methode. Globaal in een onbelaste situatie (versnellingsbak in neutrale stand) en met een rustig oplopend toerental, waarbij het geluidniveau wordt gemeten op 2 m afstand van de uitlaat. Een op dergelijke wijze gemeten maximaal geluidniveau van 112 dB(A) moet overeenkomen met de 94 dB(A) eis.

Over het meten van geluidniveaus nog het volgende: maximale geluidsniveaus worden altijd vastgesteld bij een bepaalde integratietijd. De menselijke waarneming correspondeert het best met een integratietijd van 125 ms, genormaliseerd in de meterstand “Fast”. Ten behoeve van een betere reproduceerbaarheid kan de meterstand “Slow” worden toegepast met een genormaliseerde integratietijd van 1 s. Er is geen direct verband tussen de equivalente geluidemissie van een motorcrossterrein en de eisen m.b.t. maximale geluidniveaus. Wel is het zo dat wanneer deze eisen worden aangescherpt, de equivalente geluidemissie zal afnemen.

De volgas-situatie treedt niet altijd op. In berekeningen wordt dan ook altijd uitgegaan van een gemiddelde equivalente bronsterkte over de hele baan. Deze bronsterkte wordt meestal bepaald op basis van geluidimmisiemetingen in combinatie met een rekenmodel. In tabel 4.1 is een overzicht gegeven van in andere onderzoeken gehanteerde bronvermogens (bij motorcrossterreinen elders in Nederland). Tevens is aangegeven of het geluid in de onderzoeken wel of niet als tonaal is aangemerkt.

Tabel 4.1: overzicht bronvermogens en herkomst

motorcrossterrein	**adviesbureau**	**bronsterkte L_W in dB(A)**	**datum**	**tonaal**
Prikkedam	Peutz (voorontwerp)	118,3 (115,3)[1] (training) 120,3 (clubwedstrijden) 124,0 (KNMV-wedstrijd)	7 december 2018	niet
Prikkedam	Noorman Bouw- en milieuadvies[2]	118,5	28 november 2017	niet
Prikkedam	dgmr	118 (training) 120 (wedstrijden)	12 februari 2014	wel
Prikkedam	Peutz	114 (training)	22 juni 2012 (concept)	niet
AMBC Staphorst	Peutz	114 dB(A) training 117 dB(A) wedstrijden	9 februari 2016	niet

Valkenswaard	AGEL	120 (supermoto's training) 125 (supermoto's wedstrijd) 118 (MX motoren training) 123 (MX motorenwedstrijd)	16 januari 2019	niet wel niet wel
Den Helder (tijdelijk)	Sweco	113 (training) 115 (wedstrijd)	24 januari 2019	niet niet
Noord-Oost Veluwe	Peutz	114 (training) 118 (KNMV-wedstrijd)	19 april 2018	wel[3] wel[3]

1 De bronsterkte van L_{WR} = 115,3 dB(A) wordt aangeven als maatregel.

2 Geluidmetingen in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf.

3 In dit onderzoek is uitgegaan van 50% motoren met tonaal en 50% niet tonaal, resulterend in een overall tonaaltoeslag van 3,2 dB.

Uit tabel 4.1 blijkt dat er enige variatie zit in de uitgangspunten met betrekking tot de geluidemissie vanwege motorcrossterreinen.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl staan binnen de gemeente Staphorst de gegevens van AMBC Staphorst. Als bijlage bij het in tabel 4.1 aangegeven onderzoek staat nog een uitgebreide onderbouwing van het bronvermogen. Tijdens een testdag in 2011 is een gemiddeld equivalent bronvermogen gemeten van L_{WR} = 113 dB(A); in de berekeningen is uitgegaan van L_{WR} = 114 dB(A) op basis van 1 dB marge t.b.v. handhaving. Voorwaarde is dat de motoren voldoen aan de 94 dB(A)-eis van de KNMV.

In de onderbouwing wordt ook verwezen naar Prikkedam, waarbij eveneens op basis van de 94 dB(A)-eis een bronvermogen van L_{WR} = 113-115 dB(A) als realistisch wordt gezien.

Geconcludeerd kan worden dat wanneer motorsportverenigingen zich houden aan de 94 dB(A)-eis, een gemiddelde bronsterkte van L_{WR} = 113 -115 dB(A) mogelijk is. Daarbij opgemerkt dat er verschillen zitten in de verschillende banen en dat De Prikkedam een zware zandbaan is, waarbij veel van motor en rijder wordt gevraagd.

4.2. Nadere beschouwing metingen Prikkedam 2017

In het Peutz onderzoek t.b.v. het voorontwerp bestemmingsplan Prikkedam is de bronsterkte gebaseerd op geluidmetingen tijdens trainingen op 6 september 2017 en 1 oktober 2017. De metingen zijn uitgevoerd door Peutz in opdracht van MSV Prikkedam en gelijktijdig door Noorman Bouw- en milieuadvies (rapport 21710087.R01, d.d. 28 november 2017) in opdracht van de gemeente Ooststellingwerf. De metingen en bronsterktebepaling van Peutz zijn gerapporteerd in een afzonderlijke notitie d.d. 11 januari 2018. De bronsterkten zijn bepaald op basis van geluidimmissiemetingen op een tweetal controlepunten in combinatie met overdrachtsberekeningen (rekenmodel). Het betreft de controlepunten C01 ten oosten van het circuit (metingen 6 september 2017) en C02 ten noorden van het circuit (metingen 1 oktober 2017). Een en ander betekent uiteraard dat modelparameters van invloed zijn op het resultaat. De ligging van de baan, aarden wallen etc. zijn opgenomen in het rekenmodel waarmee de bronsterkte is bepaald. Dit betekent dan ook dat afschermingseffecten in de bronsterkte zijn verdisconteerd (metingen zijn niet uitgevoerd met vrij zicht), in die zin dat het overdrachtsmodel een benadering is van de fysische werkelijkheid.

Een belangrijke parameter in het overdrachtsmodel is de bodemabsorptie; enerzijds de ingevoerde absorptiegraad onder de baan (50%) en de absorptiegraad van de omgeving (met uitzondering van wegen e.d.). Het kiezen van andere uitgangspunten leidt uiteraard tot andere uitkomsten/bronsterkten. Met behulp van het op basis van AHN3-data geactualiseerde rekenmodel (maaiveldhoogten) is doorgerekend wat de consequenties zijn van de verschillende modelparameters. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van de bodemfactoren zoals gebruikt in Peutz onderzoek van december 2018. Daarna zijn stapsgewijs de bodemfactoren aangepast. Dit resulteert uiteindelijk in het overzicht zoals gegeven in tabel 4.2. De aanpassingen zijn wenselijk gezien het gestelde in § 5.3.7 van de HMRI 1999, waarbij bestrating, water,

beton etc. worden aangeduid als harde bodems (B =0) en grasland, akkerland met en zonder gewas, bossen, heide en tuinen als absorberende bodems. Als een gebied voor n% uit absorberende bodem bestaat, dan is de bodemfactor B = n/100. In het akoestisch rekenmodel zijn harde bodems (wegen) als zodanig ingevoerd. De baan van De Prikkedam en de omgeving moet derhalve worden gezien als absorberende bodem.

Tabel 4.2: gehanteerde en opnieuw rekenkundig bepaalde bronsterkten (motorcrossen hoofdbaan) op basis van metingen uitgevoerd in 2017

herkomst	**octaafbandmiddenfrequentie [Hz]**									
	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
rapport Noorman 2017	62,2	82,5	100	110,3	115,3	111,7	108,1	102,3	101,5	**118,5**
Peutz, rapport voorontwerp 2018	--	82,6	101,6	111,5	114,3	112,0	108,1	101,1	102,5	**118,3**
gemeten geluidniveaus L_i in dB(A) op basis waarvan bronsterkten zijn bepaald										
metingen 6 september 2017, meetpunt C01	20,2	42,0	47,0	50,3	58,8	59,7	57,0	49,2	37,0	**63,9**
metingen 1 oktober 2017, meetpunt C02	20,2	39,8	48,7	51,5	54,9	58,6	55,7	44,6	32,8	**62,2**
oorspronkelijke bodemfactoren, omgeving B_f = 0,8 en baan B_f = 0,5										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	96,1	108,3	116,2	111,4	107,7	103,1	101,9	**118,6**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	101,6	112,1	114,9	112,1	108,2	101,2	103,2	**118,7**
aanpassen bodemfactor omgeving van B_f = 0,8 naar B_f = 1,0										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97	110,7	117,9	112,3	108,2	103,7	102,5	**120,1**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	102,8	114,6	117,1	113,1	108,9	101,9	103,9	**120,6**
aanpassen bodemfactor omgeving van B_f = 0,8 naar B_f = 1,0 en bodemfactor baan van B_f = 0,5 naar B_f = 1,0										
herberekening o.b.v. metingen 6 sept. 2017	60,3	82,2	97,6	112,4	119,5	113,1	108,6	104	102,8	**121,4**
herberekening o.b.v. metingen 1 okt. 2017	64,0	83,5	103,5	117	119,4	114,1	109,3	102,3	104,2	**122,5**
gemiddelde in de berekeningen te hanteren bronsterkte										
trainingen	62,5	82,9	101,5	115,3	119,5	113,6	109,0	103,2	103,6	**122,0**

Uit tabel 4.2 blijkt dat (zoals valt te verwachten) het toegepaste rekenmodel en de modelparameters van invloed zijn op de berekende bronsterkte. Omdat de bronsterkten “gefit” zijn op de meetresultaten van 2017, heeft en ander niet tot gevolg dat er op basis van die metingen hogere niveaus worden berekend in de omgeving omdat de hogere bodemabsorptie ook meer demping geeft in de overdrachtsberekening; de hogere bodemdemping werkt twee kanten op.

Verder kan worden geconstateerd dat er een verschil in bronsterkte is zoals bepaald op basis van de verschillende meetpunten/meetdagen van ca. 1 dB. Er zijn veel verschillende factoren die de bronsterkte bepalen: type motor en geoefendheid motorrijder, meteo-omstandigheden tijdens metingen etc. Daarnaast is er altijd sprake van een algemene meet- en rekennauwkeurigheid van ca. 2 dB. Dit kan doorwerken in verschillende metingen en zal ook een rol spelen in de variatie in bronsterkten zoals gegeven in tabel 4.1.

Goed om te realiseren is dat tijdens de metingen in 2017 de gemeten geluidniveaus een gemiddelde zijn over een training van 3 uur. De variatie in geluidniveaus is het best beschreven in het rapport van Noorman: in de trainingsperiode van 16.00-19.00 uur op 6 september 2017 zijn er 6 verschillende tijdvakken met of beginners of gevorderden in de baan. Het gemeten geluidniveau varieert daarbij van L_i = 60,8 dB(A) bij beginners tot L_i = 66,7 dB(A) bij gevorderden en gemiddeld over drie uur L_i = 63,9 dB(A). De bezettingsgraad (percentage crossminuten per tijdblok) varieert daarbij van 8,2-15,6%. Vergelijkbare variaties zijn opgetreden bij de metingen op 1 oktober 2017. Geconcludeerd kan worden dat er geen vaste bronsterkte is, maar dat deze varieert.

In de berekeningen ten behoeve van het MER moet worden uitgegaan van een representatief gemiddelde. Op basis van bovenstaande wordt uitgegaan van de maximaal berekende bronsterkten (absorberende bodem) en de energetisch gemiddelde waarden over beide meetpunten, resulterend in een bronsterkte van L_W = 122 dB(A) op basis van de metingen in 2017.

Hierover nog het volgende: in de inspraakreactie op het voorontwerp door MSV Prikkedam is aangegeven dat tijdens de metingen in 2017 rijders actief zijn opgeroepen om (gratis) te komen trainen. Dit zou ertoe geleid hebben dat er onbekenden zijn komen trainen met zeer waarschijnlijk ondeugdelijk materiaal. Door Peutz is aangegeven dat tijdens de metingen "er relatief veel deelnemers zijn die een passeergeluid laten zien in de bandbreedte tussen 98 en 100 dB(A) en ook dat er rijders zijn die de waarde van 100 dB(A) overschrijden". Op basis van een globale berekening kan worden aangetoond dat als er sprake zou zijn van de situatie dat 1/3 van het aantal rijders voldeed aan 94 dB(A), 1/3 van het aantal aan 98 dB(A) en 1/3 van het aantal aan 100 dB(A) het handhaven van de 94 dB(A) norm een reductie oplevert van 4 dB.

4.3. Tonaliteit

In het rapport van Peutz (en ook bij andere motorcrossterreinen) is aangegeven dat het geluid vanwege het motorcrossterrein niet als tonaal hoeft te worden beoordeeld. Dit is gebaseerd op analyse van het geluid op basis van ISO 1996-2, Annex C (kritische bandbreedtemethode).

In ISO 1996-2 is aangegeven dat moet worden uitgegaan van een middelingstijd van 1 minuut, of korter als er sprake is van veranderende tonen/frequenties. Door Peutz zijn samples van gemeten geluid afkomstig van De Prikkedam geanalyseerd van 1 minuut, 15 s en 5 s. In geen van de gevallen is er op basis van ISO 1996-2 sprake van tonaal geluid geweest.

Op grond van het onderzoek van Peutz in het kader van het voorontwerp wordt in voorliggend onderzoek in de beoordeling van het geluid ervan uitgegaan dat het geluid niet als tonaal behoeft te worden gekwalificeerd. Dit geldt zowel voor trainingen als wedstrijden (bij wedstrijden wordt in hoofdzaak met 4-takt motoren gereden).

4.4. Samenvattend t.a.v. uitgangspunt bronsterkte motorcrossen

Motorcrossen hoofdrijbaan

Bij een motorcrossterrein of motorcrossbaan is sprake van een zekere variatie in geluidemissie, afhankelijk van het aantal rijders, de geoefendheid van de rijders. Een eenduidige bronsterkte van één motorcrosser bestaat niet; wanneer bronsterkten worden bepaald op basis van immissiemetingen in combinatie met overdrachtsberekeningen, zoals in het geval bij De Prikkedam, betekent de vastgestelde bronsterkte een gemiddelde over 2 meetdagen over de hele baan en deze bedraagt L_W = 122,0 dB(A) op basis van de metingen uit 2017, daarbij werd door een significant aantal motoren de 94 dB(A)-eis overschreden. Door zowel Peutz als Noorman is niet exact inzicht gegeven in hoeveel rijders tijdens de metingen de 94 dB(A)-eis hebben overschreden. Een redelijke inschatting laat zien dat door het naleven van de 94 dB(A)-eis een reductie mogelijk is van 4 dB en daarmeen een bronsterkte van L_W = 118,0 dB(A).

Crossen beginnersbaan

De beginnersbaan is planologisch niet legaal, maar wel vergund in het kader van milieu, in die zin dat de beginnersbaan is meegenomen in het akoestisch onderzoek NAA 1996. In het Peutz onderzoek is de beginnersbaan meegenomen in het onderzoek met als uitgangspunt (zonder nadere onderbouwing) een bronsterkte van L_W = 108 dB(A) en 7 crossuren. In het akoestisch onderzoek NAA 1996 is was het uitgangspunt 100 crossminuten en een bronsterkte 5 dB(A) lager dan motorcrossers op de hoofdrijbaan, dat wil zeggen L_W = 119 dB(A).

Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat op de beginnersbaan uitsluitend 50 cc, 65 cc en 85 cc motoren rijden. Op basis van gegevens van het Eurocircuit Valkenswaard kan een bronsterkte worden afgeleid van L_W = 112 dB(A) voor dergelijke motoren. In voorliggend onderzoek wordt dit als uitgangspunt gehanteerd. Met name ook omdat het uitgangspunt van L_W = 108 dB(A) in het voorontwerp niet nader is onderbouwd.

Het aantal crossers op de beginnersbaan is meestal gering t.o.v. het aantal crossers op de hoofdbaan (meestal ten hoogste ca. 5).

Maximale geluidniveaus

Maximale geluidniveaus kunnen worden veroorzaakt door meerdere crossmotoren op één locatie. Dit zal met name plaatsvinden bij de start en in het begin van de race. In de berekeningen van de maximale geluidniveaus is voor het rijden op de hoofdbaan (trainingen en wedstrijden) uitgegaan van maximaal 10 rijders op één plek die tegelijkertijd vol gas rijden. Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 135,0 dB(A). Om rekening te houden met het opspringen van rijders is de bronhoogte verhoogd naar h_b = +1,5 m.

Aanvullend is bij B-wedstrijden uitgegaan van maximaal 20 motoren (20 startposities) bij de start met een bronvermogen van L_W = 122,0 dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 138,0 dB(A).

Bij A-wedstrijden is uitgegaan van maximaal 40 motoren bij de start (40 startposities) met een bronvermogen van L_W = 122,0 dB(A). Inclusief een marge van 3 dB bedraagt de maximale bronsterkte bij de start dan L_{Wmax} = 141,0 dB(A).

Voor de beginnersbaan is uitgegaan van een maximale bronsterkte van L_{Wmax} = 122,0 dB(A), gebaseerd op 5 rijders op één plek en een marge van 3 dB.

5. Referentiesituatie

5.1. Algemeen

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie, dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. De toestand van het milieu in de referentiesituatie wordt altijd gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de autonome ontwikkeling. De beschrijving van de referentiesituatie moet inzichtelijk maken hoe de milieusituatie in het studiegebied zich zal ontwikkelen, indien het project geen doorgang zou vinden (maar andere ontwikkelingen wel).

5.2. Referentiesituatie Motorcrossterrein Prikkedam

Op grond van een nadere analyse (zie overkoepelend MER) is de referentiesituatie gedetailleerd geanalyseerd en beschreven op grond van de bestaande situatie in relatie tot het planologisch regime en de milieuvergunningen. De conclusie luidt globaal dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeen met de huidige situatie, met dien verstande dat:

- de extra lus in de crossbaan (nr. 1) in strijd is met het bestemmingsplan, maar omdat verlegging van deze lus planologisch mogelijk is en akoestisch gezien geen effect heeft (zie paragraaf 5.3) en deze lus ook in de milieuvergunningen is vergund, deze lus wel onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie;
- het huidige gebruik van de beginnersbaan op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan;
- géén wedstrijden zijn toegestaan buiten de reeds vergunde 3 wedstrijddagen per jaar;
- evenementen voor recreatief medegebruik (zoals wedstrijden paardensport) niet zijn toegestaan;
- het gebruik (tijdens trainingen) van de paden in onderdeel 12 voor trial, Enduro en quads is planologisch geen strijdig gebruik. Wel geldt dat dit gebruik niet in de milieuvergunningen is vergund. Voor de referentiesituatie wordt er dan ook vanuit gegaan dat dit gebruik niet feitelijk plaatsvindt;

5.3. Geluid in de referentiesituatie tijdens trainingen

Ten behoeve van de vergelijking van verschillende varianten (zie volgend) is het van belang geluidniveaus te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven van de referentiesituatie tijdens trainingen voor wat betreft geluid. Formeel zou in deze beschouwing de noordoostelijke lus niet mee moeten worden genomen.

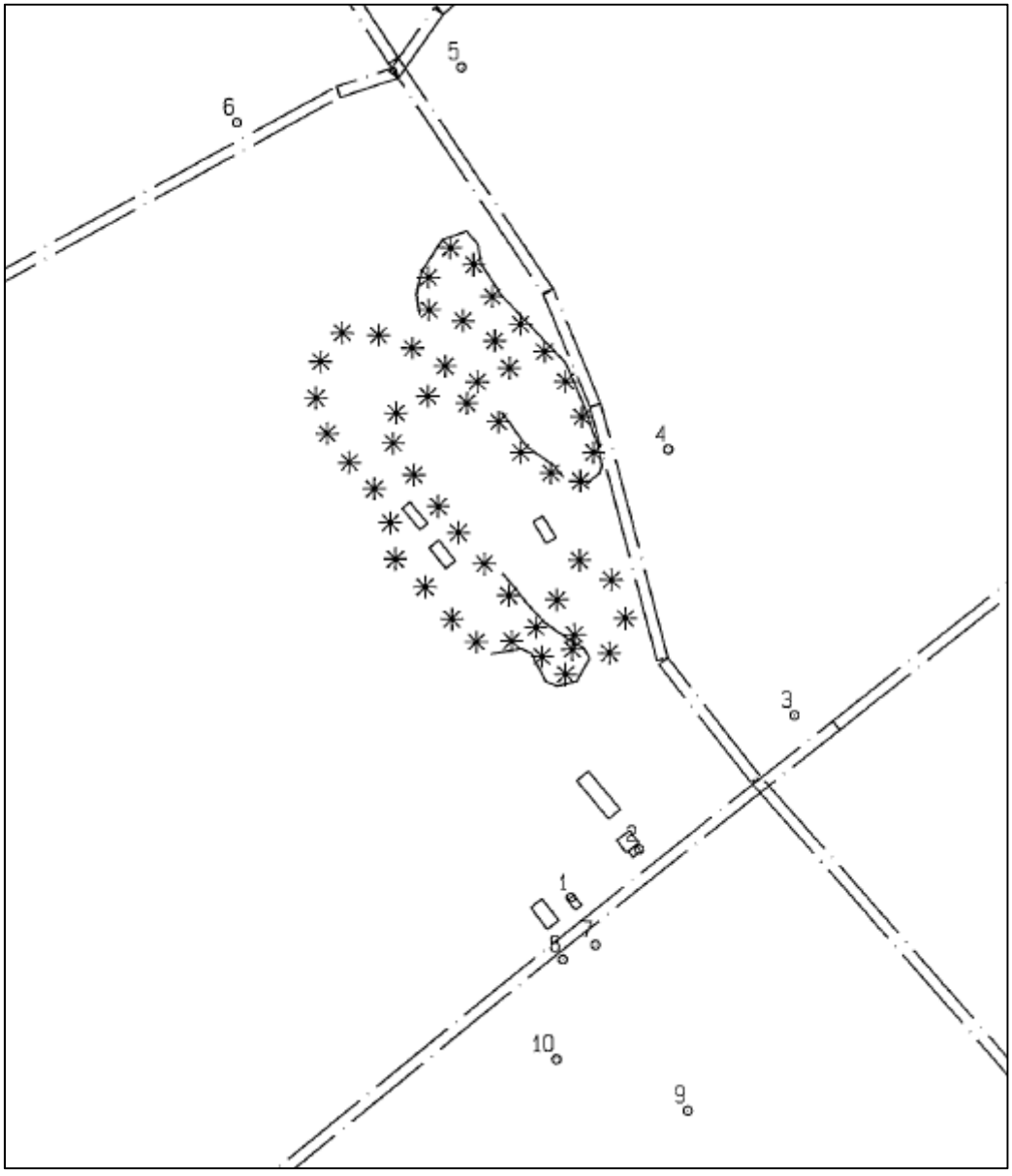
Omdat de bijdrage vanwege deze lus op de totale geluidniveaus ondergeschikt is (en eerder is geconcludeerd dat de referentiesituatie op veel onderdelen overeenkomt met de huidige situatie), is ervoor gekozen de huidige lus als uitganspunt te nemen. De bijdrage van de noordelijke lus ligt, afhankelijk van het waarneempunt, 8-17 dB onder de totale bijdrage van de hoofdbaan en voldoet daarmee feitelijk aan het verwaarlozingscriterium uit par. 5.4.2 van de HMRI.

Referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten

Aan de vigerende vergunning ligt het rapport van NAA uit 1996 ten grondslag. Op basis van dit rapport kan worden gesteld dat de volgende situatie als vergunde activiteiten kan worden gezien (zie ook conclusie bij rapport en de bijlagen): “Het gebruik bij trainingen wordt beperkt tot 900 minuten in de dagperiode (mini’s 100 minuten) en er zijn maximaal 15 motoren tegelijkertijd in de baan (4 mini’s). Circa 670 meter (wal)-schermen moeten zorgen voor een beperking van de geluidoverdracht naar woningen”.

In figuur 5.1 is een overzicht gegeven van het in 1996 gebruikte akoestisch rekenmodel. De geluidemissie vanwege de crossbaan is berekend met 46 puntbronnen en vanwege de minibaan met 6 puntbronnen.

Figuur 5.1: weergave akoestisch rekenmodel 1996 (sanering en vergunningverlening)



Ten aanzien van het NAA rapport 1996 dient nog de volgende opmerking te worden geplaatst: in het rapport wordt gesproken over 900 crossminuten (is de vergunde activiteit bij trainingen). Op grond van de gegevens in de bijlagen van het rapport kan worden afgeleid dat er is gerekend met 725 crossminuten. De oorzaak hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het feit dat er in de berekeningen destijds is uitgegaan

van 20% “off the road” motoren met een 10 dB lagere bronsterkte. Een rekenkundige correctie van de 900 minuten geeft dan 738 minuten crossen met de hoogste bronsterkte.

Omdat in de conclusie van het NAA rapport is uitgegaan van 900 minuten gebruik bij trainingen, wordt ten behoeve van het bepalen van de geluidniveaus behorend bij de vergunde activiteiten uitgegaan van 900 minuten crossen op de hoofdbaan. De geluidniveaus voor deze vergunde activiteit zijn gegeven in tabel 5.2.

Referentiesituatie op basis van vergunde geluidniveaus

Het motorcrossterrein heeft een Wm vergunning (nu Wabo) van 22 augustus 2001. In deze vergunning zijn geluidsvoorschriften opgenomen voor trainingen en wedstrijden. Bij RvS uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 januari 2003 zijn de geluidsvoorschriften voor wedstrijden en enkele geluidvoorschriften voor trainingen op woensdagavond vernietigd. Op 28 april 2008 is vergunning verleend voor drie wedstrijd-zondagen per jaar en zijn ook voorschriften voor de trainingen op woensdagavond opgenomen.
De nu geldende voorschriften zijn (nogmaals) samengevat in onderstaande tabel 5.1 en gebaseerd op het NAA onderzoek uit 1996. De voorschriften zijn gebaseerd op basis van 900 crossminuten tijdens trainingen en 14.400 crossminuten tijdens wedstrijden, hoewel in de vergunning expliciet het toestaan van aantal crossminuten is losgelaten en uitsluitend geluidgrenswaarden zijn opgenomen. Voor zowel trainingen als wedstrijden is uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte L_W = 124 dB(A) van een crossmotor.

Tabel 5.1: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode)

punt	**woning**	**trainingen[1]**		**wedstrijden[2]**	
		$L_{Ar,LT}$[3]	**L_{Amax}**	**$L_{Ar,LT}$[3]**	**L_{Amax}**
1	Grindweg 4	54	70	66	76
2	Grindweg 2	55	71	67	77
3	Bercoperweg 74	55	70	66	76
4	Prikkedam 1	61	75	72	81
5	Prikkedam 2	55	71	71	77
6	Prikkedam 3	56	72	72	78
7	Grindweg 5	53	69	65	75
8	Grindweg 7	51	65	62	71
9	Grindweg 9	49	64	61	70
10	Grindweg 11	50	66	62	72

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.
2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).
3 Inclusief 5 dB toeslag voor tonaal geluid.

Met het geactualiseerde rekenmodel en op basis van de bronsterkte van L_W = 122 dB(A) is e.e.a. opnieuw berekend en weergegeven in tabel 5.2 (voor trainingen). De bedrijfsduurcorrectie voor de hoofdbaan voor het crossen tijdens trainingen is aangepast, zodanig dat op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m wordt voldaan aan de vergunde waarde exclusief tonaliteitstoeslag (afgeronde waarde). Het totaal aantal crossminuten op die manier bepaald, bedraagt 884 minuten in totaal. Wanneer er wel rekening wordt gehouden met de toeslag voor tonaliteit en getoetst aan het voorschrift inclusief tonaliteit, geeft dit hetzelfde resultaat.

Uit tabel 5.2 blijkt dat de maatgevende woning voor het bepalen van de referentiesituatie niet Prikkedam 1 is, maar Prikkedam 2 (in rood weergegeven): het geluidniveau bij Prikkendam 1 is wel het hoogst, dus maatgevend voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting, maar bij Prikkendam 2 is de dreiging tot normoverschrijding het grootst. Verder blijkt dat in de referentiesituatie tijdens trainingen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ = 38-51 dB(A) bedragen. Alleen bij de woning Prikkedam 1 wordt de grenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Tabel 5.2: referentiesituatie op basis van vergunningsvoorschriften (o.b.v. niveaus), exclusief tonaliteitstoeslagtijdens trainingen, en referentiesituatie op basis van activiteiten (o.b.v. activiteiten), exclusief tonaliteitstoeslag

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen**			
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	**referentiesituatie o.b.v. niveaus h_o = +1,5 m**	**berekend h_o = +5,0 m**	**vergund[1] h_o = +5,0 m**
1	Grindweg 4	45,2	45,1	47,5	49
2	Grindweg 2	44,3	44,2	48,5	50
3	Bercoperweg 74	45,9	45,8	47,8	50
4	Prikkedam 1	51,8	51,7	56	56
5	Prikkedam 2	47,5	47,4	**50,4**	**50**
6	Prikkedam 3	46,8	46,7	49,3	51
7	Grindweg 5	41,4	41,3	45,9	48
8	Grindweg 7	40,3	40,2	45,8	46
9	Grindweg 9	39,1	39,0	42,3	44
10	Grindweg 11	37,8	37,7	43,1	45

1 Zonder toeslag voor tonaliteit.

Door de FUMO zijn in 2018 geluidmetingen verricht in verband met handhaving. De metingen zijn uitgevoerd op het vergunningpunt Bercoperweg 74 en primair gericht op het meten en toetsen van de maximale geluidniveaus L_{Amax}. De meetresultaten zijn vastgelegd in een rapportages voor metingen op 21 maart 2018 en 4, 8 en 11 juli 2018. Op het meetpunt zijn de volgende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus gemeten (waarneemhoogte h_o = +5,0 m, geen toeslag tonaliteit):

- 21 maart 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 55,3 dB(A);
- 4 juli 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 48,6 dB(A);
- 8 juli 2018 (zondag) $L_{Ar,LT}$ = 47,6 dB(A);
- 11 juli 2018 (woensdag) $L_{Ar,LT}$ = 48,4 dB(A);

De metingen in juli 2018 laten een tamelijk consistent geluidniveau zien van 48 dB(A). De meting van 21 maart 2018 wijkt significant af. De oorzaak hiervan is niet bekend. De afgeronde waarde van 48 dB(A) komt overeen met de berekende waarde van tabel 5.2 voor Bercoperweg 74 op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m. Geconcludeerd wordt dat tabel 5.2 een betrouwbaar beeld geeft.

Concluderend t.a.v. referentiesituatie tijdens trainingen

Concluderend: op basis van geactualiseerde berekeningen kan worden gesteld dat de referentie-situatie tijdens trainingen op basis van de vergunningvoorschriften of op basis van de vergunde activiteiten globaal overeenkomen (verschil 0,1 dB). Voor trainingen kunnen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m als gegeven in tabel 5.2 als referentiesituatie worden gezien, ervan uitgaande dat de geluidemissie tijdens de trainingen (metingen) in 2017 als maximaal representatief kan worden aangemerkt. Voor het vergelijken van varianten wordt in het vervolg van dit rapport, mede gezien de geringe verschillen, de geluidniveaus o.b.v. de vergunde activiteiten als uitgangspunten genomen.

5.4. Referentiesituatie tijdens wedstrijden

Omdat er bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op h_o = +1,5 m, gebaseerd op berekende waarden op h_o = +5,0 m) is een vergelijking als in § 5.3 niet geheel correct. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de "vergunde activiteit" tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van L_W = 124 dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam 3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Tabel 5.3: bepalen referentiesituatie op basis van vergunde activiteiten exclusief tonaliteitstoeslag tijdens wedstrijden (14.400 crossminuten) en op basis van vergunde geluidniveaus

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstrijden**	
		referentiesituatie o.b.v. activiteiten h_o = +1,5 m	**referentiesituatie o.b.v. niveaus [1] h_o = +1,5 m**
1	Grindweg 4	59,3	61
2	Grindweg 2	58,4	62
3	Bercoperweg 74	60,0	61
4	Prikkedam 1	65,8	67
5	Prikkedam 2	61,5	66
6	Prikkedam 3	60,8	67
7	Grindweg 5	55,5	60
8	Grindweg 7	54,4	57
9	Grindweg 9	53,1	56
10	Grindweg 11	51,9	57

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en ontleend aan het NAA rapport 1996 op basis van waarneemhoogte h_o = 5,0 m.

5.5. Referentiesituatie t.a.v. maximale geluidniveaus

In tabel 5.4 is nogmaals een overzicht gegeven van de op grond van de vigerende vergunningen toegestane maximale geluidniveaus.

Tabel 5.4: geluidsvoorschriften Motorcrossterrein De Prikkedam (geldend voor de dagperiode) met betrekking tot de maximale geluidniveaus (pieken)

Punt	**woning**	**vergunde maximale geluidniveaus L_{Amax}**	
		trainingen[1]	**wedstrijden[2]**
1	Grindweg 4	70 (66)[3]	76 (72)[3]
2	Grindweg 2	71 (67)	77 (73)
3	Bercoperweg 74	70 (66)	76 (72)
4	Prikkedam 1	75 (71)	81 (77)
5	Prikkedam 2	71 (67)	77 (73)
6	Prikkedam 3	72 (68)	78 (74)
7	Grindweg 5	69 (65)	75 (71)
8	Grindweg 7	65 (61)	71 (67)
9	Grindweg 9	64 (60)	70 (66)
10	Grindweg 11	66 (62)	72 68)

1 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +5,0 m.

2 Meet- en beoordelingshoogte h_o = +1,5 m (drie wedstrijdzondagen per jaar).

3 Inclusief een meteocorrectie van C_m = 4 dB.

Met betrekking tot de maximale geluidniveaus geldt dat op grond van de vigerende vergunningen er gemeten/gerekend moet worden op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m. De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze dus per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt.

Gemiddeld bedraagt de meteocorrectie ca. 4 dB. De vergunde maximale niveaus inclusief meteocorrectie zijn in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven. Dit zou kunnen worden gezien als de referentiesituatie, maar dan voor trainingen op een waarneemhoogte h_o = +5,0 m.

Het is mogelijk om het verschil te berekenen tussen de maximale geluidniveaus op h_o = +1,5 m en h_o = +5,0 m en op die manier de vergunde maximale geluidniveaus op h_o = +1,5 m te bepalen. Echter, de verschillen zijn ook weer afhankelijk van de bronlocatie die het maximale geluidniveau bepaalt. Omdat de modellen van 1996 en nu nogal verschillen geeft dit niet een correct beeld.

Concluderend kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

5.6. Referentiesituatie ondersteunende activiteiten

In de huidige situatie zijn er ondersteunende activiteiten. De (mogelijk akoestisch relevante) belangrijkste zijn het baanonderhoud. Dit vindt plaats na iedere training, waarbij met een tractor de crossbaan wordt geëgaliseerd. Dit duurt per keer ca. 1 uur. Eén keer in de twee maanden wordt de hoogte van de baan bijgewerkt, waarbij naast de tractor een mobiele kraan of shovel wordt ingezet. Tijdens wedstrijden kan tevens een tractor worden ingezet (tussentijds egaliseren, sproeien), maar dit is gezien de veel lagere bronsterkte dan crossen en de tijdsduur akoestisch niet relevant.

6. Planvoornemen en varianten

6.1. Algemene omschrijving

In deze paragraaf wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Deze voorgenomen activiteit bestaat uit een basisalternatief uit het 1e fase MER, waarin het feitelijk bestaande gebruik in het bestemmingsplan positief wordt bestemd. Aanvullend op dit basisalternatief zijn er twee “plusvarianten”, die de wensen van MSV De Prikkedam weergeven. De eerste plusvariant voorziet in de uitbreiding van het aantal motorcrosswedstrijden, de tweede plusvariant voorziet het toestaan van niet-gemotoriseerde sportactiviteiten. Daarnaast zal worden ingegaan op de mogelijke toekomstige ontwikkelingen als er meer elektrisch zal worden gecrost.

6.2. Voorgenomen activiteit

Algemeen

Het voornemen is dat het bestaande gebruik van het motorcrossterrein, planologisch te regelen in een bestemmingsplan. Het bestaande gebruik van het motorcrossterrein en omvat:

- Het legaliseren van de huidige hoofdcrossbaan, inclusief de noordoostelijke lus. De inrichting van de waterhuishouding van het terrein is gecentreerd in deze bocht, aan de binnenzijde van deze bocht ligt een poeltje water met begroeiing. Verplaatsen van de bocht zou ten koste gaan van deze natuur. De bocht zoals die er nu ligt is al een eerdere aanpassing van de originele baan en werd daarmee al stukken korter, een nog kortere bocht is niet wenselijk en zou ertoe leiden dat niet meer wordt voldaan aan de minimale lengte die de KNMV eist.
- Het legaliseren van het gebruik van de beginnerscrossbaan, aangezien beginners vanuit veiligheidsoverwegingen en de moeilijkheidsgraad niet op de hoofdbaan terecht kunnen. Binnen de huidige openingsuren is het niet mogelijk om gevorderden en beginners op de hoofdbaan te laten rijden.
- Het eenduidig vastleggen van de 4x4 wheel-, trial, enduro en quad-activiteiten.
- Het eenduidig vastleggen van de kampeer- en parkeervoorzieningen.
- Het handhaven van de trainingstijden en openstellingstijden (maximaal 3 uur op woensdag en maximaal 3 uur op zondag).
- Het handhaven van maximaal 3 wedstrijddagen per jaar, in het weekend.
- Het vastleggen van het recreatief medegebruik van individuen (dus niet in verenigingsverband), dit recreatief medegebruik bestaat uit wandelen, fietsen en paardrijden en daarmee gelijk te stellen activiteiten).

In de beschrijving van de plusvarianten, worden de termen A- en B-wedstrijden geïntroduceerd:

- Een A-wedstrijd is een grote landelijke of regionale wedstrijd, zoals die nu ook voorkomen, waarbij maximaal 1.300 personen aanwezig zijn en die de hele dagperiode kan duren.
- Een B-wedstrijd is een (club)wedstrijd of clinic op zondag, waarvan de maximale duur 6 uren bedraagt en waarvoor geldt dat de trainingen op die dag en de training van de woensdag voorafgaand aan de B-wedstrijd vervallen, zodat deze wedstrijden binnen de maximaal 6 uur openstelling oer week vallen.

Gebruik crossbaan tijdens trainingen

In de referentiesituatie zijn tijdens trainingen 900 crossminuten toegestaan. Tijdens de metingen in 2017 is geconstateerd dat tijdens een goed bezochte training ca. 37 crossuren nodig zijn om het mogelijk aantal rijders te kunnen faciliteren. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat er gemiddeld ca. 70 rijders zijn tijdens trainingen, maar dat het aantal zeer wisselend is. Dit is afhankelijk van of het een woensdagmiddag/zondagochtend is, er wedstrijden elders zijn en het verloop van het seizoen. Het komt voor (eerste mooie dag van het seizoen, andere banen zijn nog dicht) dat er ca. 100 rijders zijn. In de winterperiode zijn het er soms maar 10.

Er wordt in twee 2 groepen gereden op de hoofdrijbaan, bestaand uit beginners en gevorderden. Dit is om reden van veiligheid (niet al te grote snelheidsverschillen). Om het half uur wordt er gewisseld. Daarnaast rijdt er een deel van de (jonge) rijders op de jeugdbaan. Op de binnenbaan de allerkleinsten of diegene die voor het eerst op een crossmotor gaat rijden. De baan daar omheen heeft een paar kleine bultjes voor de iets gevorderde jeugdrijder.

Motorcrossbaan De Prikkedam is een specifieke baan, die een goede fysieke conditie vereist om te kunnen rondrijden. Door MSV De Prikkedam is aangegeven dat het al een uitdaging is om een half uur op de baan te kunnen rondrijden. Op basis van 70-100 rijders en een verondersteld gemiddeld aantal van 80 rijders x een half uur crossen, bedraagt de maximale crosstijd 40 uur. Dit is iets meer dan de 37 crossuren tijdens de goed bezochte trainingen van 2017.

Voor het maximale gebruik van de minibaan wordt uitgegaan van een crosstijd van 20% van de crosstijd van de hoofdbaan (= 8 uur tijdens trainingen).

Gebruik crossbaan tijdens wedstrijden

Voor wat betreft wedstrijden kan er onderscheid worden gemaakt tussen A-wedstrijden en B-wedstrijden (onderscheid: zie MER). B-wedstrijden kunnen qua gebruik van de motorcrossbaan worden gezien als trainingen, waarbij ten opzichte van trainingen meer gevorderde rijders in de baan zijn. Daarnaast is de tijdsduur tijdens B-wedstrijden langer dan ingeval van trainingen. Voor A-wedstrijden geldt dit in nog sterkere mate. Tijdens A-wedstrijden is de beginnersbaan niet in gebruik en tijdens B-wedstrijden niet meer dan tijdens trainingen.

Ondersteunende activiteiten

De ondersteunende activiteiten blijven blijven ongewijzigd t.o.v. referentiesituatie.

6.3. Plusvariant A- en B-wedstrijden

MSV wil in de nieuwe situatie het aantal wedstrijddagen voor landelijke of regionale wedstrijden (A-wedstrijden) uitbreiden van 3 naar 4 motorcrosswedstrijddagen, waarbij het wel nog om drie wedstrijden per jaar gaat. Binnen deze 3 wedstrijden wil de MSV de mogelijkheid hebben om een van deze wedstrijden als crossweekend te organiseren. Dit houdt in 3 A- wedstrijden (zoals reeds vergund), waarbij maximaal 1 wedstrijd bestaat uit 2 dagen (1x trainingsdag op zaterdag en dan op zondag wedstrijddag).

In verband met het uitbreiden van het aantal wedstrijddagen, zullen ook het middenterrein en het noordelijke parkeerterrein vaker (namelijk 4 keer per jaar) worden gebruikt om te parkeren. Hierbij zal een overnachting plaatsvinden op het rennerskwartier, de nacht voor de wedstrijd.

Daarnaast kunnen er 5 B-wedstrijden per jaar plaatsvinden op zondagen. De maximale duur is 6 uren, waarbij de trainingen (3 uren) op die dag en de training van de woensdag (3 uren) voorafgaand aan de clubwedstrijddag vervallen.

6.4. Plusvariant medegebruik

Naast het uitbreiden van de motorcrossactiviteiten wordt binnen de inrichting meer ruimte geboden voor andere recreatief medegebruik en georganiseerde sportevenementen. Het recreatief medegebruik betreft geluidarme sporten/activiteiten, zoals bijvoorbeeld:

- atletiek cross-veldloop
- mud-/survivalrun
- crosscountry (hardlopen of paardrijden)
- mountainbike(wedstrijd)
- bootcamp- en survivaltrainingen
- handboogschieten
- Run-bike-run

Omdat dit een ondergeschikte activiteit is, wordt er conform het verzoek van de MSV uit 2017 van uitgegaan dat er nooit meer dan 50 personen per dag deelnemen aan deze activiteiten. Aangezien het een relatief donker gebied is en vleermuizen foerageren, is het aanbrengen van verlichting niet mogelijk. De activiteiten kunnen daarom alleen plaatsvinden in de dagperiode of de avond tot zonsondergang.

Naast het openstellen van het terrein bovenstaande voor recreatief medegebruik wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 4 geluidarme evenementen te organiseren op het terrein; bijvoorbeeld een MUD/Survival-run, een groepsdag met outdooractiviteiten, een mountainbikewedstrijd of een crosscountry (lopen of met paard). Hiervoor wil MSV het gehele terrein beschikbaar kunnen stellen, inclusief weiland/parkeerterrein. Hierbij geldt dat er maximaal 1.500 personen aanwezig mogen zijn.

6.5. Alternatief beginnersbaan

Aangezien het grootste verschil tussen de huidige situatie en de referentie situatie de ligging van de beginnersbaan is, wordt het verplaatsen van de beginnersbaan als alternatief uitgewerkt. De rode cirkel op de onderstaande afbeelding geeft de locatie weer van het huidig gebruik. Onderzocht zal worden of de verplaatsing naar het middenterrein (gele cirkel) of naar het noorden (groene cirkel) ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren.

Figuur 6.1: alternatief: verplaatsing beginnersbaan

6.6. Toekomstscenario

Als toekomstscenario wordt uitgegaan van elektrisch crossen, hiermee zouden de voornaamste geluidbronnen van het terrein verdwijnen. Op dit moment is de techniek nog niet zover dat er met elektrische motoren gereden kan worden op de grote baan, die is daarvoor te zwaar. Wel zijn er zo nu en dan al elektrische trialmotoren. Aangezien er geen grote ontwikkelingen op korte termijn zijn te verwachten, wordt dit niet als volwaardig scenario uitgewerkt, maar zal dit waar nodig wel worden meegenomen in de afwegingen.

7. Berekeningen planvoornemen en varianten

7.1. Uitgangspunten

In de volgende paragrafen worden voor de verschillende varianten berekeningsresultaten gepresenteerd. In de berekeningen wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van de geluidemissie en bedrijfstijden (crossuren). In tabel 7.1 is een overzicht gegeven van deze uitgangspunten.

Voor wat betreft de bronsterkte (geluidemissie) vanwege het crossen op de hoofdbaan geldt dat er vanuit wordt gegaan dat MSV De Prikkedam de 94 dB(A)-eis van de KNMV strikt gaat handhaven. Vanuit het milieuspoor geredeneerd kan dit worden gezien als een BBT maatregel. Ten opzichte van de metingen in 2017 is een reductie van 4 dB realistisch. In de berekeningen wordt tijdens trainingen dan ook uitgegaan van een gemiddeld equivalente bronsterkte van L_W = 118 dB(A) tijdens trainingen. Tijdens zowel A- als B-wedstrijden zijn er gemiddeld meer gevorderde rijders in de baan en is er sprake van competitie. Het is, gezien de spreiding in de metingen van 2017 tussen beginners/gevorderden, realistisch om dan uit te gaan van een bronsterkte van L_W = 120 dB(A) tijdens B-wedstrijden. Voor A-wedstrijden geldt dat er op hoger niveau wordt gereden met een hogere geluidemissie die overeenkomt met L_W = 122 dB(A).

Tabel 7.1: uitgangspunten berekeningen

trainingen huidige situatie		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	118[1]	900 minuten (C_b = 20,92 dB)
beginnersbaan	112	100 minuten (C_b = 22,87 dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
trainingen basisalternatief		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	118	40 uur (C_b = 16,68 dB)
beginnersbaan	112	8 uur (C_b = 16,08 dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	100
B-wedstrijden		
Activiteit	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	120	120 uur (C_b = 11,90 dB)
beginnersbaan	112	8 uur (C_b = 16,08dB)
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	250
A-wedstrijden		
aantal/crossuren/crossminuten	*bronsterkte L_W in dB(A)*	*aantal/crossuren/crossminuten*
motorcrossen hoofdbaan	122	240 uur (C_b = 8,89 dB)
beginnersbaan	112	--
voertuigen motorcrossers/bezoekers	92	750[2]

1 Bij toepassing van BBT, zijnde het strikt hanteren van de “94 dB(A)-eis”.

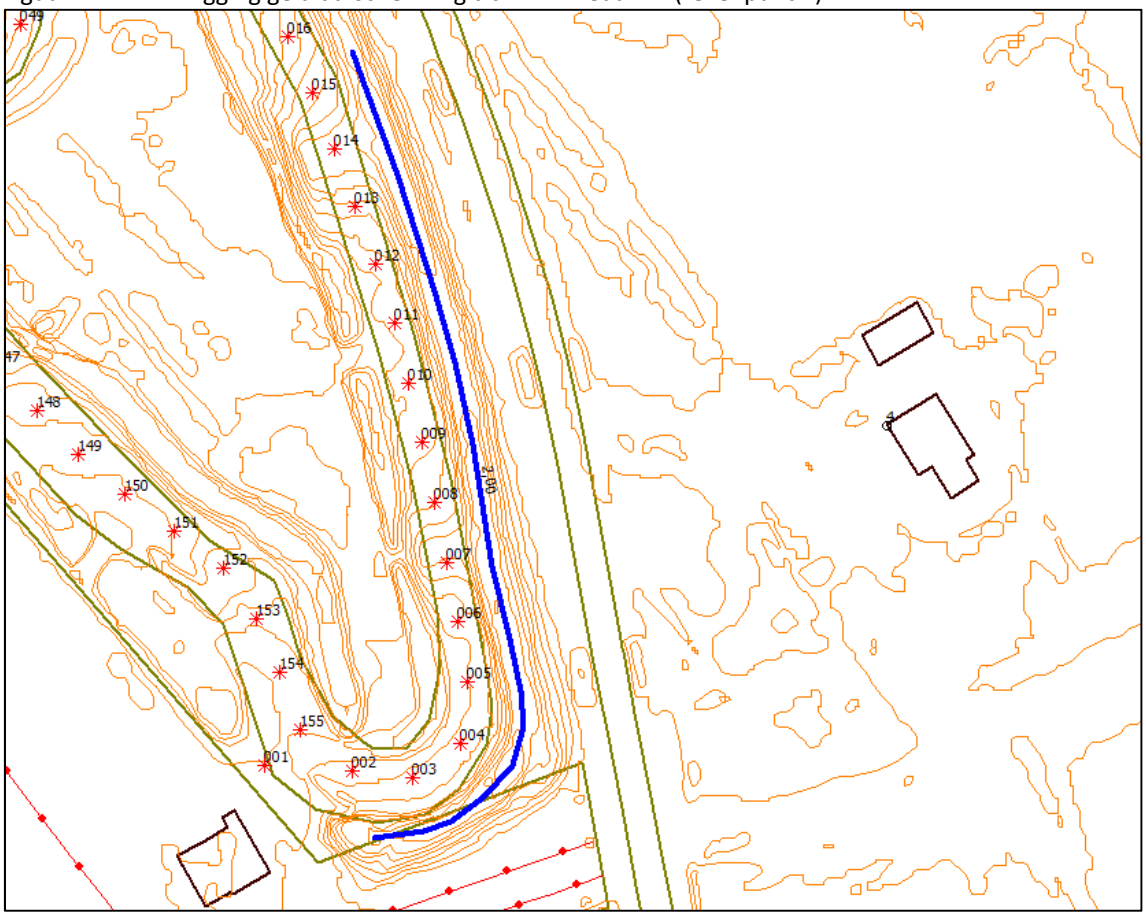
2 Bij A-wedstrijden wordt er tevens geparkeerd aan de noordzijde van het terrein en op de beginnersbaan. Per parkeerlocatie is uitgegaan van 250 bezoekers/voertuigen.

3 De hoofdbaan is gemodelleerd met 155 puntbronlocaties en de beginnersbaan met 27 puntbronlocaties. De tussen haakjes gegeven waarden zijn de bedrijfsduurcorrecties per bronlocatie.

7.2. Berekeningsresultaten trainingen en maatregelvarianten

In tabel 7.2 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. In de huidige situatie kan ten opzichte van de referentiesituatie een maximaal effect worden gerealiseerd (=geluidreductie) van 4 dB, voortvloeien uit het strikt naleven van de “94 dB(A)-eis”. Voor het basisalternatief geldt dat er een toename is van ten hoogste 0,9 dB. De hoogste toename is berekend ter plaatse van de zuidelijk gelegen locaties aan de Grindweg 2/Bercoperweg 74. In het basisalternatief variëren de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van (afgerond) 38-52 dB(A) in de dagperiode. Het hoogste niveau treedt op ter plaatse van Prikkedam 1, zijnde de meest nabijgelegen woning. Voor deze woning is een maatregel mogelijk in de zin van een verbeterde afscherming dan aanwezig in de huidige situatie. In tabel 7.2 is een maatregelvariant berekend, waarbij aan de westzijde van de hoofdbaan een verbeterde afscherming wordt gerealiseerd. In eerste instantie is uitgegaan van een geluidscherm met een lengte van ca. 150 m bovenop de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van +2,0 m. In figuur 7.1 is de ligging gegeven in het akoestische rekenmodel. Uitgegaan is van een absorberend scherm met een reflectiefactor van 0,2 (bijvoorbeeld Greenwall o.i.d.). Een verhoging van de bestaande aarden wal is eveneens toereikend voor wat betreft het afschermingseffect.

Figuur 7.1: ligging geluidafscherming t.b.v. Prikkedam 1 (rekenpunt 4)



Tabel 7.2: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van (laatste kolom van) tabel 5.2

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]**						
		referentie	**huidige situatie**		**basisalternatief**		**maatregelvariant A[2]**	
		tabel 5.2	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	45,2	41,4	-3,8	45,8	0,6	45,7	0,5
2	Grindweg 2	44,3	40,7	-3,6	45,2	0,9	45,1	0,8
3	Bercoperweg 74	45,9	42,3	-3,6	46,8	0,9	46,7	0,8
4	Prikkedam 1	51,8	48,0	-3,8	52,3	0,5	50,2	-1,6
5	Prikkedam 2	47,5	43,5	-4,0	47,8	0,3	47,8	0,3
6	Prikkedam 3	46,8	42,8	-4,0	47,1	0,3	47,1	0,3
7	Grindweg 5	41,4	37,7	-3,7	42,1	0,7	42,0	0,6
8	Grindweg 7	40,3	36,5	-3,8	40,9	0,6	40,7	0,4
9	Grindweg 9	39,1	35,2	-3,9	39,6	0,5	39,5	0,4
10	Grindweg 11	37,8	34,1	-3,7	38,5	0,7	38,4	0,6

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 Het aanleggen van een geluidscherm aan de oostzijde met een lengte van ca. 150 m op de kruin van de huidige wal en een hoogte t.o.v. de kruin van 2 meter (reflectiefactor 0,2).

Voor de huidige situatie is het uitgangspunt de 900/100 minuten crosstijd en een bronsterkte van L_W = 118 dB(A) zoals aangegeven in tabel 7.1. De BBT-maatregel betekent daarmee automatisch een reductie van 4 dB t.o.v. de referentie. In de beschreven maatregelvariant A bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-50 dB(A) in de dagperiode. Uit aanvullende berekeningen blijkt dat het verder verhogen van het geluidscherm geen significant groter effect meer heeft bij de woning aan Prikkedam 1, dit vanwege de omvang van het brongebied. Omdat er bij de woning Prikkedam 1 een verbetering optreedt t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie (-1,6 dB) en het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij deze woning niet hoger is dan 50 dB(A), kan dit als aanvaardbaar worden geacht (Stap 3 VNG-brochure).

Bij de verder weg gelegen woningen bedragen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 38-48 dB(A) in de dagperiode bij de maatregelvariant A t.b.v. Prikkedam 1. Gekeken is of er mogelijkheden zijn om bij deze overige woningen (dus m.u.v. Prikkedam 1) te kunnen voldoen aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A). In een aantal stappen zijn daarom schermen toegevoegd aan het model in verschillende maatregelvarianten (zie figuur 7.3):

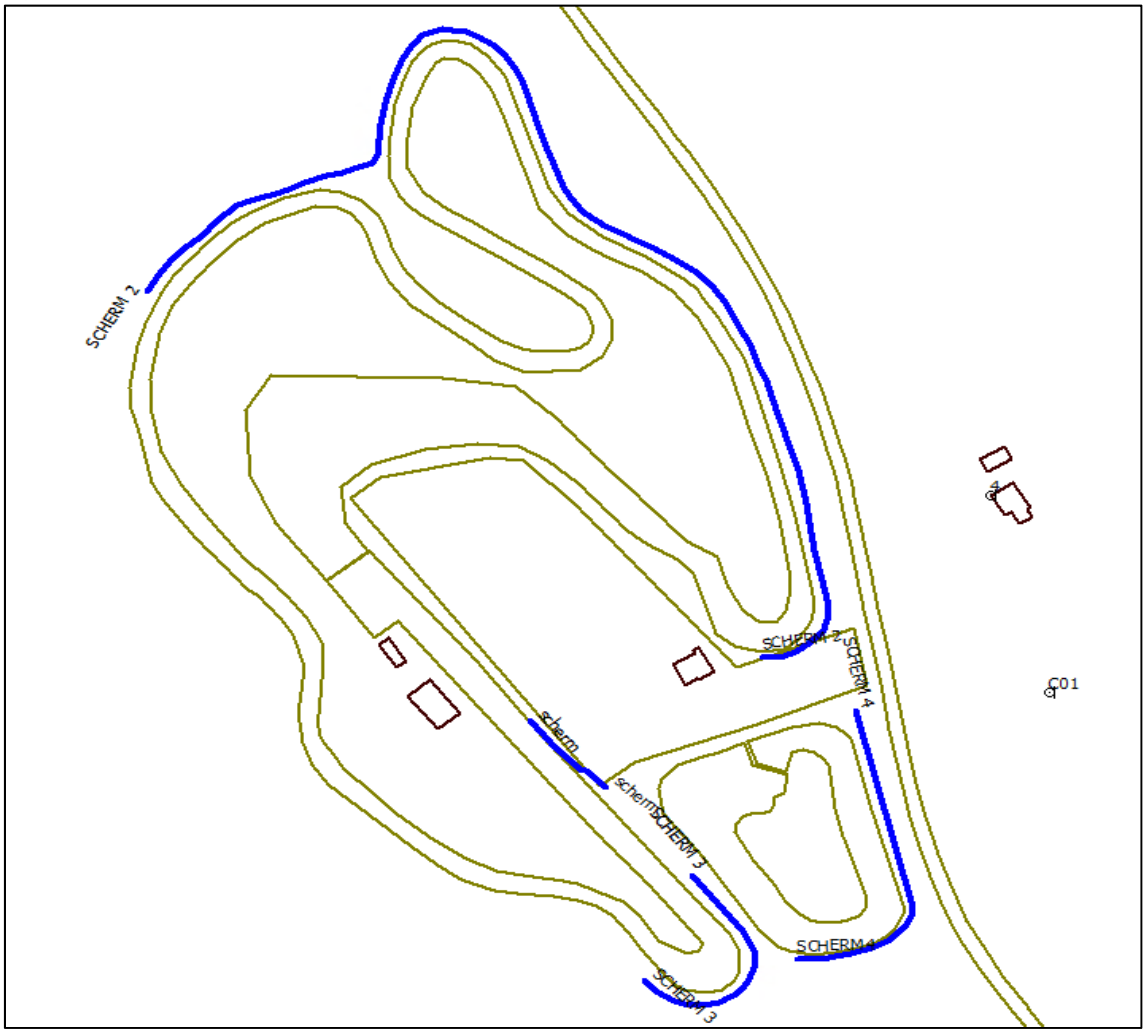
maatregelvariant A — scherm aan de oostzijde t.b.v. Prikkedam 1, hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 150 m (resultaten zie tabel 7.2);

maatregelvariant B — verlengd scherm oost- en noordzijde (SCHERM 2, figuur 7.2), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 500 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant C — als maatregelvariant B, met scherm op de wal van de zuidwestelijke lus (SCHERM 3, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 100 m (resultaten zie tabel 7.3);

maatregelvariant D — als maatregelvariant C, met scherm op de wal langs beginnersbaan (SCHERM 4, figuur 7.3), hoogte + 2,0 m op bestaande wal, lengte ca. 135 m (resultaten zie tabel 7.3);

Figuur 7.3: ligging van de verschillende schermen voor de maatregelvarianten B t/m D



In tabel 7.3 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de verschillende maatregelvarianten in de dagperiode tijdens trainingen.

Tabel 7.3: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens trainingen en vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.2 voor de verschillende maatregelvarianten

punt	**woning**	**langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus trainingen $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]**					
		maatregelvariant B		**maatregelvariant C**		**maatregelvariant D**	
		berekend	*verschil*	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	45,7	0,5	45,6	0,4	45,6	0,4
2	Grindweg 2	45,1	0,8	45	0,7	44,9	0,6
3	Bercoperweg 74	46,6	0,7	46,5	0,6	46,2	0,3
4	Prikkedam 1	49,7	-2,1	49,7	-2,1	49,6	-2,2
5	Prikkedam 2	46,4	-1,1	46,4	-1,1	46,4	-1,1
6	Prikkedam 3	46,0	-0,8	46,0	-0,8	46	-0,8
7	Grindweg 5	42,0	0,6	41,9	0,5	41,8	0,4
8	Grindweg 7	40,6	0,3	40,6	0,3	40,6	0,3
9	Grindweg 9	39,5	0,4	39,5	0,4	39,4	0,3
10	Grindweg 11	38,4	0,6	38,3	0,5	38,1	0,3

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

Uit de verschillende berekeningen blijkt dat het effect van de aanvullende schermen relatief gering is. De afgeronde waarde van het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de woning Prikkedam 1 bedraagt nog steeds $L_{Ar,LT}$ = 50 dB(A). Bij de verder weg gelegen woningen wordt (net) niet voldaan aan de VNG richtwaarde van 45 dB(A).

De reden van het geringe effect vanwege deze aanvullende schermen is de volgende: geluidschermen geven een optimaal effect wanneer deze worden geplaatst in de nabijheid van de bron of de ontvanger. In het geval van De Prikkedam geldt dat het meest aan deze voorwaarde wordt voldaan bij de grondwal aan de oostzijde en in de richting van Prikkedam 1. Verder speelt ook een rol dat rond zowel de hoofdbaan als de beginnersbaan al afscherming aanwezig is in de vorm van de bestaande grondwallen. Een verdere verhoging heeft dan een relatief gering effect ten opzicht van een situatie zonder enige afscherming.

Om een voorkeursvariant te bepalen spelen de kosten van geluidreducerende maatregelen een rol. De schermvarianten zijn berekend op basis van het plaatsen van kokos-schermen bovenop de bestaande grondwallen (bijvoorbeeld Greenwall Classic, www.greenwall.nl). Dit zijn geluidabsorberende schermen welke zonder fundering kunnen worden geplaatst tot een hoogte van +3,0 m. De verankering in de ondergrond vindt plaats met klapankers. De kosten van een dergelijk scherm bedragen € 240,00/m^2 voor levering en plaatsing en zijn kostentechnisch het meest gunstig.

Een en ander betekent dat voor een dergelijk scherm met een lengte van 150 m en een hoogte van +2,0m de totale kosten circa € 90.000,00 (inclusief BTW) zullen bedragen.

Wanneer andere geluidschermen worden toegepast welke een fundering nodig maken, zullen de kosten naar verwachting hoger zijn.

Concluderend

De voorkeursvariant voor De Prikkedam is, gelet op het geluidreducerend effect en de te verwachten kosten, de maatregelvariant A met een geluidscherm van ca. 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de bestaande grondwal aan de oostzijde (zie figuur 7.1).

Dit in combinatie met het tijdens trainingen handhaven van de “94 dB(A)-eis”. D handhaving van deze eis vindt plaats door motoren voorafgaand aan het crossen te testen op een rollerbank.

7.3. Alternatief beginnersbaan

Zoals aangegeven in paragraaf 6.5 zal worden onderzocht of de verplaatsing van de beginnersbaan naar het middenterrein of naar het noorden ook milieuhygiënische voordelen op zal leveren. In het kader van dit onderzoek is in eerste instantie gekeken wat de relatieve bijdrage is van de beginnersbaan aan de totale langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens trainingen in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De resultaten zijn gegeven in tabel 7.4.

Uit tabel 7.4 blijkt dat de bijdrage vanwege de beginnersbaan niet maatgevend is. Het geluidniveau van de beginnersbaan is overal ten minste 7,4 dB(A) lager dan van de crossbaan. De hoogste bijdrage wordt berekend ter plaatse van Bercoperweg 74 en bedraagt $L_{Aeqi,LT}$ = 38,5 dB(A). Omdat de bijdrage vanwege de hoofbaan $L_{Aeqi,LT}$ = 46,0 dB(A) bedraagt, zou in theorie een geluidreducerend effect kunnen worden bereikt van maximaal 1 dB aan de zuidzijde. Daar staat dan tegenover dat bij de woningen aan de noordzijde de geluidniveaus globaal toenemen met 1 dB. Gezien het geringe effect en de “verplaatsing” van geluid, is geen apart model gebouwd voor de verplaatsing van de beginnersbaan.

Tabel 7.4: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ vanwege de hoofdbaan, de beginnersbaan en bezoekersverkeer voor maatregelvariant A (=voorkeursvariant)

punt	woning	langtijdgemiddelde (deel)beoordelingsniveaus trainingen in dB(A)			
		hoofdbaan	bezoekersverkeer	beginnersbaan	totaal
1	Grindweg 4	45,3	17,9	34,3	45,7
2	Grindweg 2	44,4	17,7	37,0	45,1
3	Bercoperweg 74	46,0	20,0	38,5	46,7
4	Prikkedam 1	49,8	25,2	39,6	50,2
5	Prikkedam 2	47,7	16,3	28,9	47,8
6	Prikkedam 3	47,0	15,8	29,0	47,1
7	Grindweg 5	41,5	10,7	31,7	42,0
8	Grindweg 7	40,3	13,5	29,6	40,7
9	Grindweg 9	39,2	11,0	27,5	39,5
10	Grindweg 11	38,0	7,9	28,1	38,4

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

7.4. Berekeningsresultaten A- en B-wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A- en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). De berekeningsresultaten zijn gegeven voor de huidige vergunningpunten, welke zijn gelegen ter plaatse van de meest nabijgelegen woningen. Per situatie zijn de resultaten vergeleken met de referentiesituatie volgens tabel 5.3. Daarbij zij wel opgemerkt dat de B-wedstrijden nieuw zijn t.o.v. de referentiesituatie/huidige situatie. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m. Een gedetailleerde maatregelberekening voor wedstrijden (als voor de trainingen) is niet uitgevoerd om dat het model voor trainingen/wedstrijden op de uitganspunten gelijk is.

Tabel 7.5: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ tijdens B-wedstrijden en A-wedstrijden (maatregelvariant A), inclusief een vergelijking met de referentiesituatie op basis van tabel 5.3.

punt	woning	langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wedstijden $L_{Ar,LT}$ in dB(A)[1]				
		referentie tabel	B-wedstrijden		A-wedstrijden	
		5.3 A-wedstrijden	*berekend*	*verschil*	*berekend*	*verschil*
1	Grindweg 4	59,3[2]	52,2	-7,1	57,1	-2,2
2	Grindweg 2	58,4	51,3	-7,1	56,1	-2,3
3	Bercoperweg 74	60,0	52,9	-7,1	57,8	-2,2
4	Prikkedam 1	65,8	56,7	-9,1	61,6	-4,2
5	Prikkedam 2	61,5	54,5	-7,0	59,5	-2,0
6	Prikkedam 3	60,8	53,8	-7,0	58,8	-2,0
7	Grindweg 5	55,5	48,4	-7,1	53,3	-2,1
8	Grindweg 7	54,4	47,2	-7,2	52,1	-2,3
9	Grindweg 9	53,1	46,1	-7,0	51,0	-2,1
10	Grindweg 11	51,9	44,8	-7,1	49,7	-2,2

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 Referentiesituatie o.b.v. vergunde activiteiten op h_o + +1,5 m volgens tabel 5.3.

De berekende geluidniveaus liggen voor B-wedstrijden 7-9 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie, in hoofdzaak veroorzaakt door bronreductie en gedeeltelijk vanwege afscherming en minder crossuren tijdens de B-wedstrijden. Tijdens A-wedstrijden liggen de berekende geluidniveaus 2-4 dB onder de geluidniveaus van de referentiesituatie (bronreductie en afscherming).

7.5. Berekeningsresultaten maximale geluidniveaus

In tabel 7.6 is een overzicht gegeven van de berekende maximale geluidniveaus tijdens trainingen, A-wedstrijden B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Berekend is de maximale situatie waarbij onderscheid is gemaakt tussen de maximale geluidniveaus tijdens de start (wedstrijden) en vanaf de baan. De berekeningsresultaten zijn gegeven op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

Tabel 7.6: overzicht van de berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} voor maatregelvariant A

punt	**woning**		**maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A)**	
		start L_{Wmax} = 138 dB(A) B-wedstrijden	**start L_{Wmax} = 141 dB(A) A-wedstrijden**	**rijden baan L_{Wmax} = 135 dB(A) en bronhoogte h_b = +1,5 m wedstrijden en trainingen**
1	Grindweg 4	59	62	65
2	Grindweg 2	56	59	65
3	Bercoperweg 74	60	63	66
4	Prikkedam 1	61	64	70
5	Prikkedam 2	64	67	68
6	Prikkedam 3	64	67	66
7	Grindweg 5	58	61	62
8	Grindweg 7	50	53	62
9	Grindweg 9	55	58	59
10	Grindweg 11	56	59	59

Zoals eerder aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

De berekende maximale geluidniveaus kunnen dan ook als aanvaardbaar worden geacht. Verder blijkt dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten het rijden op de baan grotendeels maatgevend is voor de berekende maximale geluidniveaus.

7.6. Geluidcontouren en immissieniveaus

7.6.1. Algemeen

In het advies van de Commissie voor de m.er. (7 maart 2019) wordt ook geadviseerd om geluidcontouren te presenteren voor de verschillende varianten. Daarover het volgende: de variantenbeoordeling heeft plaatsgevonden op basis van de trainingen, waarbij met een aantal afschermingsvarianten is doorgerekend. Uit de tabellen 7.2/7.3 blijkt dat de berekende geluidniveaus in de verschillende schermvarianten niet veel verschillen. Een variant-vergelijking op basis van geluidcontouren zal dan ook geen duidelijk beeld geven omdat contouren worden bepaald op basis van op matrixpunten berekende geluidniveaus en interpolatie.

Verder is aangegeven dat inzicht moet worden verschaft in zowel de “daggemiddelde geluidbelasting” bij de woningen als de gemiddelde geluidbelasting bij de woningen tijdens het crossen. Bedoeld wordt het verschil in langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de equivalente geluidniveaus op het moment dat er metingen plaatsvinden, aangeduid als het gestandaardiseerde immissieniveau $L_{i.}$

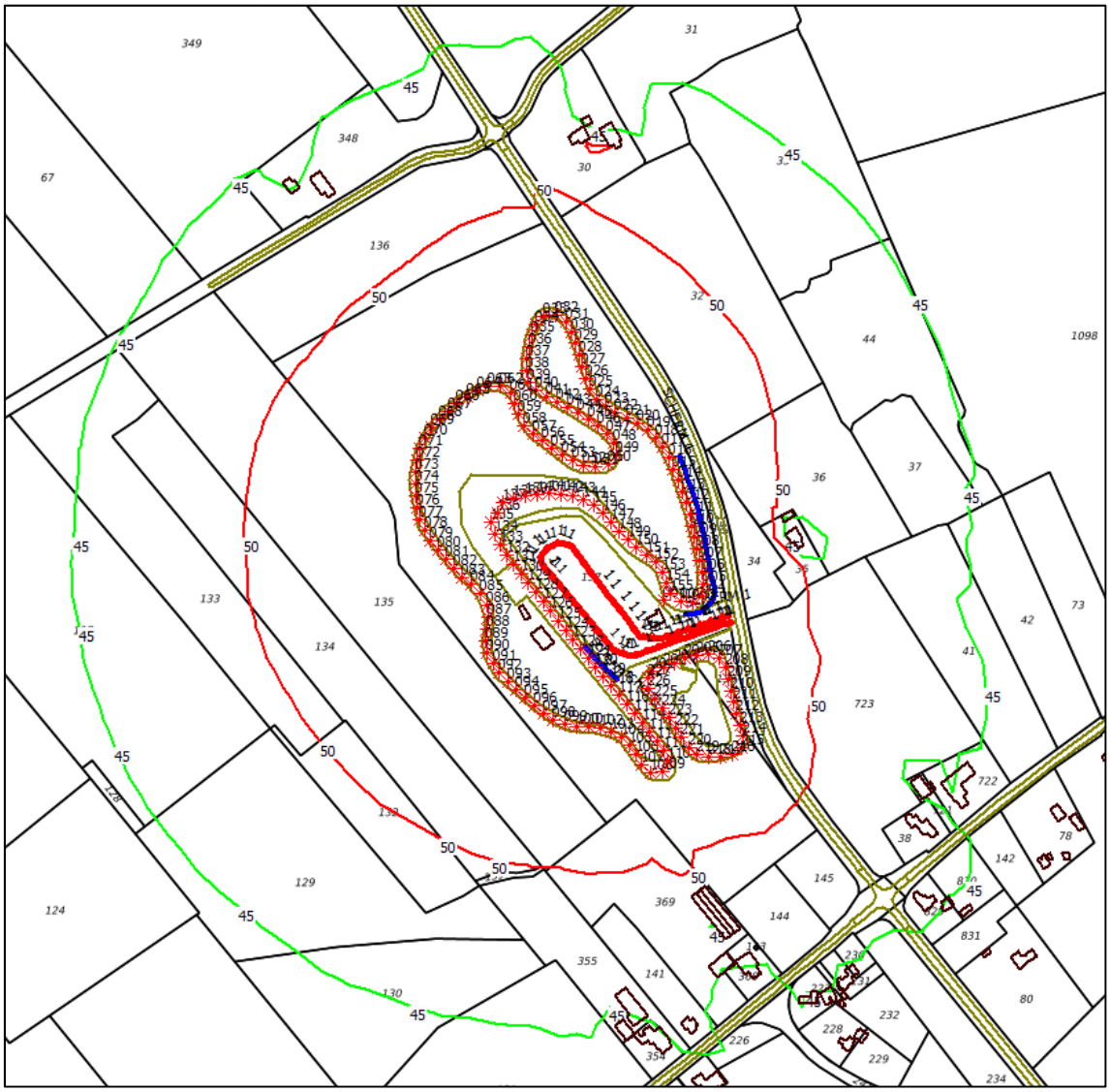
7.6.2. Trainingen

Tijdens trainingen is er sprake van 3 uur lang crossen, zodat de bedrijfsduurcorrectie C_b = 10.log(3/12) = 6,0 dB bedraagt. Daarnaast is er sprake van een meteocorrectieterm C_m = 4 à 5 dB, die onder andere

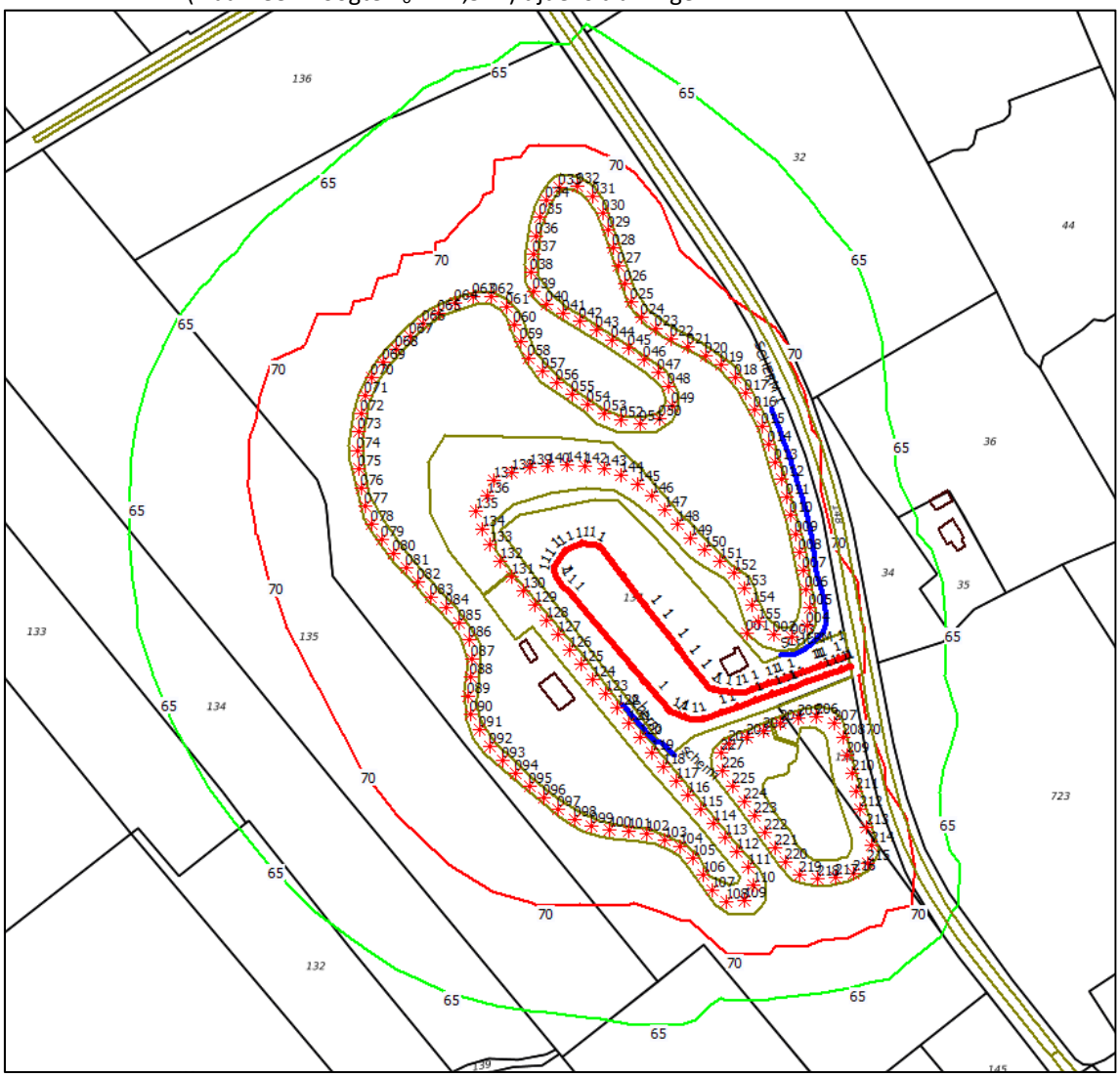
afhankelijk is van de afstand tussen bron en rekenpunt. Verder blijkt uit de metingen van 2017, dat er bij de verschillende manches niveauverschillen kunnen optreden (beginners/gevorderden/aantal rijders). De verschillen in L_i kunnen per manche 6 dB bedragen. De maximale waarde is ca. 3 dB hoger dan de gemiddelde waarde. Het verschil tussen de daggemiddelde geluidbelasting en het te meten gestandaardiseerde immissieniveau tijdens een trainingsmanche kan derhalve maximaal 14 dB bedragen.

In de figuren 7.4 en 7.5 zijn de berekende geluidcontouren gegeven voor de daggemiddelde geluidbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i.

Figuur 7.4: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens trainingen



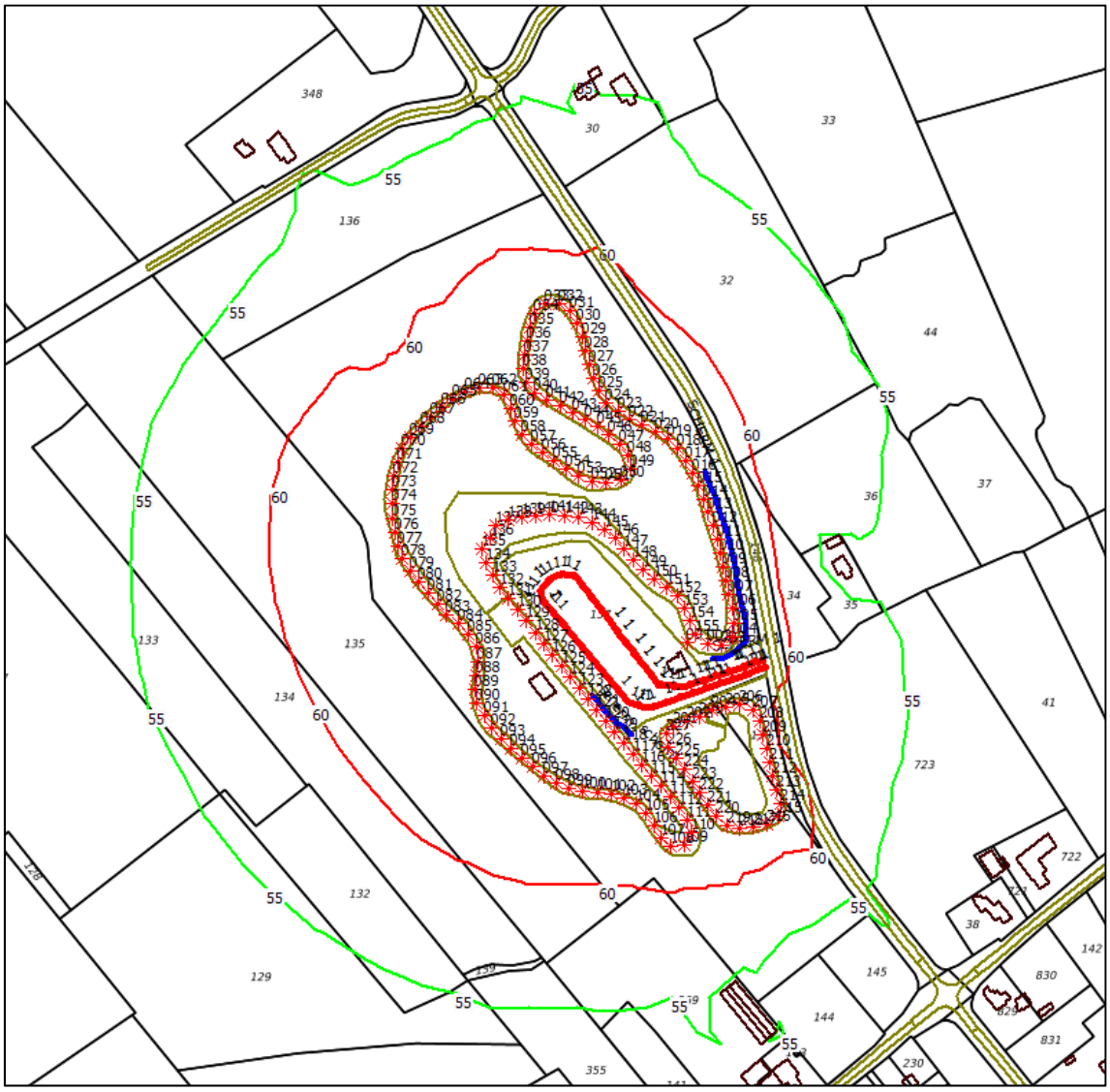
Figuur 7.5: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens trainingen



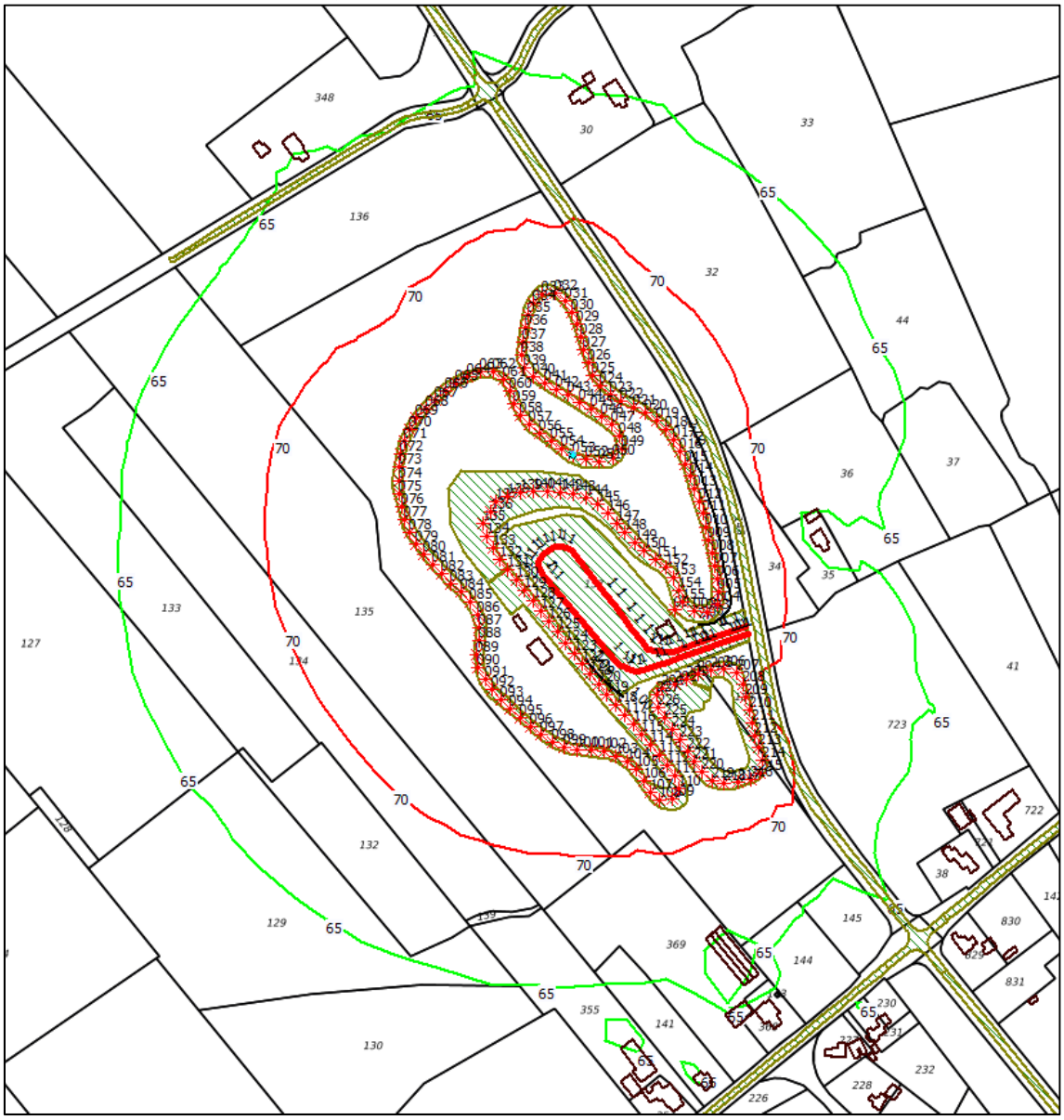
7.6.3. B-wedstrijden

Net als bij de trainingen zijn voor de B-wedstrijden contourberekeningen uitgevoerd. Omdat bij B-wedstrijden het crossen niet langer duurt dan 6 uur, bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen C_b = 3,0 dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 11 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.6 en 7.7.

Figuur 7.6: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelings-Niveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens B-wedstrijden



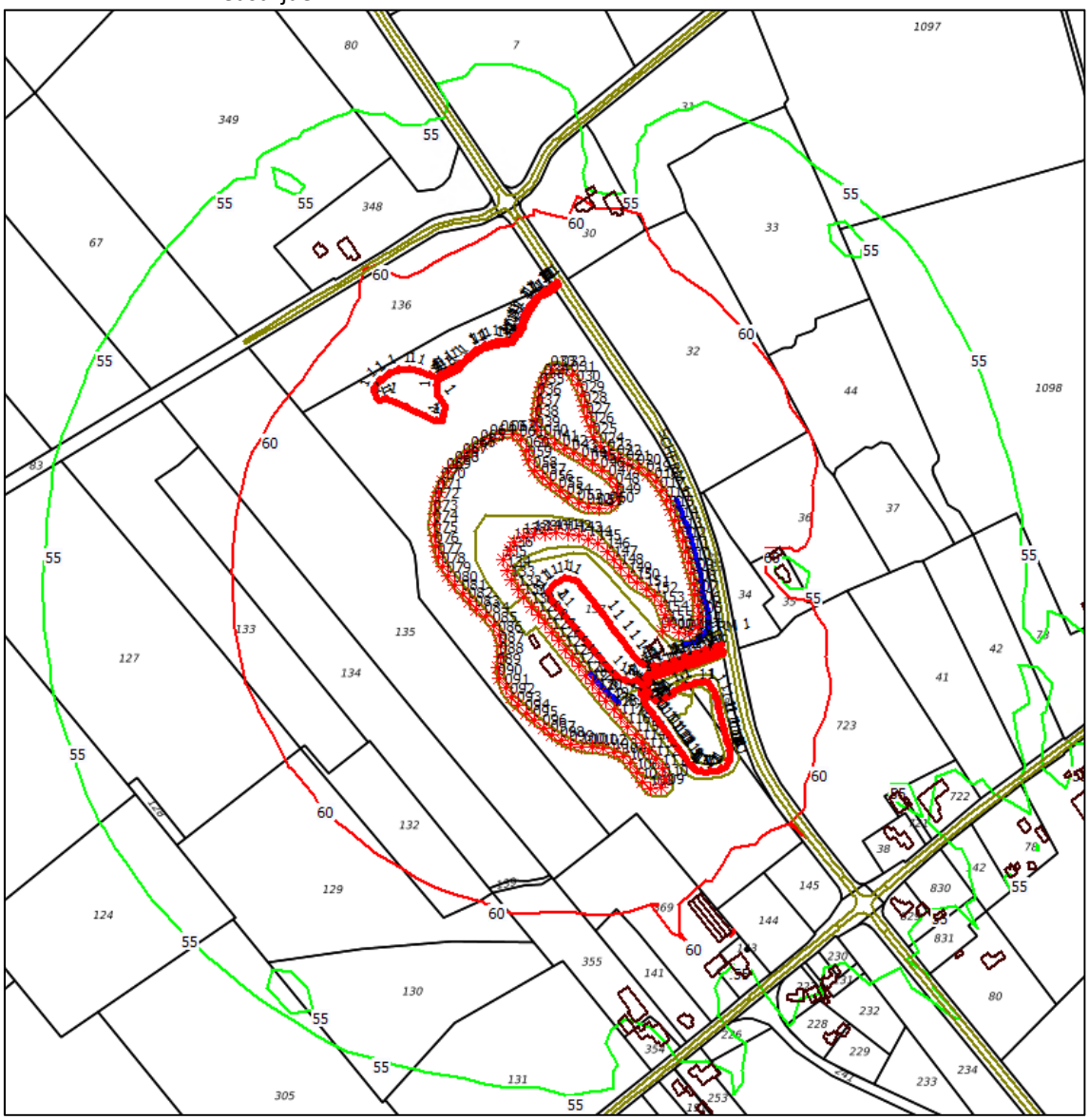
Figuur 7.7: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens B-wedstrijden



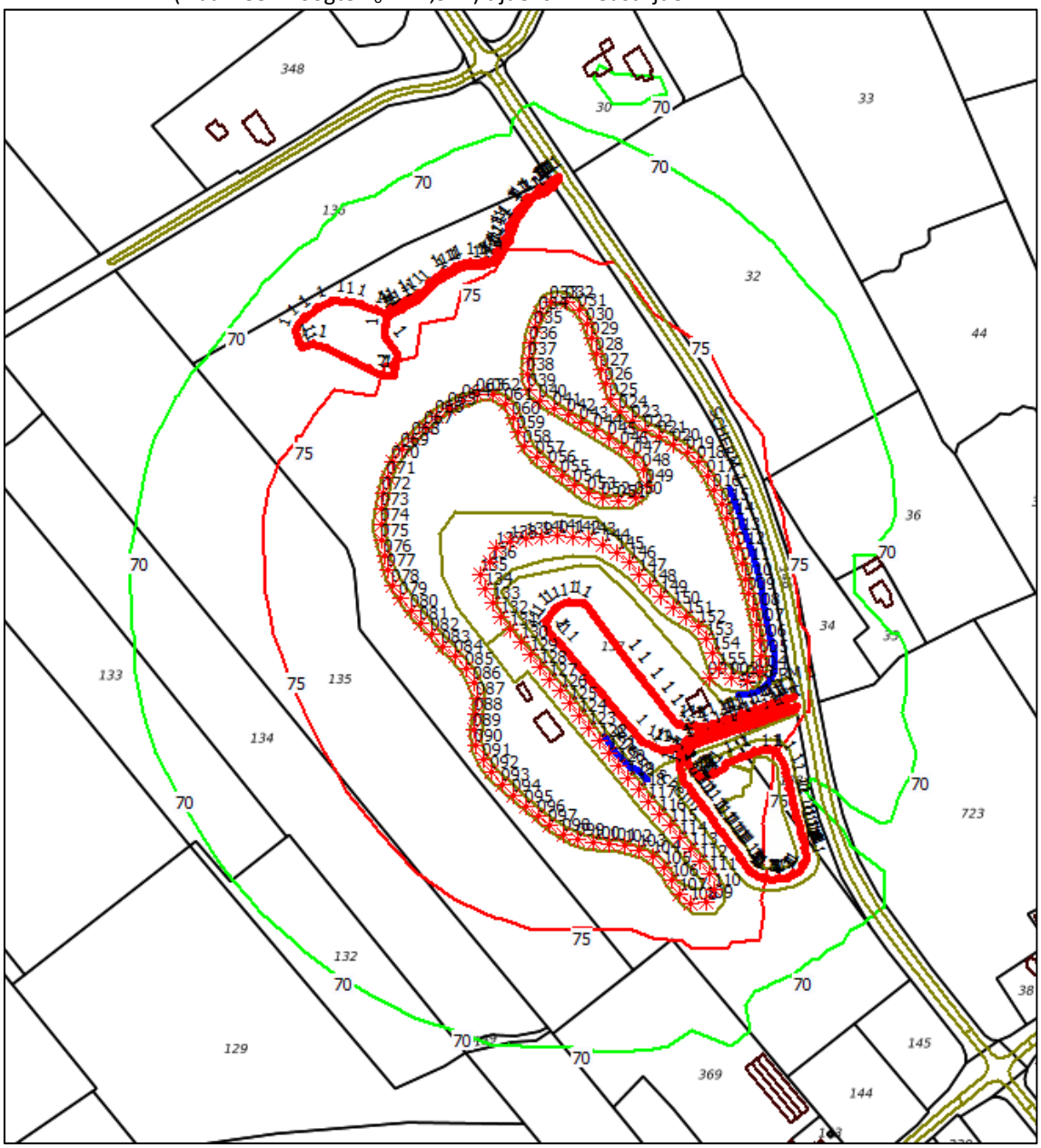
7.6.4. A-wedstrijden

Net als bij de B-wedstrijden zijn contourberekeningen uitgevoerd voor de A-wedstrijden. Voor het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus is bij de A-wedstrijden is er vanuit gegaan dat het crossen in de praktijk plaatsvindt in een periode van ca. 10 uur. Daarmee bedraagt de bedrijfsduurcorrectie bij metingen C_b = 0,8 dB en het verschil tussen de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de en de maximaal te meten gestandaardiseerde immissieniveaus L_i ca. 9 dB. De berekende contouren zijn gegeven in de figuren 7.8 en 7.9.

Figuur 7.8: overzicht van de berekende geluidcontouren als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in de dagperiode (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) – daggemiddelde tijdens A-wedstrijden



Figuur 7.9: overzicht van de berekende geluidcontouren als maximaal te meten immissieniveau L_i (waarneemhoogte h_o = +1,5 m) tijdens A-wedstrijden



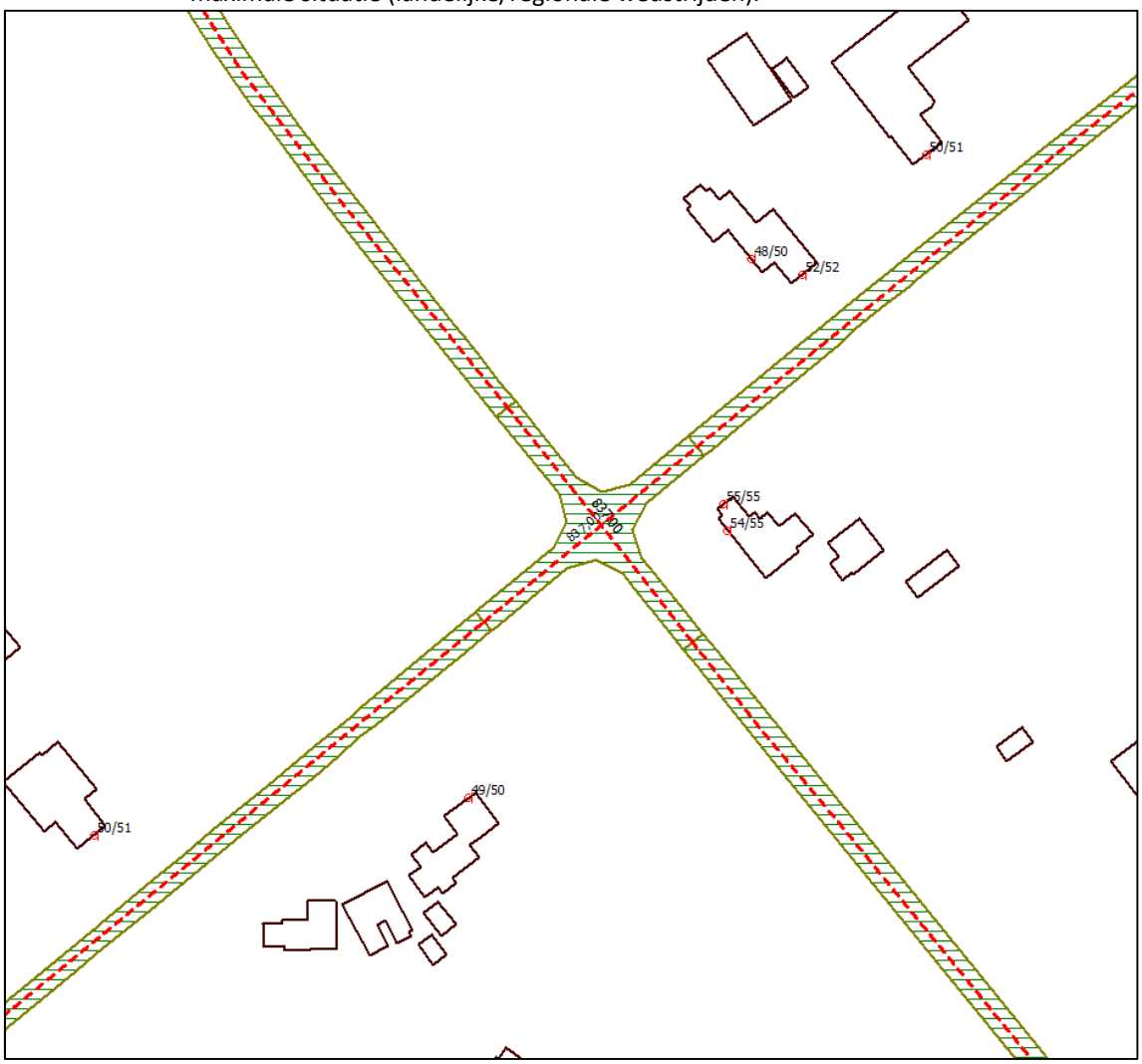
7.7. Indirecte hinder/wegverkeer

De belangrijkste geluidbron vanwege de activiteiten op het motorcrossterrein is het crossen met motoren. Voor en na trainingen en wedstrijden is er verkeer van en naar het terrein (inrichting), afkomstig van rijders en bezoekers. Het grootste aantal rijders/bezoekers treedt op tijdens A-wedstrijden, waarbij op drie verschillende locaties kan worden geparkeerd: middenterrein, noordelijke deel en beginnersbaan. Elk van deze locaties biedt plaats aan 250 /auto's. Door de MSV is aangegeven dat 1.300 bezoekers de A-wedstrijden bezoeken. Voor de (worst-case-)berekening is ervan uitgegaan dat dit leidt tot maximaal 750 auto's. Dit betekent 1.500 motorvoertuigbewegingen hoofdzakelijk in de dagperiode.

Het verkeer van en naar het motorcrossterrein kan vanaf verschillende richtingen komen aanrijden, zowel vanaf noordelijke als zuidelijke richting. Vanaf zuidelijke richting dan weer vanaf de Bercoperweg of Grindweg, dan wel de Twijtel.

Er is een worst-case berekening gemaakt van de equivalente geluidniveaus vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg. De meest nabij de weg gelegen woningen liggen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De worst-case berekening is gebaseerd op maximaal 750 (50% via de zuidelijke route, bevestigd door tellingen) voertuigen op zowel de Bercoperweg/Grindweg als de Prikkedam/Twijtel met respectievelijke rijsnelheden van 50 km/uur en 60 km/uur. Verder is rekening gehouden met standaard asfaltverhardingen en op de kruising een klinkerverharding. Worst-case is tevens rekening gehouden met 12 middelzware voertuigen en 75 voertuigbewegingen in de avondperiode, omdat het niet is uitgesloten dat bezoekers/rijders na 19.00 het terrein verlaten. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) en het softwareprogramma Geomilieu, versie 4.50 van dgmr-software. In figuur 7.10 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten.

Figuur 7.10: overzicht van de berekeningsresultaten (etmaalwaarden) van de geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar het motorcrossterrein op de openbare weg voor de maximale situatie (landelijke/regionale wedstrijden).



De berekende geluidbelasting zoals gegeven in figuur 7.10 bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de Circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan. Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 9 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

7.8. Natura 2000

In het kader van de Wet natuurbescherming is gekeken naar de geluidniveaus die kunnen optreden bij het meest nabijgelegen Natura 2000 gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. De afstand van De Prikkedam tot aan de grens van dit gebied bedraagt ca. 4.300 m.

Voor de situatie van landelijke/regionale wedstrijden is een berekening uitgevoerd. Op de grens van het Natura 2000 gebied bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 26 dB(A) in de dagperiode. Gelet op de algemene grenswaarde van 42 dB(A) als 24-uurs equivalent in het kader van de beoordeling van geluid en natuur (bijlage 6 bij het MER), kan worden gesteld dat er geen sprake is van verstorende effecten.

7.9. Overige geluidaspecten

De belangrijkste geluidbron vanwege motorcrossterrein De Prikkedam is (vanzelfsprekend) het geluid vanwege motorcrossen. Dit geluid is in het voorgaande berekend. Verder is rekening gehouden met het geluid vanwege verkeer van bezoekers en rijders omdat dit direct gerelateerd is aan het gebruik van het motorcrossterrein. Naast deze bronnen is er nog een aantal geluidbronnen die kunnen voorkomen: geluid vanwege baanonderhoud, stemgeluid en speakers tijdens wedstrijden.

Baanonderhoud

Het baanonderhoud vindt regulier plaats na iedere training of wedstrijd. De tijdsduur bedraagt ca. 1 uur, waarbij gebruikt wordt gemaakt van een eigen tractor. Eén keer in de twee maanden komt er een mobiele kraan bij om de kapotgereden walkanten, baanverhogingen etc. bij te werken. Dit gebeurt meestal op een andere dag dan trainingsdagen of wedstrijden. De geluidemissie/-immissie is afzonderlijk in beeld gebracht. In relatie tot geluid vanwege motorcrossen is baanonderhoud akoestisch niet relevant.

Voor de geluidberekening is uitgegaan van maximaal 2 uur in de dagperiode en een gemiddeld equivalente bronsterkte van een dieselaangedreven werktuig (tractor en/of mobiele kraan/shovel) met een bronsterkte van L_W = 108 dB(A).

Stemgeluid

Stemgeluid tijdens trainingen is akoestisch niet relevant. Mensen die trainen en rijden praten op normaal niveau met elkaar. Buiten de inrichting is dit niet hoorbaar. Tijdens grotere wedstrijden kunnen bezoekers/publiek stemgeluid produceren. Stemgeluid zal in de meest gevallen worden overstemd door motorcrossgeluid. Bij het mogelijk juichen van mensen (korte duur) zullen de maximale bronvermogens niet hoger zijn dan tijdens het motorcrossen.

Er is een berekening uitgevoerd naar stemgeluid, waarbij 3 oppervlaktebronnen zijn ingevoerd ter plaatse van het middenterrein, de beginnersbaan (parkeren tijdens wedstrijden) en het noordelijk parkeerterrein. Ervan uitgaande dat bij het parkeren en op de parkeerterreinen en met name het middenterrein stemgeluid het meest voorkomt.

De equivalente geluidemissie van menselijk stemgeluid varieert globaal van L_W = 65 dB(A) voor normaal spreken tot L_W = 95 dB(A) voor schreeuwen. Om een indruk te krijgen van de te verwachten geluidniveaus in de omgeving is een berekening uitgevoerd op basis van een equivalente bronsterkte van L_W = 75 dB(A) voor het spreken met stemverheffing en worst-case 2 personen per parkerende auto en een spreekduur van 1 uur (met stemverheffing) per persoon over de dag.

Omroepinstallatie

Tijdens wedstrijddagen kan een omroepinstallatie worden gebruikt. De installatie wordt alleen gebruikt op het moment dat er niet gecrost wordt. Door de omroepinstallatie naar binnen te richten, dat wil zeggen gericht op het publiek en niet in de richting van de omgeving (gebruik maken van het richtingseffect van luidsprekers), zal mede vanwege de beperkte tijdsduur van de omroepinstallatie (bedrijfsduurcorrectie) het effect zeer beperkt zijn, waardoor de geluidbijdrage als niet relevant wordt geacht ten opzichte van het motorcrossen.

Medegebruik

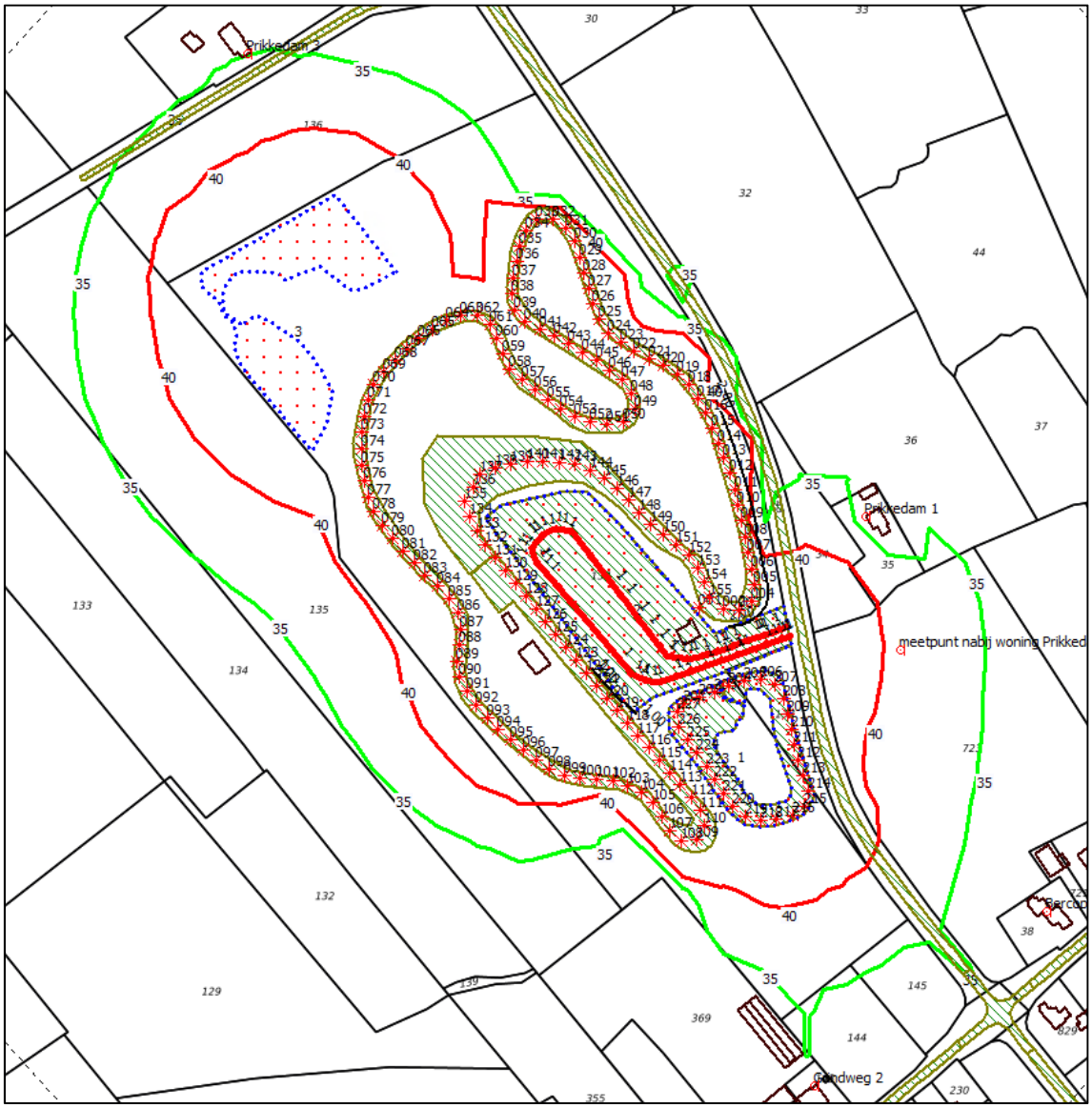
In de plusvarianten is sprake van medegebruik door veldsporten. Er kan dan ook stemgeluid voorkomen als beschreven in het voorgaande. Omdat dit ook kan voorkomen in de avondperiode is dit meegenomen in de berekeningen (gebaseerd op een relatief vergelijkbare bedrijfsduur als in de dagperiode).

Daarnaast is uitgegaan van 50 voertuigbewegingen naar het middenterrein in zowel de dag- als avondperiode.

Contouren

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg van baanonderhoud/stemgeluid en medegebruik zijn gegeven in figuur 7.11.

Figuur 7.11: berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als gevolg van stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (stemgeluid avond en bezoekersverkeer)



7.10. Cumulatieve aspecten

De Wet geluidhinder is bij het motorcrossterrein niet aan de orde. Dit geldt zowel voor industrielawaai (geen zoneringsplicht) als wegverkeer. Het beoordelen van cumulatieve effecten op grond van de Wgh is daarmee formeel niet aan de orde, echter wel in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan, waarbij de cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

In paragraaf 7.9 is al uiteengezet dat de daarin benoemde geluidaspecten niet relevant zijn ten opzichte van het motorcrossgeluid. Deze aspecten leiden niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan het motorcrossgeluid.

In het geval van met name wedstrijden (maar ook voor trainingen) geldt dat het geluid vanwege indirecte hinder/verkeer en het motorcrossen als zodanig afzonderlijk optreden. Rijders en publiek komen eerst aanrijden, vervolgens vindt het crossen plaats en daarna het vertrek. Beide bronsoorten zijn voor het overgrote deel in de tijd gescheiden.

De directe hinder vanwege het motorcrossen en de directe hinder zijn afzonderlijk berekend. Voor de directe hinder is de woning Prikkedam 1 maatgevend. Voor wat betreft de indirecte hinder zijn de woningen aan de kruising Prikkedam/Bercoperweg maatgeven met een equivalente geluidbelasting van circa 55 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 50 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 47 dB(A) tijdens trainingen. De geluidniveaus vanwege directe hinder (motorcrossen) bedragen ter plaatse van deze kruising globaal (zie contouren) 58 dB(A) tijdens A-wedstrijden, 53 dB(A) tijdens B-wedstrijden en 45 dB(A) tijdens trainingen.

Het rekenkundig optellen van de verschillende geluidaspecten op basis van voorgeschreven cumulatieve rekenregels (Miedema) is niet goed mogelijk omdat deze toegespitst zijn op jaargemiddelde geluidbelastingen.

Wanneer de geluidbelastingen zonder meer worden opgeteld ter plaatse van de woningen bij kruising Prikkedam/Bercoperweg bedraagt het cumulatieve effect circa 2 dB, waarbij alleen tijdens A-wedstrijden het cumulatieve effect op basis van algemene kwalificaties als “matig” moet worden gekarakteriseerd (56-60 dB). Bij B-wedstrijden en trainingen is de kwalificatie “redelijk” (50-55 dB).

8. Beoordeling en bestemmingsplan 59

8.1. Algemeen

Van 17 januari 2019 t/m 27 februari 2019 heeft het voorontwerp Bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam ter inzage gelegen, samen met een MER Fase 1: geluid, inclusief bijbehorend akoestisch onderzoek (Peutz, rapportnummer EA 1021-1-RA-004, d.d. 7 december 2018).

Op het voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties ingediend door omwonenden en MSV De Prikkedam. Verder is door de Commissie voor de m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies opgesteld over het deelaspect geluid van het milieueffectrapport. In voorliggend rapport is een nader akoestisch onderzoek beschreven naar de geluidemissie vanwege Motorcrossterrein De Prikkedam, waarbij rekening is gehouden met het eerder uitgevoerde onderzoek van 7 december 2018, de ingediende inspraakreacties en het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. In het onderzoek is tevens betrokken het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, d.d. 20 april 2017.

Ten behoeve van het voorontwerp en MER Fase 1 is al een aantal alternatieven onderzocht, waaronder het verplaatsen van de hoofdbaan binnen het plangebied. Uiteindelijk is een voorkeursvariant gekozen, bestaande uit het verhogen van de bestaande wallen tot 9,2 m hoogte boven het laagste punt van de baan. Omdat het verplaatsen van met name de hoofdbaan binnen het plangebied onvoldoende geluidreducerend effect oplevert, is deze variant in het kader van voorliggend onderzoek niet nader onderzocht. In het voorontwerp is aangegeven dat om een significant effect te bereiken de hoofdbaan ten minste 100 m moet worden verplaatst in westelijke richting, waarmee de baan buiten de huidige planbegrenzing komt te liggen. Daarnaast speelt een rol dat verplaatsing ook andere aspecten raakt (landschap, ecologie, bodem). De afschermingsvariant is daarom nader bekeken.

8.2. Beoordeling in het kader van het bestemmingsplan

In een MER dienen de effecten van alternatieven te worden vergeleken met de referentiesituatie; dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet wordt gerealiseerd. Als het project, dat wil zeggen het vaststellen van een bestemmingsplan, niet wordt gerealiseerd, dan betekent dit dat de huidige situatie blijft bestaan. Deze situatie houdt in dat er een groot deel planologisch niet is geregeld, maar wel is toegestaan en er ook sprake is van geldende milieuvergunningen (omgevingsvergunningen milieu) met geluidvoorschriften, op grond waarvan de daarin vergunde activiteiten (vanuit milieuoogpunt) mogen plaatsvinden. De geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een akoestisch onderzoek uit 1996 ten behoeve van de sanering industrielawaai en vergunningverlening.

Voor de situatie tijdens trainingen is aangetoond dat de referentiesituatie op basis van “vergunde activiteiten” of op basis van geluidvoorschriften globaal met elkaar overeenkomen. Voor wedstrijden geldt dat bij de vergunning voor wedstrijden in 2008 niet de juiste geluidniveaus in de voorschriften zijn opgenomen (vergunde geluidniveaus op h_o = +1,5 m, gebaseerd op berekende waarden op h_o = +5,0 m) en kan een dergelijke vergelijking niet goed worden gemaakt. In tabel 5.3 is een overzicht gegeven van de berekende geluidniveaus op basis van de “vergunde activiteit” tijdens wedstrijden; dat wil zeggen 14.400 crossminuten en de in 1996 gehanteerde bronsterkte van L_W = 124 dB(A). Tabel 5.3 kan worden gezien als referentiesituatie tijdens wedstrijden. Het verschil tussen de referentiesituatie bij de woning Prikkedam

3 en het vergunde geluidniveaus is relatief groot; dit wordt veroorzaakt doordat in het vergunningsmodel (zie figuur 5.1) er geen afscherming is gemodelleerd in de richting van Prikkedam 3, terwijl die er nu wel is.

Bij het bepalen van het voorkeursalternatief (voorkeursvariant) is gekeken naar de verschillende toetsingskaders.

Trainingen

Omdat er een ruimtelijke afweging moet worden gemaakt voor De Prikkedam, wordt in eerste instantie gekeken naar de richtafstand voor het motorcrossterrein van 700 m (Stap 1). Binnen deze richtafstand ligt een aantal woningen. In het kader van Stap 2 kan worden aangesloten bij de VNG richtwaarde van 45 dB(A) in de dagperiode. In een eerste verkenning is onderzocht of hieraan redelijkerwijs kan worden voldaan. Voor wat betreft trainingen geldt dat er in het basisalternatief (3 uur trainingen op woensdag en zondag) niet kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarde van 45 dB(A). Uitgaande van het benodigd aantal crossuren van 40 per training is er nog een geringe toename t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie. In het basisalternatief wordt uitgegaan van de situatie dat MSV De Prikkedam de “94 dB(A)-eis” gaat naleven en dat dit een reductie oplevert van 4 dB ten opzicht van de in 2017 gemeten bronsterkte (aan te merken als BBT-maatregel). De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in het basisalternatief bedragen bij de omliggende woningen 38-52 dB(A). Het hoogste niveau wordt berekend bij de meest nabijgelegen woning aan de Prikkedam 1 en bedraagt $L_{Ar,LT}$ = 52 dB(A). Niet afgerond een toename van 0,5 dB(A) t.o.v. de vastgestelde referentiesituatie.

In het voorontwerp is een voorkeursvariant bepaald, bestaande uit het ophogen van grondwallen. In feite gaat het om aanbrengen van meer afscherming rond de baan. In het kader van voorliggend onderzoek is het aanbrengen van meer afscherming nader onderzocht. Stapsgewijs zijn meer en langere afschermingen aangebracht rond met name de hoofdbaan. Uit de berekeningen blijft dat met een scherm van 150 m lengte en een hoogte van +2,0 m op de grondwal aan de oostzijde (in de richting van Prikkedam 1) (maatregelvariant A) bij de woning Prikkedam 1 een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau word berekend van 50 dB(A). Een verdere verhoging van dit scherm geeft geen significant reducerend effect.

Uit de berekeningen blijkt ook dat het aanbrengen van extra afscherming rond de noordelijke lus van de hoofdbaan, de zuidwestelijke lus of de beginnersbaan niet een zodanig effect heeft, dat dit kosteneffectief is. Bij de andere woningen (andere dan Prikkedam 1) kan dan nog steeds (net) niet aan de richtwaarde van 45 dB(A) worden voldaan.

Uit het voorgaande blijkt dat met maatregelvariant A (het aanbrengen van ca. 150 meter geluidscherm op de oostelijke wal met een hoogte van 2,0 m) aan Stap 3 (VNG) kan worden voldaan. Er wordt immers bij alle woningen voldaan aan de maximale grenswaarde van 50 dB(A). Verder zijn er geen andere geluidbronnen die ervoor zorgen dat de cumulatieve geluidbelasting hoger is dan de geluidbelasting afkomstig van het motorcrossen. Onderdeel van deze maatregelvariant is dat de “94 dB(A)”-eis moet worden nageleefd. Dit betreft een bronmaatregel, die kan worden aangemerkt als BBT. Verder geeft maatregelvariant A voor de woning aan de Prikkedam 1 een verbetering van 1,6 dB t.o.v. de referentiesituatie. Voor de andere omliggende woningen geldt dat maatregelvariant zorgt voor een beperkte toename (0,3-0,8 dB) t.o.v. de referentiesituatie, maar bij deze woningen is de geluidbelasting ruim lager dan 50 dB(A) en in een aantal gevallen ook onder de richtwaarde van 45 dB(A).

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat maatregelvariant A ten opzichte van de referentiesituatie niet leidt tot een veel langere duur aan trainingstijden. Maatregelvariant A houdt in dat op woensdagmiddag 3 uur kan worden getraind en op zondagochtend 3 uur kan worden getraind. Maatregelvariant A maakt ten opzichte van de referentiesituatie wel meer crosstijd mogelijk: 40 uur in plaats van 900 minuten op de hoofdcrossbaan en 8 uur in plaats van 100 minuten op de minicrossbaan.

Naast de daggemiddelde geluidniveaus (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) is inzicht gegeven in de werkelijke geluidniveaus (gestandaardiseerd immissieniveau L_i) die gemeten kunnen worden in de omgeving. Beide geluidniveaus zijn voor trainingen gegeven in de figuren 7.4 en 7.5. De contouren laten zien dat, met uitzondering van de woning Prikkedam 1, de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus rond de 45 dB(A) liggen. De contouren geven ook inzicht in de geluidniveaus ter plaatse van tuinen. Tijdens trainingen liggen de geluidniveaus tussen de 45-50 dB(A).

Al met al kan worden geconcludeerd dat bij de maatregelvariant A tijdens trainingen voor wat betreft de equivalente geluidniveaus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze maatregelvariant A kan als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Wedstrijden

In tabel 7.5 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus tijdens A-wedstrijden en B-wedstrijden in maatregelvariant A (voorkeursvariant). Voor de B-wedstrijden geldt dat het hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{Ar,LT}$ = 57 dB(A) bedraagt. Deze B-wedstrijden zijn in de huidige situatie niet toegestaan; ze maken ook geen deel uit van de referentiesituatie. Wel is in de referentiesituatie uitgegaan van de drie bestaande A-wedstrijden. Als de geluidniveaus van de B-wedstrijden wordt vergeleken met de referentiesituatie uitgaande van de bestaande A-wedstrijden, dan zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus lager dan het referentieniveau voor A-wedstrijden. Het geluidniveau van de B-wedstrijden is hoger dan de in het kader van stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 6 van de 10 beschouwde woningen. Bij 4 woningen is de geluidbelasting wel lager dan 50 dB(A).

Voor A-wedstrijden geldt dat de hoogst berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bij de woning Prikkedam 1 $L_{Ar,LT}$ = 62 dB(A) bedraagt. Voor de overige woningen varieert het geluidniveau tussen de 51-60 dB(A) met uitzondering van 1 woning, waarvoor het geluidniveau 50 dB(A) bedraagt. Worden deze geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus van A-wedstrijden in de referentiesituatie, dan zijn deze geluidniveaus 2-2,3 dB lager. Bij Prikkedam 1 is het geluidniveau 4,2 dB lager. Het geluidniveau van de A-wedstrijden is hoger dan de in het kader van Stap 3 toegelaten maximale waarde van 50 dB(A). Dat is het geval bij 9 van de 10 beschouwde woningen. Bij 1 woning bedraagt de geluidbelasting 50 dB(A).

Uit Stap 4 volgt dat een hogere geluidbelasting dan aangegeven in Stap 3 doorgaans niet mogelijk zal zijn, maar Stap 4 sluit niet volledig uit dat een dergelijke geluidbelasting toch kan worden toegestaan. Dat laatste vergt wel een grondige onderbouwing en motivatie. Ter invulling van Stap 4 kan aansluiting worden gezocht bij de Handreiking.

Voor de B-wedstrijden geldt dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximum etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij Prikkedam 1 met 1,7 dB overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een B-wedstrijd nog altijd 56 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Voor de overige 9 woningen wordt wel voldaan aan de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Omdat B-wedstrijden geen deel uitmaken van de huidige milieuvergunde situatie, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

Voor de A-wedstrijden geldt ook dat de geluidniveaus bij woningen hoger zijn dan de richtwaarde van 45 dB(A) uit de Handreiking. Ook zijn de geluidniveaus hoger dan het referentieniveau van het

omgevingsgeluid, dat in de dagperiode 34-39 dB(A) bedraagt. Overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsbeleid is op basis van een bestuurlijk afwegingsproces en met inachtneming van BBT-maatregelen toegestaan tot een maximale etmaalwaarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt bij zes van de tien beschouwde woningen overschreden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat wanneer het scherm in maatregelvariant A een hoogte van 3 m krijgt, het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voor een A-wedstrijd bij deze woningen nog altijd meer dan 55 dB(A) bedraagt en aldus met een dergelijk scherm de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot 55 dB(A). Bij vier woningen is het geluidniveau wel lager dan 55 dB(A). A-wedstrijden (voor zover plaatsvindend op zondag en beperkt tot 3 per jaar) maken al deel uit van de huidige milieuvergunde situatie. Worden de geluidniveau van de A-wedstrijden in de voorgenomen situatie vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Voor de A-wedstrijd op zaterdag geldt dat deze nog geen deel uitmaakt van de huidige milieuvergunde situatie. Omdat de zaterdagse A-wedstrijd daarvan geen deel uitmaakt, is het in het kader van de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan (met gebruikmaking van de Handreiking) niet aangewezen om aansluiting te zoeken bij het huidig vergunde niveau voor zondagse A-wedstrijden. Dit zou ook niet passen bij het beoordelingskarakter van Stap 4.

De Handreiking biedt nog de mogelijkheid om af te wijken van de hiervoor besproken waarden. Het gaat dan om afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie: regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie dan wel het 12 dagen-criterium (de niet-representatieve bedrijfssituaties/incidentele bedrijfssituaties). Het feit dat de 5 B-wedstrijddagen en de in totaal 4 A-wedstrijddagen minder dan 12 dagen per jaar zouden voorkomen, betekent niet dat de wedstrijddagen daarmee per definitie incidentele bedrijfssituaties betreffen, zo blijkt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over incidentele bedrijfssituaties. Ze kunnen ook deel uitmaken van de representatieve bedrijfssituatie. Of dit het geval is, hangt af van de aard van de activiteiten. In dit geval zijn de activiteiten inherent aan het (beoogde) gebruik van het motorcrossterrein De Prikkedam. Uit de door MSV aangedragen informatie volgt op dit moment niet dat deze wedstrijden voor haar van ondergeschikte betekenis zijn; ze behoren evenals de trainingen tot de kernactiviteiten. Onder deze omstandigheden kunnen de wedstrijden op dit moment in redelijkheid worden aangemerkt als onderdeel uitmakend van de representatieve bedrijfssituatie. Maar ook al zouden de wedstrijden wel als incidentele bedrijfssituatie kunnen worden beschouwd, dan betekent dit niet dat toepassing aan het “12-dagencriterium” zou moeten worden gegeven. Hier gaat het immers om een beoordeling in het kader van Stap 4, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking. Stap 4 gaat er vanuit dat de hoge geluidniveaus in principe niet ruimtelijk inpasbaar zijn. Om die reden is het aangewezen om in het kader van de ruimtelijke aanvaarbaarheidsbeoordeling terughoudend te zijn met het toestaan van hogere geluidniveaus, die in het milieuspoor alleen maar kunnen worden vergund door toepassing van het “12-dagencriterium”. Een dergelijke terughoudendheid is in het bijzonder op zijn plaats als het gaat om de ruimtelijke aanvaarbaarheid van nieuwe activiteiten, zoals in dit geval de 5 B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd.

Als ter invulling van Stap 4 voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de A- en de B-wedstrijden aansluiting wordt gezocht bij de Handreiking, dan geldt dat voor de vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd de maximale etmaalwaarde van 55 dB(A) voor één of meer woningen wordt overschreden. Het verder verhogen van het in de maatregelvariant A voorziene geluidscherm tot 3 meter hoogte brengt de geluidbelasting niet terug naar een niveau gelijk aan of onder 55 dB(A). Deze wedstrijden zijn thans nog niet milieuvergund. De geluidniveaus van deze wedstrijddagen zijn ruim tot zeer ruim hoger dan het referentieniveau van het omgevingsgeluid en de richtwaarde van 45 dB(A) die behoort bij het betreffende gebied. Mede omdat aan Stap 3 uit de VNG publicatie niet wordt voldaan en het uitgangspunt van Stap 4 is om activiteiten met dergelijke hoge geluidbelastingen als (doorgaans) niet inpasbaar te beschouwen, kan in redelijkheid worden geconcludeerd dat deze vijf B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd voor wat betreft de equivalente geluidniveaus niet leiden tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook niet als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Voor de drie zondagse A-wedstrijddagen geldt dat deze in de huidige situatie op grond van de milieuvergunning uit 2008 reeds zijn toegestaan. Voor de nu voorziene A-wedstrijddagen geldt dat deze ondanks een geluidscherm en BBT-maatregelen leiden tot geluidniveaus die de genoemde etmaalwaarde van 55 dB(A) overschrijden. Echter, worden die geluidniveaus vergeleken met de geluidniveaus uit de referentiesituatie, dan zijn deze bij negen van de tien beschouwde woningen 2-2,3 dB lager en bij de woning aan Prikkedam 1 4,2 dB lager. Op basis van de Handreiking zouden de drie zondagse A-wedstrijden (als dat aan de orde zou zijn, opnieuw) vergund kunnen worden in het milieuspoor.

Voor wat betreft de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de hoogte van de geluidbelasting van de drie A-wedstrijden zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de Nota Limburg. Daaruit volgt dat een maximale gevelbelasting van 70 dB(A) ingeval van de basis gevelgeluidwering van 20 dB(A) voor een normaal onderhouden woning, nog als duldbare geluidhinder kan worden gekwalificeerd. De geluidniveaus van de A-wedstrijden bij de beschouwde woningen variëren van 50 tot 62 dB(A) als langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dagperiode. Ook uit de gepresenteerde geluidcontouren in de figuren 7.6 t/m 7.9 blijkt dat, in aansluiting op het mogelijk beoordelingskader van de Nota Limburg, bij de omliggende woningen de grenswaarde voor het te meten geluidsniveau de 70 dB(A) niet overschrijdt.

Daarover nog het volgende: in de Nota Limburg wordt gesproken over een "1-minuut L_{Aeq}". De Nota Limburg wordt meestal toegepast in het kader van muziekgeluid, waarbij tijdens een enkel muzieknummer een min of meer constant niveau optreedt. Tussen de muzieknummers is er dan geen geluid. In het geval van motorcrossen is er tijdens de manches sprake van een fluctuerend geluid, waarbij de tijdsduur van een minuut relatief kort is om een betrouwbaar meetresultaat te geven. Om deze reden is middels de figuren 7.5, 7.7 en 7.8 inzicht gegeven in de maximaal te meten immissieniveaus over de duur van een manche.

Samenvattend kan worden gesteld dat ingeval van de drie zondagse A-wedstrijden voor wat betreft de equivalente geluidniveaus in redelijkheid kan worden geconcludeerd, dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen en deze wedstrijddagen dan ook als voorkeursvariant worden aangemerkt.

Maximale geluidniveaus

Omdat hiervoor voor de equivalente geluidniveaus is aangegeven dat de B-wedstrijden en de zaterdagse A-wedstrijd niet als voorkeursalternatief worden aangemerkt, zijn hierna alleen de maximale geluidniveaus behorende bij de trainingen en de drie zondagse A-wedstrijden beschouwd.

Voor wat betreft de maximale geluidniveaus geldt het volgende: in eerder verleende milieuvergunningen werd voor de trainingen uitgegaan van een waarneemhoogte van h_o = + 5,0 m en bepaling op basis van HMRI, IL-HR-13-01, ICG-rapport, uitgave 1981". Een belangrijk verschil met de HMRI 1999 is dat bij het bepalen van de maximale geluidniveaus er geen rekening wordt gehouden met de meteocorrectie C_m. De meteocorrectie is afhankelijk van de afstand bron-ontvanger en de bron-/waarneemhoogten. In het geval van Prikkedam verschilt deze per waarneempunt en is daarnaast afhankelijk van op welke locatie het optredende maximale geluidniveaus wordt veroorzaakt. Uiteindelijk kan worden gesteld dat het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet zonder meer mogelijk is zonder de beschikking over rekenmodellen van 1996.

In het kader van een ruimtelijke beoordeling bedraagt de grenswaarde in eerste instantie 65 dB(A) in het toetsingskader (Stap 2). In het kader van Stap 3 is 70 dB(A) toegestaan, wat overeenkomt met de hoogste grenswaarde die ook op basis van de Handreiking en het Activiteitenbesluit als algemeen toelaatbaar wordt geacht.

Zoals aangegeven is het vaststellen van de referentiesituatie op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m niet goed mogelijk niet zonder meer mogelijk. Een afweging op basis van de VNG-brochure is wel mogelijk. Uit

tabel 7.6 blijkt dat toetswaarden van 65 dB(A) op basis van Stap 2 bij een aantal woningen wordt overschreden, maar dat de toetswaarde van 70 dB(A) op basis van Stap 3 niet wordt overschreden.

Uit de berekeningen blijkt dat met een beoordelingshoogte van h_o = +1,5 m (relevant voor de dagperiode) en toepassing van de meteocorrectie C_m bij de trainingen voor 6 van de tien beschouwde woningen kan worden voldaan aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit stap 2. Voor 4 woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de stap 3-waarde van 70 dB(A).

Op grond van de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten voor het berekenen van de maximale geluidniveaus blijkt dat de maximale geluidniveaus vanwege het rijden op de hoofdbaan (uitgangspunt 10 rijders dicht bij elkaar) bij nagenoeg alle beoordelingspunten maatgeven is. De uitzondering is Prikkedam 2, waar het maximale geluidniveaus tijdens de start van A-wedstrijden het hoogste berekende maximale geluidniveau oplevert.

Voor zowel trainingen als wedstrijden kan voor 6 van de tien beschouwde woningen aan de grenswaarde van 65 dB(A) uit Stap 2 kan worden voldaan. Voor 4 van de 10 beschouwde woningen is het maximale geluidniveau hoger dan 65 dB(A). Wel wordt voor deze woningen voldaan aan de Stap 3-waarde van 70 dB(A).

De maximale geluidniveaus vanwege trainingen en A-wedstrijden in de voorgenomen situatie zijn lager dan de maximale geluidniveaus uit de referentiesituatie. Mede gelet hierop en het feit dat de maximale geluidniveaus in alle gevallen gelijk of ruim lager zijn dan 70 dB(A) kunnen de trainingen en de 3 A-wedstrijden ook voor wat betreft de maximale geluidniveaus worden aangemerkt als voorkeursalternatief. Er is immers van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen sprake.

Indirecte hinder

Van het geluid afkomstig van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg is een worst-case berekening gemaakt voor de meest nabij de toegangswegen gelegen woningen bij de kruising Bercoperweg/Grindweg met Prikkedam/Twijtel. De berekende geluidbelasting is gegeven in figuur 7.10 en bedraagt niet meer dan 55 dB(A) als etmaalwaarde. Dit is 5 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op basis van de circulaire indirecte hinder, maar niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A). Op basis van een minimaal aanwezige geluidwering van 20 dB(A) wordt tevens aan de binnenwaarde van 35 dB(A) voldaan.

Tijdens B-wedstrijden en trainingen zijn de niveaus respectievelijk ca. 5 dB en 8 dB lager en wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

De indirecte hinder zorgt dan ook niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende woningen.

Stemgeluid/baanonderhoud/omroepinstallatie/medegebruik

Uit de berekende geluidcontouren als gevolg van (mogelijk) stemgeluid, baanonderhoud en medegebruik (veldsporten, figuur 7.11), blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de omliggende woningen gelijk of lager zijn dan 35 dB(A) en niet relevant ten opzichte van het geluid vanwege motorcrossen. Deze geluidbronnen leiden dan ook niet tot een cumulatieve geluidbelasting die hoger is dan de geluidbelasting ten gevolge van het motorcrossen.

8.3. Bestemmingsplanregels en handhaving/monitoring geluid

Voor het plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de planregels wordt de toegestane geluidimmissie vastgelegd in de planregels, overeenkomend met de werkwijze die wordt gehanteerd in het kader van milieuvergunningen. De toegestane geluidimmissie is vastgesteld op basis van voorliggend akoestisch onderzoek, waarbij gekozen is voor een beperkte set beoordelingspunten ter plaatse of nabij de woningen in de omgeving van het motorcrossterrein. De ligging van deze referentiepunten is gegeven in figuur 8.1. Gekozen is voor een aantal punten in verschillende windrichtingen en representatief voor de ligging/richting van omliggende woningen. Voor de woningen Bercoperweg 74 en 72 geldt dat de woongedeelten aan de zuidzijde (=wegzijde) van het perceel zijn gesitueerd. Aan de achterzijde (=zijde motorcrossterrein) zijn schuurtjes/bijgebouwen aanwezig. Omdat er gemeten/beoordeeld wordt op een waarneemhoogte h_o =+ 1,5 m, kan deze afscherming van invloed zijn op metingen/berekeningen. Om die reden is voor deze woningen gekozen op een referentiepunt op de hoek van de percelen. Voor alle punten geldt daarmee dat er “vrij zicht” is op het motorcrossterrein.

Figuur 8.1: ligging referentiepunten geluid t.b.v. planregels

In tabel 8.1 is een overzicht gegeven van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus voor de verschillende situaties in de voorkeursvariant. Het meten en beoordelen van de geluidniveaus dient plaatsen op basis van de HMRI 1999.

Tabel 8.1: overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ in dB(A) en maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A) tijdens trainingen en A- wedstrijden op de beoordelingspunten uit figuur 8.1

Referentiepunt[2]	**trainingen**		**A-wedstrijden**	
	$L_{Ar,LT}$[1]	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$[1]	L_{Amax}
Prikkedam 1	50	70	62	70
Prikkedam 2	48	68	60	68
Prikkedam 3	47	67	59	67
Grindweg 4	46	65	57	65
Bercoperweg 72 (hoek perceel)	45	65	56	65
Bercoperweg 74 (hoek perceel)	46	66	57	66

1 Zonder toeslag voor tonaliteit en berekend op een waarneemhoogte h_o = +1,5 m.

2 De waarneemhoogte bedraagt h_o = +1,5 m boven het lokale maaiveld.

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

MEMO

Van	:	Rients Koster
Project	:	Motorcrossterrein De Prikkedam
Opdrachtgever	:	gemeente Ooststellingwerf
Datum	:	27 mei 2019
Aan	:	--
CC	:	--
Betreft	:	bijlagen Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan

Rho ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Inleiding

Bij het akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek MER en bestemmingsplan" voor motorcrossterrein hoort een aantal bijlagen. Een overzicht en waar nodig een toelichting is gegeven in voorliggend memo.

Bijlage 1 Begrippen

Bijlage 2 Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/L_W = 118 dB(A)

Toelichting

In de verschillende modellen zijn geluidbronnen opgenomen voor het crossen op de hoofdbaan en op de minibaan (puntbronnen) met een bronsterkte van L_W = 118/120/122 dB(A) voor de hoofdbaan en L_W = 112 dB(A) voor de beginnersbaan. Het aantal in het model opgenomen puntbronnen voor de hoofdbaan en de beginnersbaan bedraagt respectievelijk 155 en 27. Voor trainingen en wedstrijden zijn de verschillen een uitgangspunt in bronsterkte en bedrijfsduur. In bijlage 2 zijn de puntbrongegevens gegeven voor 40 uur motorcrossen op de hoofdbaan en 8 uur op de minibaan. De totale bedrijfsduur is in de rekenmodellen verdeeld over het aantal bronlocaties. Voor het overige zijn de brongegevens hetzelfde. Om deze reden zijn alleen deze (puntbron) gegevens gepresenteerd om de lengte/hoeveelheid van de bijlagen te beperkten. De variabelen in de uitgangspunten zijn aangegeven in tabel 7.1 van het hoofdrapport.

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens schermvarianten, wedstrijden en indirecte hinder

In bijlage 3 zijn de modelgegevens opgenomen van de verschillende schermen, mobiele bronnen en oppervlaktebronnen (stemgeluid). Daarnaast de ingevoerde wegen voor het berekenen van de indirecte hinder.

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Bijlage 7 Berekeningsresultaten monitoringspunten

Bijlage 1: begrippen

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van 20.10^{-5} Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluiddrukniveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraamgemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:
- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB(A): gewogen gemiddelde van het geluidsniveau in de dagperiode, avondperiode en nachtperiode.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.
Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.
Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand “fast” gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m.

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

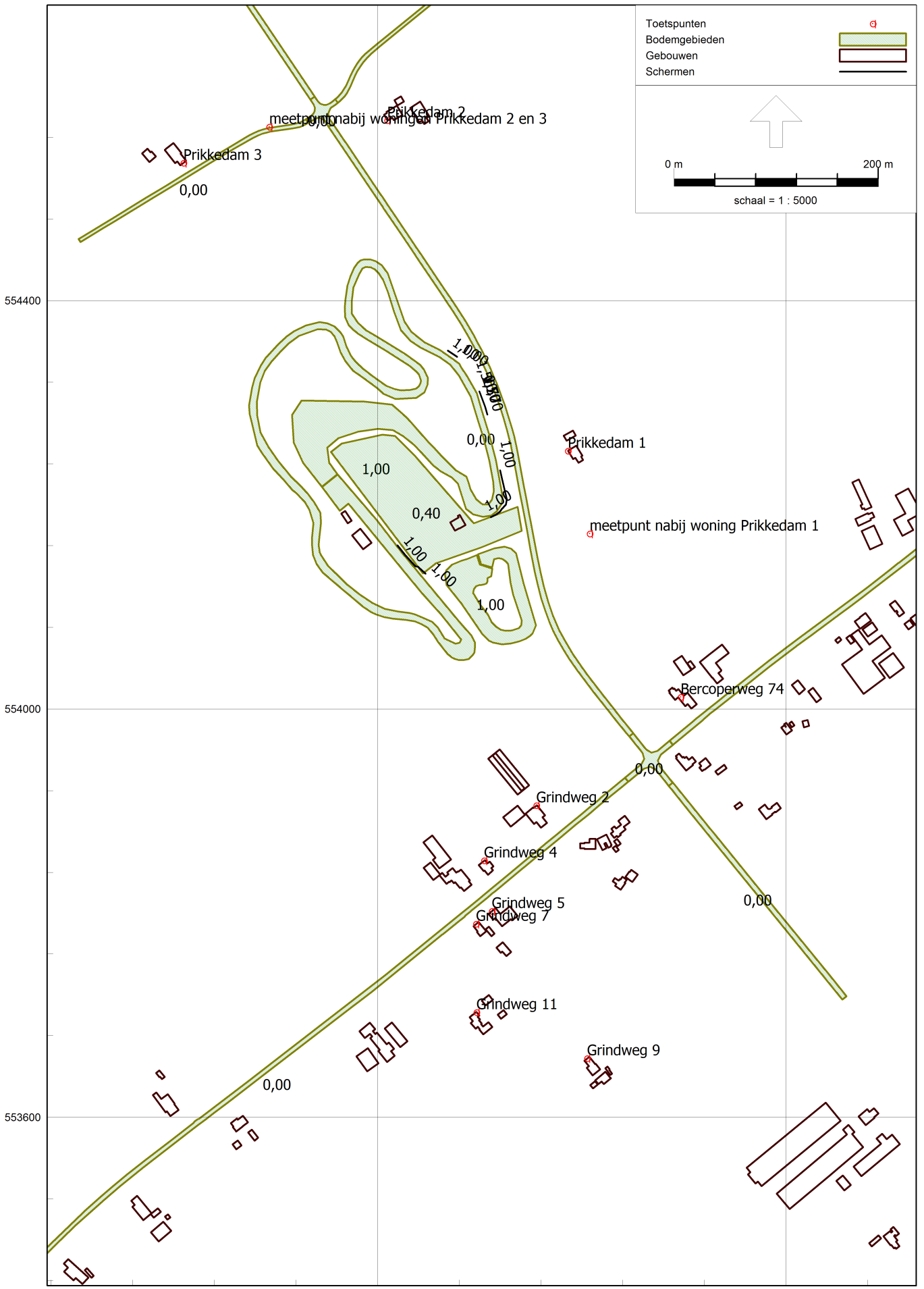
Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

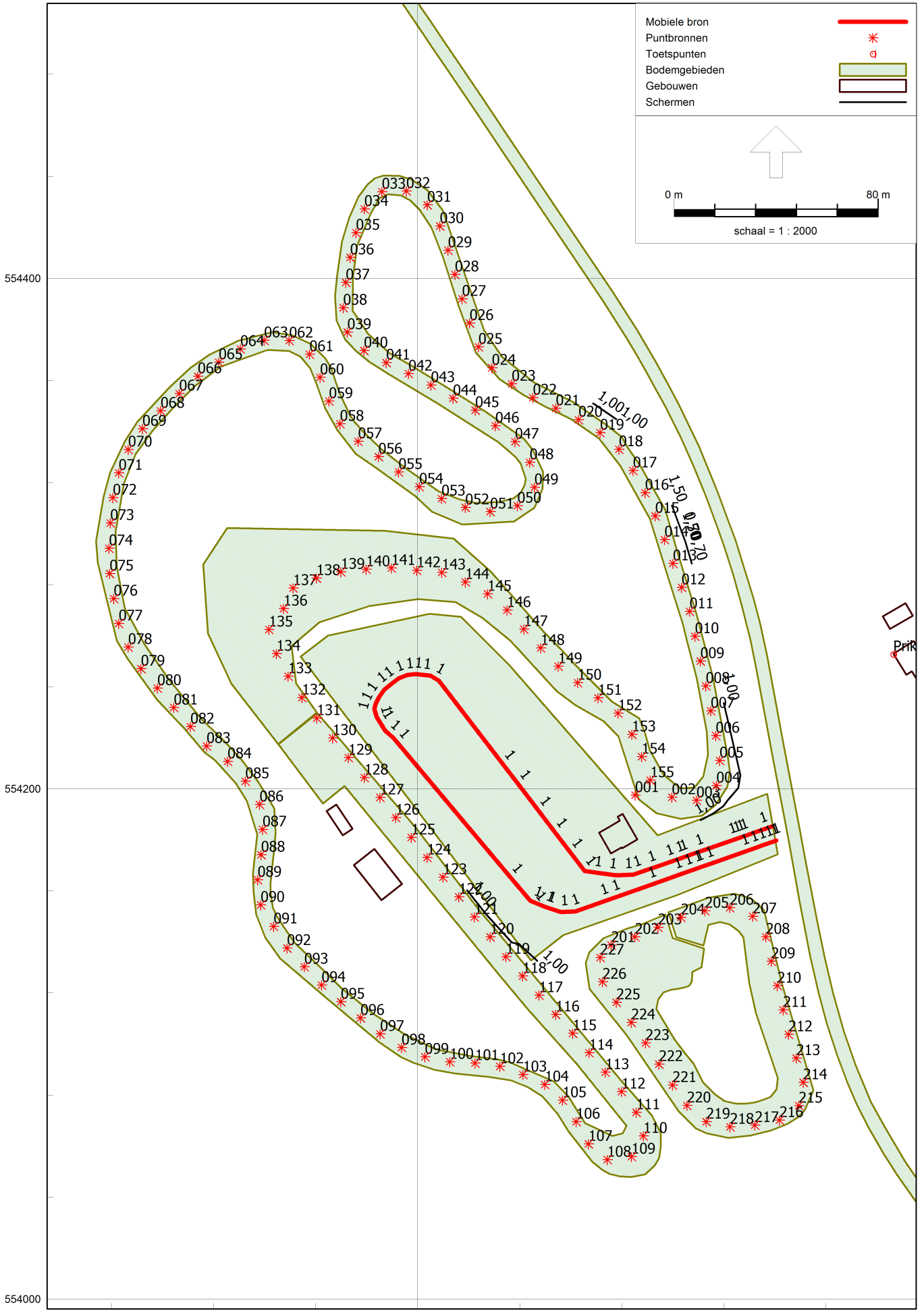
Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.

Bijlage 2 **Modelgegevens basismodel trainingen 40 uur crossen/8 uur beginnersbaan/L_W = 118 dB(A)**


Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Schermen
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000
meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3
Prikkedam 2
Prikkedam 3
0,00
Prikkedam 1
meetpunt nabij woning Prikkedam 1
1,00
0,40
Bercoperweg 74
Grindweg 2
Grindweg 4
Grindweg 5
Grindweg 7
Grindweg 11
Grindweg 9
554400
554000
553600
208800
209200


Mobiele bron
Puntbronnen
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Schermen
0 m
80 m
schaal = 1 : 2000
554400
554200
554000
208800

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
001	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208885,24	554197,51	0,80	3,03	Normale puntbron	0,00
002	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208899,65	554196,67	0,80	4,23	Normale puntbron	0,00
003	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208909,29	554195,48	0,80	4,66	Normale puntbron	0,00
004	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208917,07	554201,23	0,80	4,70	Normale puntbron	0,00
005	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208918,33	554211,03	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
006	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208916,82	554220,85	0,80	4,79	Normale puntbron	0,00
007	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208914,89	554230,58	0,80	5,89	Normale puntbron	0,00
008	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208912,93	554240,32	0,80	4,99	Normale puntbron	0,00
009	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208910,83	554250,05	0,80	4,33	Normale puntbron	0,00
010	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208908,69	554259,77	0,80	4,23	Normale puntbron	0,00
011	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208906,57	554269,49	0,80	4,18	Normale puntbron	0,00
012	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208903,44	554278,93	0,80	4,21	Normale puntbron	0,00
013	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208900,09	554288,30	0,80	5,34	Normale puntbron	0,00
014	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208896,74	554297,64	0,80	6,50	Normale puntbron	0,00
015	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208893,11	554306,91	0,80	5,35	Normale puntbron	0,00
016	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208889,16	554316,02	0,80	4,24	Normale puntbron	0,00
017	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208884,40	554324,76	0,80	3,65	Normale puntbron	0,00
018	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208878,86	554333,00	0,80	3,76	Normale puntbron	0,00
019	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208871,58	554339,55	0,80	4,49	Normale puntbron	0,00
020	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208863,10	554344,67	0,80	4,28	Normale puntbron	0,00
021	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208854,19	554349,08	0,80	3,30	Normale puntbron	0,00
022	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208845,17	554353,30	0,80	3,08	Normale puntbron	0,00
023	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208836,91	554358,72	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
024	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208829,14	554364,95	0,80	3,25	Normale puntbron	0,00
025	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208823,86	554373,17	0,80	3,47	Normale puntbron	0,00
026	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208820,40	554382,48	0,80	4,12	Normale puntbron	0,00
027	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208817,40	554391,98	0,80	5,42	Normale puntbron	0,00
028	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208814,61	554401,49	0,80	3,85	Normale puntbron	0,00
029	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208811,90	554411,06	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
030	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208808,73	554420,50	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
031	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208803,76	554428,83	0,80	3,62	Normale puntbron	0,00
032	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208795,57	554434,23	0,80	3,94	Normale puntbron	0,00
033	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208786,00	554434,00	0,80	3,92	Normale puntbron	0,00
034	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,10	554427,23	0,80	3,57	Normale puntbron	0,00
035	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208775,80	554417,88	0,80	3,34	Normale puntbron	0,00
036	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208773,55	554408,19	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
037	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208771,84	554398,37	0,80	3,41	Normale puntbron	0,00
038	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208770,88	554388,53	0,80	3,85	Normale puntbron	0,00
039	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208772,45	554378,91	0,80	4,08	Normale puntbron	0,00
040	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208778,99	554371,75	0,80	3,67	Normale puntbron	0,00
041	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208787,73	554366,98	0,80	3,21	Normale puntbron	0,00
042	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208796,46	554362,71	0,80	3,27	Normale puntbron	0,00
043	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208805,21	554358,15	0,80	4,64	Normale puntbron	0,00
044	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208813,87	554353,05	0,80	3,89	Normale puntbron	0,00
045	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,63	554348,39	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
046	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208830,44	554342,23	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
047	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208838,20	554336,02	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
048	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208843,91	554327,96	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
049	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208845,77	554318,10	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
050	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208839,10	554310,92	0,80	3,61	Normale puntbron	0,00
051	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208828,41	554308,62	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
052	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208818,70	554310,24	0,80	3,37	Normale puntbron	0,00
053	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,36	554313,73	0,80	3,28	Normale puntbron	0,00
054	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208800,66	554318,38	0,80	3,55	Normale puntbron	0,00
055	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208792,55	554324,14	0,80	4,37	Normale puntbron	0,00
056	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208784,64	554330,11	0,80	4,51	Normale puntbron	0,00
057	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208776,68	554336,12	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
058	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,56	554342,98	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
059	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208765,27	554351,92	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
060	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208761,78	554361,23	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
001	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
002	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
003	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
004	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
005	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
006	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
007	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
008	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
009	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
010	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
011	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
012	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
013	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
014	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
015	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
016	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
017	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
018	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
019	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
020	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
021	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
022	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
023	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
024	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
025	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
026	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
027	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
028	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
029	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
030	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
031	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
032	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
033	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
034	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
035	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
036	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
037	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
038	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
039	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
040	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
041	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
042	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
043	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
044	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
045	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
046	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
047	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
048	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
049	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
050	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
051	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
052	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
053	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
054	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
055	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
056	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
057	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
058	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
059	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
060	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	105,00	99,20	99,60	118,03
002	105,00	99,20	99,60	118,03
003	105,00	99,20	99,60	118,03
004	105,00	99,20	99,60	118,03
005	105,00	99,20	99,60	118,03
006	105,00	99,20	99,60	118,03
007	105,00	99,20	99,60	118,03
008	105,00	99,20	99,60	118,03
009	105,00	99,20	99,60	118,03
010	105,00	99,20	99,60	118,03
011	105,00	99,20	99,60	118,03
012	105,00	99,20	99,60	118,03
013	105,00	99,20	99,60	118,03
014	105,00	99,20	99,60	118,03
015	105,00	99,20	99,60	118,03
016	105,00	99,20	99,60	118,03
017	105,00	99,20	99,60	118,03
018	105,00	99,20	99,60	118,03
019	105,00	99,20	99,60	118,03
020	105,00	99,20	99,60	118,03
021	105,00	99,20	99,60	118,03
022	105,00	99,20	99,60	118,03
023	105,00	99,20	99,60	118,03
024	105,00	99,20	99,60	118,03
025	105,00	99,20	99,60	118,03
026	105,00	99,20	99,60	118,03
027	105,00	99,20	99,60	118,03
028	105,00	99,20	99,60	118,03
029	105,00	99,20	99,60	118,03
030	105,00	99,20	99,60	118,03
031	105,00	99,20	99,60	118,03
032	105,00	99,20	99,60	118,03
033	105,00	99,20	99,60	118,03
034	105,00	99,20	99,60	118,03
035	105,00	99,20	99,60	118,03
036	105,00	99,20	99,60	118,03
037	105,00	99,20	99,60	118,03
038	105,00	99,20	99,60	118,03
039	105,00	99,20	99,60	118,03
040	105,00	99,20	99,60	118,03
041	105,00	99,20	99,60	118,03
042	105,00	99,20	99,60	118,03
043	105,00	99,20	99,60	118,03
044	105,00	99,20	99,60	118,03
045	105,00	99,20	99,60	118,03
046	105,00	99,20	99,60	118,03
047	105,00	99,20	99,60	118,03
048	105,00	99,20	99,60	118,03
049	105,00	99,20	99,60	118,03
050	105,00	99,20	99,60	118,03
051	105,00	99,20	99,60	118,03
052	105,00	99,20	99,60	118,03
053	105,00	99,20	99,60	118,03
054	105,00	99,20	99,60	118,03
055	105,00	99,20	99,60	118,03
056	105,00	99,20	99,60	118,03
057	105,00	99,20	99,60	118,03
058	105,00	99,20	99,60	118,03
059	105,00	99,20	99,60	118,03
060	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
061	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208757,64	554370,25	0,80	4,43	Normale puntbron	0,00
062	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208749,64	554375,61	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
063	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208739,86	554375,68	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
064	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208730,54	554372,31	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
065	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208722,03	554367,18	0,80	4,39	Normale puntbron	0,00
066	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208713,82	554361,62	0,80	4,29	Normale puntbron	0,00
067	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208706,57	554354,84	0,80	4,04	Normale puntbron	0,00
068	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208699,27	554348,08	0,80	3,93	Normale puntbron	0,00
069	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208692,19	554341,08	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
070	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208686,57	554332,93	0,80	4,13	Normale puntbron	0,00
071	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208682,84	554323,76	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
072	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208680,60	554314,08	0,80	4,07	Normale puntbron	0,00
073	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,52	554304,19	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
074	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,02	554294,27	0,80	4,32	Normale puntbron	0,00
075	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208679,28	554284,34	0,80	4,70	Normale puntbron	0,00
076	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208680,88	554274,54	0,80	5,94	Normale puntbron	0,00
077	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208682,88	554264,81	0,80	6,38	Normale puntbron	0,00
078	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208686,57	554255,57	0,80	5,15	Normale puntbron	0,00
079	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208691,59	554247,05	0,80	4,52	Normale puntbron	0,00
080	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208697,99	554239,41	0,80	4,30	Normale puntbron	0,00
081	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208704,41	554231,85	0,80	4,87	Normale puntbron	0,00
082	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208710,99	554224,39	0,80	5,81	Normale puntbron	0,00
083	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208717,34	554216,72	0,80	4,42	Normale puntbron	0,00
084	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208725,53	554210,70	0,80	3,87	Normale puntbron	0,00
085	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208732,49	554202,98	0,80	3,73	Normale puntbron	0,00
086	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,04	554193,92	0,80	4,05	Normale puntbron	0,00
087	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208739,25	554184,06	0,80	3,83	Normale puntbron	0,00
088	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,65	554174,18	0,80	3,78	Normale puntbron	0,00
089	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208737,27	554164,32	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
090	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208738,47	554154,53	0,80	5,22	Normale puntbron	0,00
091	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208743,57	554146,01	0,80	4,97	Normale puntbron	0,00
092	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208748,85	554137,59	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
093	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208755,56	554130,24	0,80	4,06	Normale puntbron	0,00
094	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208762,37	554123,05	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
095	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,94	554116,57	0,80	4,33	Normale puntbron	0,00
096	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208777,58	554110,21	0,80	5,32	Normale puntbron	0,00
097	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208785,30	554103,96	0,80	5,59	Normale puntbron	0,00
098	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208793,70	554098,63	0,80	4,31	Normale puntbron	0,00
099	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208802,88	554094,95	0,80	3,60	Normale puntbron	0,00
100	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208812,60	554092,98	0,80	3,47	Normale puntbron	0,00
101	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,52	554092,48	0,80	4,76	Normale puntbron	0,00
102	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208832,21	554091,27	0,80	4,49	Normale puntbron	0,00
103	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,31	554088,05	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
104	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208849,86	554084,15	0,80	4,00	Normale puntbron	0,00
105	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208856,78	554077,91	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
106	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208862,15	554069,55	0,80	5,54	Normale puntbron	0,00
107	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208867,00	554060,87	0,80	5,00	Normale puntbron	0,00
108	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208874,29	554054,70	0,80	4,75	Normale puntbron	0,00
109	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208883,82	554055,83	0,80	4,56	Normale puntbron	0,00
110	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208888,48	554064,01	0,80	4,13	Normale puntbron	0,00
111	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208885,67	554073,22	0,80	3,81	Normale puntbron	0,00
112	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208879,96	554081,36	0,80	3,48	Normale puntbron	0,00
113	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208873,56	554088,97	0,80	3,38	Normale puntbron	0,00
114	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208867,19	554096,60	0,80	3,46	Normale puntbron	0,00
115	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208860,77	554104,20	0,80	4,56	Normale puntbron	0,00
116	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208854,11	554111,59	0,80	4,48	Normale puntbron	0,00
117	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208847,58	554119,09	0,80	4,02	Normale puntbron	0,00
118	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,12	554126,65	0,80	3,92	Normale puntbron	0,00
119	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208834,65	554134,21	0,80	4,91	Normale puntbron	0,00
120	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208828,44	554141,97	0,80	6,42	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
061	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
062	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
063	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
064	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
065	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
066	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
067	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
068	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
069	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
070	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
071	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
072	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
073	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
074	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
075	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
076	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
077	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
078	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
079	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
080	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
081	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
082	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
083	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
084	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
085	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
086	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
087	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
088	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
089	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
090	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
091	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
092	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
093	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
094	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
095	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
096	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
097	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
098	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
099	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
100	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
101	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
102	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
103	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
104	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
105	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
106	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
107	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
108	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
109	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
110	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
111	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
112	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
113	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
114	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
115	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
116	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
117	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
118	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
119	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
120	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	105,00	99,20	99,60	118,03
062	105,00	99,20	99,60	118,03
063	105,00	99,20	99,60	118,03
064	105,00	99,20	99,60	118,03
065	105,00	99,20	99,60	118,03
066	105,00	99,20	99,60	118,03
067	105,00	99,20	99,60	118,03
068	105,00	99,20	99,60	118,03
069	105,00	99,20	99,60	118,03
070	105,00	99,20	99,60	118,03
071	105,00	99,20	99,60	118,03
072	105,00	99,20	99,60	118,03
073	105,00	99,20	99,60	118,03
074	105,00	99,20	99,60	118,03
075	105,00	99,20	99,60	118,03
076	105,00	99,20	99,60	118,03
077	105,00	99,20	99,60	118,03
078	105,00	99,20	99,60	118,03
079	105,00	99,20	99,60	118,03
080	105,00	99,20	99,60	118,03
081	105,00	99,20	99,60	118,03
082	105,00	99,20	99,60	118,03
083	105,00	99,20	99,60	118,03
084	105,00	99,20	99,60	118,03
085	105,00	99,20	99,60	118,03
086	105,00	99,20	99,60	118,03
087	105,00	99,20	99,60	118,03
088	105,00	99,20	99,60	118,03
089	105,00	99,20	99,60	118,03
090	105,00	99,20	99,60	118,03
091	105,00	99,20	99,60	118,03
092	105,00	99,20	99,60	118,03
093	105,00	99,20	99,60	118,03
094	105,00	99,20	99,60	118,03
095	105,00	99,20	99,60	118,03
096	105,00	99,20	99,60	118,03
097	105,00	99,20	99,60	118,03
098	105,00	99,20	99,60	118,03
099	105,00	99,20	99,60	118,03
100	105,00	99,20	99,60	118,03
101	105,00	99,20	99,60	118,03
102	105,00	99,20	99,60	118,03
103	105,00	99,20	99,60	118,03
104	105,00	99,20	99,60	118,03
105	105,00	99,20	99,60	118,03
106	105,00	99,20	99,60	118,03
107	105,00	99,20	99,60	118,03
108	105,00	99,20	99,60	118,03
109	105,00	99,20	99,60	118,03
110	105,00	99,20	99,60	118,03
111	105,00	99,20	99,60	118,03
112	105,00	99,20	99,60	118,03
113	105,00	99,20	99,60	118,03
114	105,00	99,20	99,60	118,03
115	105,00	99,20	99,60	118,03
116	105,00	99,20	99,60	118,03
117	105,00	99,20	99,60	118,03
118	105,00	99,20	99,60	118,03
119	105,00	99,20	99,60	118,03
120	105,00	99,20	99,60	118,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
121	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208822,26	554149,76	0,80	6,16	Normale puntbron	0,00
122	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208816,17	554157,60	0,80	4,60	Normale puntbron	0,00
123	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,97	554165,37	0,80	3,71	Normale puntbron	0,00
124	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208803,66	554173,07	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
125	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208797,54	554180,88	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
126	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208791,43	554188,72	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
127	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208785,28	554196,55	0,80	4,28	Normale puntbron	0,00
128	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,11	554204,36	0,80	4,08	Normale puntbron	0,00
129	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208772,90	554212,14	0,80	3,26	Normale puntbron	0,00
130	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208766,70	554219,90	0,80	3,02	Normale puntbron	0,00
131	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208760,49	554227,69	0,80	3,22	Normale puntbron	0,00
132	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208754,64	554235,70	0,80	3,33	Normale puntbron	0,00
133	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208749,28	554244,08	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
134	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208744,70	554252,91	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
135	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208741,72	554262,36	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
136	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208747,48	554270,57	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
137	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208751,23	554278,68	0,80	3,34	Normale puntbron	0,00
138	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208760,32	554282,51	0,80	3,07	Normale puntbron	0,00
139	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208769,91	554284,99	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
140	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208779,79	554286,02	0,80	3,00	Normale puntbron	0,00
141	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208789,69	554286,51	0,80	3,15	Normale puntbron	0,00
142	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208799,60	554285,64	0,80	3,36	Normale puntbron	0,00
143	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208809,50	554284,72	0,80	3,51	Normale puntbron	0,00
144	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208818,71	554281,02	0,80	3,82	Normale puntbron	0,00
145	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208827,42	554276,41	0,80	4,41	Normale puntbron	0,00
146	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208835,02	554270,01	0,80	5,25	Normale puntbron	0,00
147	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208841,62	554262,57	0,80	5,22	Normale puntbron	0,00
148	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208848,27	554255,18	0,80	4,21	Normale puntbron	0,00
149	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208855,14	554248,01	0,80	3,75	Normale puntbron	0,00
150	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208862,72	554241,60	0,80	3,41	Normale puntbron	0,00
151	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208870,67	554235,60	0,80	3,55	Normale puntbron	0,00
152	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208878,58	554229,58	0,80	4,50	Normale puntbron	0,00
153	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208883,95	554221,34	0,80	3,68	Normale puntbron	0,00
154	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208887,82	554212,60	0,80	3,16	Normale puntbron	0,00
155	motorcrossen hoofdrijbaan	Punt	208891,19	554203,33	0,80	3,50	Normale puntbron	0,00
201	motorcrossen minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron	0,00
202	motorcrossen minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron	0,00
203	motorcrossen minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron	0,00
204	motorcrossen minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron	0,00
205	motorcrossen minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00
206	motorcrossen minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron	0,00
207	motorcrossen minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron	0,00
208	motorcrossen minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron	0,00
209	motorcrossen minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron	0,00
210	motorcrossen minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron	0,00
211	motorcrossen minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron	0,00
212	motorcrossen minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron	0,00
213	motorcrossen minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron	0,00
214	motorcrossen minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron	0,00
215	motorcrossen minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron	0,00
216	motorcrossen minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron	0,00
217	motorcrossen minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron	0,00
218	motorcrossen minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00
219	motorcrossen minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron	0,00
220	motorcrossen minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron	0,00
221	motorcrossen minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron	0,00
222	motorcrossen minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron	0,00
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron	0,00
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron	0,00
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
121	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
122	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
123	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
124	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
125	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
126	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
127	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
128	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
129	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
130	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
131	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
132	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
133	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
134	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
135	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
136	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
137	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
138	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
139	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
140	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
141	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
142	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
143	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
144	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
145	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
146	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
147	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
148	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
149	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
150	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
151	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
152	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
153	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
154	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
155	360,00	16,68	--	--	Nee	Nee	58,50	78,90	97,50	111,30	115,50	109,60
201	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
202	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
203	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
204	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
205	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
206	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
207	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
208	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
209	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
210	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
211	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
212	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
213	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
214	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
215	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
216	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
217	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
218	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
219	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
220	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
221	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
222	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
223	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
224	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
225	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	105,00	99,20	99,60	118,03
122	105,00	99,20	99,60	118,03
123	105,00	99,20	99,60	118,03
124	105,00	99,20	99,60	118,03
125	105,00	99,20	99,60	118,03
126	105,00	99,20	99,60	118,03
127	105,00	99,20	99,60	118,03
128	105,00	99,20	99,60	118,03
129	105,00	99,20	99,60	118,03
130	105,00	99,20	99,60	118,03
131	105,00	99,20	99,60	118,03
132	105,00	99,20	99,60	118,03
133	105,00	99,20	99,60	118,03
134	105,00	99,20	99,60	118,03
135	105,00	99,20	99,60	118,03
136	105,00	99,20	99,60	118,03
137	105,00	99,20	99,60	118,03
138	105,00	99,20	99,60	118,03
139	105,00	99,20	99,60	118,03
140	105,00	99,20	99,60	118,03
141	105,00	99,20	99,60	118,03
142	105,00	99,20	99,60	118,03
143	105,00	99,20	99,60	118,03
144	105,00	99,20	99,60	118,03
145	105,00	99,20	99,60	118,03
146	105,00	99,20	99,60	118,03
147	105,00	99,20	99,60	118,03
148	105,00	99,20	99,60	118,03
149	105,00	99,20	99,60	118,03
150	105,00	99,20	99,60	118,03
151	105,00	99,20	99,60	118,03
152	105,00	99,20	99,60	118,03
153	105,00	99,20	99,60	118,03
154	105,00	99,20	99,60	118,03
155	105,00	99,20	99,60	118,03
201	99,00	93,20	93,60	112,03
202	99,00	93,20	93,60	112,03
203	99,00	93,20	93,60	112,03
204	99,00	93,20	93,60	112,03
205	99,00	93,20	93,60	112,03
206	99,00	93,20	93,60	112,03
207	99,00	93,20	93,60	112,03
208	99,00	93,20	93,60	112,03
209	99,00	93,20	93,60	112,03
210	99,00	93,20	93,60	112,03
211	99,00	93,20	93,60	112,03
212	99,00	93,20	93,60	112,03
213	99,00	93,20	93,60	112,03
214	99,00	93,20	93,60	112,03
215	99,00	93,20	93,60	112,03
216	99,00	93,20	93,60	112,03
217	99,00	93,20	93,60	112,03
218	99,00	93,20	93,60	112,03
219	99,00	93,20	93,60	112,03
220	99,00	93,20	93,60	112,03
221	99,00	93,20	93,60	112,03
222	99,00	93,20	93,60	112,03
223	99,00	93,20	93,60	112,03
224	99,00	93,20	93,60	112,03
225	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type	Richt.
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron	0,00
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron	0,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k
226	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60
227	360,00	16,08	--	--	Nee	Nee	52,50	72,90	91,50	105,30	109,50	103,60

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
226	99,00	93,20	93,60	112,03
227	99,00	93,20	93,60	112,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten	Lengte
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55	402,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
208938,59	402,17	100	--	--	41	53,00	72,00	79,00	81,00

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
001	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208885,24	554197,51	1,50	3,03	Normale puntbron
002	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208899,65	554196,67	1,50	4,23	Normale puntbron
003	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208909,29	554195,48	1,50	4,66	Normale puntbron
004	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208917,07	554201,23	1,50	4,70	Normale puntbron
005	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208918,33	554211,03	1,50	4,50	Normale puntbron
006	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208916,82	554220,85	1,50	4,79	Normale puntbron
007	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208914,89	554230,58	1,50	5,89	Normale puntbron
008	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208912,93	554240,32	1,50	4,99	Normale puntbron
009	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208910,83	554250,05	1,50	4,33	Normale puntbron
010	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208908,69	554259,77	1,50	4,23	Normale puntbron
011	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208906,57	554269,49	1,50	4,18	Normale puntbron
012	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208903,44	554278,93	1,50	4,21	Normale puntbron
013	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208900,09	554288,30	1,50	5,34	Normale puntbron
014	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208896,74	554297,64	1,50	6,50	Normale puntbron
015	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208893,11	554306,91	1,50	5,35	Normale puntbron
016	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208889,16	554316,02	1,50	4,24	Normale puntbron
017	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208884,40	554324,76	1,50	3,65	Normale puntbron
018	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208878,86	554333,00	1,50	3,76	Normale puntbron
019	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208871,58	554339,55	1,50	4,49	Normale puntbron
020	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208863,10	554344,67	1,50	4,28	Normale puntbron
021	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208854,19	554349,08	1,50	3,30	Normale puntbron
022	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,17	554353,30	1,50	3,08	Normale puntbron
023	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208836,91	554358,72	1,50	3,28	Normale puntbron
024	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208829,14	554364,95	1,50	3,25	Normale puntbron
025	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208823,86	554373,17	1,50	3,47	Normale puntbron
026	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208820,40	554382,48	1,50	4,12	Normale puntbron
027	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208817,40	554391,98	1,50	5,42	Normale puntbron
028	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208814,61	554401,49	1,50	3,85	Normale puntbron
029	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208811,90	554411,06	1,50	3,00	Normale puntbron
030	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208808,73	554420,50	1,50	3,16	Normale puntbron
031	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208803,76	554428,83	1,50	3,62	Normale puntbron
032	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208795,57	554434,23	1,50	3,94	Normale puntbron
033	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208786,00	554434,00	1,50	3,92	Normale puntbron
034	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,10	554427,23	1,50	3,57	Normale puntbron
035	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208775,80	554417,88	1,50	3,34	Normale puntbron
036	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208773,55	554408,19	1,50	3,28	Normale puntbron
037	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208771,84	554398,37	1,50	3,41	Normale puntbron
038	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208770,88	554388,53	1,50	3,85	Normale puntbron
039	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208772,45	554378,91	1,50	4,08	Normale puntbron
040	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208778,99	554371,75	1,50	3,67	Normale puntbron
041	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208787,73	554366,98	1,50	3,21	Normale puntbron
042	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208796,46	554362,71	1,50	3,27	Normale puntbron
043	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208805,21	554358,15	1,50	4,64	Normale puntbron
044	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208813,87	554353,05	1,50	3,89	Normale puntbron
045	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,63	554348,39	1,50	3,00	Normale puntbron
046	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208830,44	554342,23	1,50	3,00	Normale puntbron
047	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208838,20	554336,02	1,50	3,50	Normale puntbron
048	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208843,91	554327,96	1,50	4,00	Normale puntbron
049	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208845,77	554318,10	1,50	4,05	Normale puntbron
050	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208839,10	554310,92	1,50	3,61	Normale puntbron
051	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208828,41	554308,62	1,50	3,28	Normale puntbron
052	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208818,70	554310,24	1,50	3,37	Normale puntbron
053	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,36	554313,73	1,50	3,28	Normale puntbron
054	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208800,66	554318,38	1,50	3,55	Normale puntbron
055	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208792,55	554324,14	1,50	4,37	Normale puntbron
056	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208784,64	554330,11	1,50	4,51	Normale puntbron
057	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208776,68	554336,12	1,50	3,50	Normale puntbron
058	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,56	554342,98	1,50	3,50	Normale puntbron
059	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208765,27	554351,92	1,50	3,50	Normale puntbron
060	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208761,78	554361,23	1,50	4,00	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
001	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
002	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
003	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
004	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
005	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
006	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
007	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
008	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
009	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
010	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
011	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
012	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
013	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
014	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
015	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
016	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
017	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
018	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
019	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
020	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
021	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
022	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
023	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
024	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
025	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
026	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
027	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
028	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
029	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
030	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
031	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
032	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
033	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
034	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
035	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
036	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
037	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
038	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
039	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
040	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
041	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
042	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
043	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
044	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
045	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
046	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
047	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
048	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
049	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
050	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
051	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
052	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
053	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
054	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
055	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
056	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
057	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
058	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
059	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
060	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
001	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
002	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
003	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
004	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
005	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
006	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
007	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
008	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
009	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
010	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
011	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
012	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
013	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
014	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
015	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
016	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
017	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
018	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
019	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
020	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
021	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
022	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
023	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
024	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
025	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
026	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
027	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
028	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
029	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
030	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
031	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
032	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
033	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
034	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
035	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
036	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
037	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
038	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
039	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
040	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
041	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
042	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
043	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
044	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
045	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
046	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
047	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
048	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
049	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
050	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
051	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
052	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
053	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
054	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
055	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
056	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
057	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
058	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
059	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
060	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
061	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208757,64	554370,25	1,50	4,43	Normale puntbron
062	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208749,64	554375,61	1,50	5,00	Normale puntbron
063	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208739,86	554375,68	1,50	5,00	Normale puntbron
064	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208730,54	554372,31	1,50	4,50	Normale puntbron
065	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208722,03	554367,18	1,50	4,39	Normale puntbron
066	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208713,82	554361,62	1,50	4,29	Normale puntbron
067	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208706,57	554354,84	1,50	4,04	Normale puntbron
068	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208699,27	554348,08	1,50	3,93	Normale puntbron
069	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208692,19	554341,08	1,50	4,02	Normale puntbron
070	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208686,57	554332,93	1,50	4,13	Normale puntbron
071	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208682,84	554323,76	1,50	4,05	Normale puntbron
072	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208680,60	554314,08	1,50	4,07	Normale puntbron
073	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,52	554304,19	1,50	4,05	Normale puntbron
074	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,02	554294,27	1,50	4,32	Normale puntbron
075	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208679,28	554284,34	1,50	4,70	Normale puntbron
076	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208680,88	554274,54	1,50	5,94	Normale puntbron
077	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208682,88	554264,81	1,50	6,38	Normale puntbron
078	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208686,57	554255,57	1,50	5,15	Normale puntbron
079	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208691,59	554247,05	1,50	4,52	Normale puntbron
080	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208697,99	554239,41	1,50	4,30	Normale puntbron
081	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208704,41	554231,85	1,50	4,87	Normale puntbron
082	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208710,99	554224,39	1,50	5,81	Normale puntbron
083	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208717,34	554216,72	1,50	4,42	Normale puntbron
084	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208725,53	554210,70	1,50	3,87	Normale puntbron
085	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208732,49	554202,98	1,50	3,73	Normale puntbron
086	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,04	554193,92	1,50	4,05	Normale puntbron
087	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208739,25	554184,06	1,50	3,83	Normale puntbron
088	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,65	554174,18	1,50	3,78	Normale puntbron
089	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208737,27	554164,32	1,50	4,50	Normale puntbron
090	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208738,47	554154,53	1,50	5,22	Normale puntbron
091	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208743,57	554146,01	1,50	4,97	Normale puntbron
092	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208748,85	554137,59	1,50	4,50	Normale puntbron
093	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208755,56	554130,24	1,50	4,06	Normale puntbron
094	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208762,37	554123,05	1,50	4,02	Normale puntbron
095	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,94	554116,57	1,50	4,33	Normale puntbron
096	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208777,58	554110,21	1,50	5,32	Normale puntbron
097	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208785,30	554103,96	1,50	5,59	Normale puntbron
098	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208793,70	554098,63	1,50	4,31	Normale puntbron
099	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208802,88	554094,95	1,50	3,60	Normale puntbron
100	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208812,60	554092,98	1,50	3,47	Normale puntbron
101	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,52	554092,48	1,50	4,76	Normale puntbron
102	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208832,21	554091,27	1,50	4,49	Normale puntbron
103	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,31	554088,05	1,50	4,00	Normale puntbron
104	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208849,86	554084,15	1,50	4,00	Normale puntbron
105	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208856,78	554077,91	1,50	4,50	Normale puntbron
106	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208862,15	554069,55	1,50	5,54	Normale puntbron
107	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208867,00	554060,87	1,50	5,00	Normale puntbron
108	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208874,29	554054,70	1,50	4,75	Normale puntbron
109	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208883,82	554055,83	1,50	4,56	Normale puntbron
110	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208888,48	554064,01	1,50	4,13	Normale puntbron
111	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208885,67	554073,22	1,50	3,81	Normale puntbron
112	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208879,96	554081,36	1,50	3,48	Normale puntbron
113	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208873,56	554088,97	1,50	3,38	Normale puntbron
114	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208867,19	554096,60	1,50	3,46	Normale puntbron
115	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208860,77	554104,20	1,50	4,56	Normale puntbron
116	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208854,11	554111,59	1,50	4,48	Normale puntbron
117	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208847,58	554119,09	1,50	4,02	Normale puntbron
118	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,12	554126,65	1,50	3,92	Normale puntbron
119	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208834,65	554134,21	1,50	4,91	Normale puntbron
120	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208828,44	554141,97	1,50	6,42	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
061	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
062	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
063	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
064	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
065	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
066	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
067	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
068	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
069	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
070	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
071	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
072	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
073	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
074	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
075	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
076	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
077	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
078	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
079	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
080	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
081	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
082	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
083	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
084	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
085	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
086	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
087	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
088	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
089	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
090	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
091	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
092	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
093	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
094	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
095	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
096	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
097	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
098	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
099	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
100	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
101	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
102	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
103	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
104	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
105	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
106	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
107	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
108	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
109	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
110	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
111	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
112	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
113	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
114	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
115	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
116	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
117	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
118	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
119	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
120	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
061	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
062	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
063	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
064	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
065	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
066	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
067	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
068	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
069	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
070	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
071	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
072	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
073	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
074	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
075	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
076	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
077	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
078	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
079	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
080	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
081	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
082	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
083	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
084	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
085	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
086	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
087	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
088	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
089	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
090	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
091	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
092	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
093	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
094	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
095	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
096	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
097	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
098	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
099	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
100	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
101	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
102	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
103	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
104	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
105	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
106	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
107	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
108	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
109	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
110	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
111	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
112	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
113	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
114	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
115	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
116	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
117	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
118	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
119	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
120	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
121	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208822,26	554149,76	1,50	6,16	Normale puntbron
122	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208816,17	554157,60	1,50	4,60	Normale puntbron
123	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,97	554165,37	1,50	3,71	Normale puntbron
124	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208803,66	554173,07	1,50	3,50	Normale puntbron
125	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208797,54	554180,88	1,50	3,00	Normale puntbron
126	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208791,43	554188,72	1,50	3,16	Normale puntbron
127	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208785,28	554196,55	1,50	4,28	Normale puntbron
128	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,11	554204,36	1,50	4,08	Normale puntbron
129	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208772,90	554212,14	1,50	3,26	Normale puntbron
130	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208766,70	554219,90	1,50	3,02	Normale puntbron
131	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208760,49	554227,69	1,50	3,22	Normale puntbron
132	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208754,64	554235,70	1,50	3,33	Normale puntbron
133	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208749,28	554244,08	1,50	3,50	Normale puntbron
134	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208744,70	554252,91	1,50	3,50	Normale puntbron
135	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208741,72	554262,36	1,50	3,50	Normale puntbron
136	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208747,48	554270,57	1,50	3,50	Normale puntbron
137	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208751,23	554278,68	1,50	3,34	Normale puntbron
138	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208760,32	554282,51	1,50	3,07	Normale puntbron
139	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208769,91	554284,99	1,50	3,00	Normale puntbron
140	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208779,79	554286,02	1,50	3,00	Normale puntbron
141	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208789,69	554286,51	1,50	3,15	Normale puntbron
142	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208799,60	554285,64	1,50	3,36	Normale puntbron
143	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208809,50	554284,72	1,50	3,51	Normale puntbron
144	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208818,71	554281,02	1,50	3,82	Normale puntbron
145	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208827,42	554276,41	1,50	4,41	Normale puntbron
146	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208835,02	554270,01	1,50	5,25	Normale puntbron
147	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208841,62	554262,57	1,50	5,22	Normale puntbron
148	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208848,27	554255,18	1,50	4,21	Normale puntbron
149	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208855,14	554248,01	1,50	3,75	Normale puntbron
150	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208862,72	554241,60	1,50	3,41	Normale puntbron
151	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208870,67	554235,60	1,50	3,55	Normale puntbron
152	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208878,58	554229,58	1,50	4,50	Normale puntbron
153	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208883,95	554221,34	1,50	3,68	Normale puntbron
154	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208887,82	554212,60	1,50	3,16	Normale puntbron
155	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax rijden	Punt	208891,19	554203,33	1,50	3,50	Normale puntbron
201	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208728,98	554288,16	0,80	3,48	Normale puntbron
202	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208730,51	554275,44	0,80	3,34	Normale puntbron
203	motorcrossen hoofdrijbaan Lmax start	Punt	208730,51	554263,60	0,80	3,35	Normale puntbron
201	motorcrossen minibaan	Punt	208875,87	554138,79	0,50	3,76	Normale puntbron
202	motorcrossen minibaan	Punt	208885,14	554141,98	0,50	3,65	Normale puntbron
203	motorcrossen minibaan	Punt	208894,23	554145,67	0,50	3,82	Normale puntbron
204	motorcrossen minibaan	Punt	208903,22	554149,58	0,50	3,90	Normale puntbron
205	motorcrossen minibaan	Punt	208912,63	554152,26	0,50	4,00	Normale puntbron
206	motorcrossen minibaan	Punt	208922,35	554153,43	0,50	3,96	Normale puntbron
207	motorcrossen minibaan	Punt	208931,31	554150,01	0,50	4,08	Normale puntbron
208	motorcrossen minibaan	Punt	208936,50	554141,94	0,50	4,13	Normale puntbron
209	motorcrossen minibaan	Punt	208938,64	554132,37	0,50	4,28	Normale puntbron
210	motorcrossen minibaan	Punt	208941,01	554122,87	0,50	4,81	Normale puntbron
211	motorcrossen minibaan	Punt	208943,26	554113,31	0,50	4,30	Normale puntbron
212	motorcrossen minibaan	Punt	208945,35	554103,74	0,50	4,74	Normale puntbron
213	motorcrossen minibaan	Punt	208948,46	554094,44	0,50	4,46	Normale puntbron
214	motorcrossen minibaan	Punt	208951,12	554085,01	0,50	4,20	Normale puntbron
215	motorcrossen minibaan	Punt	208949,39	554075,79	0,50	4,17	Normale puntbron
216	motorcrossen minibaan	Punt	208941,79	554070,12	0,50	4,40	Normale puntbron
217	motorcrossen minibaan	Punt	208932,17	554068,21	0,50	4,44	Normale puntbron
218	motorcrossen minibaan	Punt	208922,40	554067,54	0,50	4,00	Normale puntbron
219	motorcrossen minibaan	Punt	208913,08	554069,59	0,50	4,16	Normale puntbron
220	motorcrossen minibaan	Punt	208905,61	554075,93	0,50	3,80	Normale puntbron
221	motorcrossen minibaan	Punt	208899,94	554083,89	0,50	3,45	Normale puntbron
222	motorcrossen minibaan	Punt	208894,57	554092,11	0,50	3,58	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
121	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
122	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
123	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
124	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
125	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
126	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
127	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
128	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
129	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
130	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
131	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
132	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
133	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
134	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
135	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
136	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
137	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
138	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
139	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
140	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
141	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
142	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
143	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
144	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
145	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
146	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
147	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
148	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
149	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
150	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
151	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
152	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
153	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
154	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
155	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	75,50	95,90	114,50	128,30	132,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	81,50	101,90	120,50	134,30	138,50
201	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
202	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
203	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
204	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
205	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
206	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
207	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
208	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
209	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
210	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
211	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
212	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
213	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
214	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
215	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
216	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
217	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
218	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
219	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
220	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
221	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
222	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
121	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
122	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
123	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
124	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
125	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
126	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
127	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
128	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
129	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
130	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
131	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
132	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
133	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
134	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
135	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
136	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
137	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
138	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
139	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
140	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
141	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
142	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
143	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
144	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
145	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
146	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
147	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
148	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
149	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
150	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
151	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
152	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
153	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
154	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
155	126,60	122,00	116,20	116,60	135,03
201	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
202	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
203	132,60	128,00	122,20	122,60	141,03
201	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
202	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
203	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
204	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
205	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
206	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
207	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
208	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
209	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
210	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
211	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
212	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
213	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
214	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
215	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
216	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
217	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
218	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
219	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
220	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
221	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
222	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Type
223	motorcrossen minibaan	Punt	208889,34	554100,39	0,50	4,50	Normale puntbron
224	motorcrossen minibaan	Punt	208883,74	554108,44	0,50	3,52	Normale puntbron
225	motorcrossen minibaan	Punt	208877,90	554116,31	0,50	4,00	Normale puntbron
226	motorcrossen minibaan	Punt	208872,43	554124,34	0,50	3,91	Normale puntbron
227	motorcrossen minibaan	Punt	208871,52	554133,84	0,50	3,34	Normale puntbron

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
223	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
224	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
225	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
226	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50
227	0,00	360,00	0,00	--	--	Nee	Nee	62,50	82,90	101,50	115,30	119,50

Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
223	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
224	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
225	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
226	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03
227	113,60	109,00	103,20	103,60	122,03

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500
0002	Scherm	1,00	--	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	Scherm	0,70	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	Scherm	1,50	7,50	Relatief	2 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	scherm	1,00	7,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	scherm	1,00	--	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k
0002	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
0002	0,80	0,80	0,80
0003	0,80	0,80	0,80
0004	0,80	0,80	0,80
001	0,80	0,80	0,80
0005	0,80	0,80	0,80

Bijlage 3 Aanvullende modelgegevens scherm-varianten, wedstrijden en indirecte hinder

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Y-1	Naam	Omschr.	Hdef.	ISO_H	Vormpunten
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders A-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208940,45	554177,36	1	bezoekers/rijders beginnersbaan	Relatief	0,75	142
208791,28	554510,85	1	bezoekers/rijders noordelijk deel	Relatief	0,75	88
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders B-wedstrijden	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers/rijders trainingen	Relatief	0,75	55
208938,59	554185,13	1	bezoekers medegebruik	Relatief	0,75	55

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aant.puntbr	Lwr 31	Lwr 63
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208940,45	430,55	430,55	250	--	--	44	53,00	72,00
208791,28	470,68	470,68	250	--	--	48	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	250	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	100	--	--	41	53,00	72,00
208938,59	402,03	402,03	50	50	--	41	53,00	72,00

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

X-1	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208940,45	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208791,28	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11
208938,59	79,00	81,00	84,00	87,00	87,00	81,00	74,00	92,11

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k
1	SCHERM 1	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	SCHERM 2	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 3	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	SCHERM 4	2,00	--	Relatief	2 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
2	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
1	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Model: verzamelmodel
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	0,20	0,20
2	0,20	0,20
1	0,20	0,20
1	0,20	0,20

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Vormpunten
2	stemgeluid	Polygoon	208937,01	554198,03	1,70	4,50	Relatief	11
1	stemgeluid	Polygoon	208898,33	554151,61	1,70	3,96	Relatief	59
3	stemgeluid	Polygoon	208700,76	554401,95	1,70	3,50	Relatief	33

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omtrek	Oppervlak	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Negeer obj.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250
2	507,19	10505,09	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50
1	518,22	3662,18	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50
3	557,61	5974,61	0,00	0,00	--	Nee	59,20	64,20	76,00	83,50

Model: overige geluidbronnen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
2	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
1	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33
3	88,60	83,90	79,50	73,80	69,20	91,33

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	H-1	H-n	M-1	M-n	Hbron
1	Grindweg/Bercoperweg	208831,03	553755,34	0,00	0,00	4,42	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	208566,59	554866,86	0,00	0,00	0,00	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209087,90	553966,63	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
1	Grindweg/Bercoperweg	209043,96	553930,64	0,00	0,00	4,50	4,50	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209048,64	553974,94	0,00	0,00	4,50	4,64	0,75
2	Prikkedam/Twijtel	209086,84	553926,57	0,00	0,00	4,64	0,00	0,75

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Wegdek	V(MR(D))	V(LV(D))	V(MV(D))	V(ZV(D))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24
1	Referentiewegdek	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
1	Elementenverharding in keperverband	--	50	50	50	837,00	7,59	2,24
2	Elementenverharding in keperverband	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24
2	Referentiewegdek	--	60	60	60	837,00	7,59	2,24

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
1	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--
2	--	--	--	--	--	--	98,43	100,00	--	--	1,57	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
1	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	62,50	18,75	--	--

Model: wegverkeer indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	Wegdek
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0
1	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W9a
2	1,00	--	--	--	--	--	--	--	W0

Bijlage 4 Berekeningsresultaten trainingen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie vergunde activiteiten 900 Lw = 122 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,2	--	--	45,2	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,6	--	--	47,6	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,8	--	--	37,8	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,2	--	--	43,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,3	--	--	44,3	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,6	--	--	48,6	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,9	--	--	45,9	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,9	--	--	47,9	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,8	--	--	51,8	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,1	--	--	56,1	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,5	--	--	47,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,5	--	--	50,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,8	--	--	46,8	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,4	--	--	49,4	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,0	--	--	46,0	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,3	--	--	40,3	65,9
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	39,1	--	--	39,1	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,4	--	--	42,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,0	--	--	47,0	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie trainingen vergunde geluidniveaus
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,1	--	--	45,1	70,8
1_B	Grindweg 4	5,00	47,5	--	--	47,5	72,7
10_A	Grindweg 11	1,50	37,7	--	--	37,7	63,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,1	--	--	43,1	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	44,2	--	--	44,2	69,8
2_B	Grindweg 2	5,00	48,5	--	--	48,5	73,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	45,8	--	--	45,8	71,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	47,8	--	--	47,8	73,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	51,7	--	--	51,7	76,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,0	--	--	56,0	79,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,4	--	--	47,4	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,4	--	--	50,4	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,7	--	--	46,7	72,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,3	--	--	49,3	74,3
7_A	Grindweg 5	1,50	41,3	--	--	41,3	67,1
7_B	Grindweg 5	5,00	45,9	--	--	45,9	71,2
8_A	Grindweg 7	1,50	40,2	--	--	40,2	66,0
8_B	Grindweg 7	5,00	45,8	--	--	45,8	71,1
9_A	Grindweg 9	1,50	39,0	--	--	39,0	64,8
9_B	Grindweg 9	5,00	42,3	--	--	42,3	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	50,1	--	--	50,1	75,5
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,9	--	--	46,9	72,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 900/100 Lw = 118 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	41,4	--	--	41,4	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	43,8	--	--	43,8	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	34,1	--	--	34,1	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	39,3	--	--	39,3	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	40,7	--	--	40,7	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	44,9	--	--	44,9	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	42,3	--	--	42,3	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	44,2	--	--	44,2	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	48,0	--	--	48,0	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	52,2	--	--	52,2	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	43,5	--	--	43,5	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	46,5	--	--	46,5	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	42,8	--	--	42,8	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	45,5	--	--	45,5	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	37,7	--	--	37,7	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	42,2	--	--	42,2	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	36,5	--	--	36,5	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	42,0	--	--	42,0	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	35,2	--	--	35,2	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	38,6	--	--	38,6	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	46,6	--	--	46,6	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	43,1	--	--	43,1	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A)
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,8	--	--	45,8	67,1
1_B	Grindweg 4	5,00	48,2	--	--	48,2	69,0
10_A	Grindweg 11	1,50	38,5	--	--	38,5	59,9
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,2	--	--	45,2	66,5
2_B	Grindweg 2	5,00	49,3	--	--	49,3	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,8	--	--	46,8	68,1
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,7	--	--	48,7	69,4
4_A	Prikkedam 1	1,50	52,3	--	--	52,3	73,2
4_B	Prikkedam 1	5,00	56,5	--	--	56,5	76,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,1	--	--	42,1	63,4
7_B	Grindweg 5	5,00	46,6	--	--	46,6	67,5
8_A	Grindweg 7	1,50	40,9	--	--	40,9	62,3
8_B	Grindweg 7	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
9_A	Grindweg 9	1,50	39,6	--	--	39,6	61,1
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,1
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	51,0	--	--	51,0	72,0
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,7	--	--	46,7	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,5	--	--	48,5	69,2
4_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,4	--	--	55,4	75,2
5_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	50,7	--	--	50,7	71,3
6_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,7	--	--	49,7	70,4
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,7	--	--	40,7	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,3
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	47,3	--	--	47,3	68,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
1_B	Grindweg 4	5,00	48,1	--	--	48,1	68,9
10_A	Grindweg 11	1,50	38,4	--	--	38,4	59,8
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,1	--	--	45,1	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	49,2	--	--	49,2	69,9
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,6	--	--	46,6	67,9
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,4	--	--	48,4	69,1
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,6
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	42,0	--	--	42,0	63,3
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,9	--	--	42,9	64,0
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,9	--	--	49,9	70,9
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
10_A	Grindweg 11	1,50	38,3	--	--	38,3	59,7
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	45,0	--	--	45,0	66,3
2_B	Grindweg 2	5,00	48,9	--	--	48,9	69,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,5	--	--	46,5	67,8
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,2	--	--	48,2	68,9
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,7	--	--	49,7	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,9	--	--	41,9	63,2
7_B	Grindweg 5	5,00	46,5	--	--	46,5	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,3	--	--	46,3	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,5	--	--	39,5	61,0
9_B	Grindweg 9	5,00	42,8	--	--	42,8	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,8	--	--	49,8	70,8
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: trainingen 40uur /8 uur Lw = 118 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m lange variant + ZW lus/begin
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	45,6	--	--	45,6	66,9
1_B	Grindweg 4	5,00	47,9	--	--	47,9	68,7
10_A	Grindweg 11	1,50	38,1	--	--	38,1	59,6
10_B	Grindweg 11	5,00	43,6	--	--	43,6	64,7
2_A	Grindweg 2	1,50	44,9	--	--	44,9	66,1
2_B	Grindweg 2	5,00	48,8	--	--	48,8	69,5
3_A	Bercoperweg 74	1,50	46,2	--	--	46,2	67,5
3_B	Bercoperweg 74	5,00	48,0	--	--	48,0	68,8
4_A	Prikkedam 1	1,50	49,6	--	--	49,6	70,5
4_B	Prikkedam 1	5,00	55,2	--	--	55,2	75,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	46,4	--	--	46,4	67,7
5_B	Prikkedam 2	5,00	49,8	--	--	49,8	70,4
6_A	Prikkedam 3	1,50	46,0	--	--	46,0	67,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	49,1	--	--	49,1	69,8
7_A	Grindweg 5	1,50	41,8	--	--	41,8	63,1
7_B	Grindweg 5	5,00	46,4	--	--	46,4	67,4
8_A	Grindweg 7	1,50	40,6	--	--	40,6	62,0
8_B	Grindweg 7	5,00	46,2	--	--	46,2	67,2
9_A	Grindweg 9	1,50	39,4	--	--	39,4	60,9
9_B	Grindweg 9	5,00	42,7	--	--	42,7	63,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	49,2	--	--	49,2	70,2
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Berekeningsresultaten wedstrijden

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiesituatie wedstrijden
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	59,3	--	--	59,3	72,9
1_B	Grindweg 4	5,00	61,6	--	--	61,6	74,7
10_A	Grindweg 11	1,50	51,9	--	--	51,9	65,6
10_B	Grindweg 11	5,00	57,3	--	--	57,3	70,6
2_A	Grindweg 2	1,50	58,4	--	--	58,4	71,9
2_B	Grindweg 2	5,00	62,6	--	--	62,6	75,6
3_A	Bercoperweg 74	1,50	60,0	--	--	60,0	73,6
3_B	Bercoperweg 74	5,00	62,0	--	--	62,0	75,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	65,8	--	--	65,8	78,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,1	--	--	70,1	81,9
5_A	Prikkedam 2	1,50	61,5	--	--	61,5	75,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	64,5	--	--	64,5	77,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	60,8	--	--	60,8	74,3
6_B	Prikkedam 3	5,00	63,4	--	--	63,4	76,3
7_A	Grindweg 5	1,50	55,5	--	--	55,5	69,1
7_B	Grindweg 5	5,00	60,1	--	--	60,1	73,2
8_A	Grindweg 7	1,50	54,4	--	--	54,4	68,0
8_B	Grindweg 7	5,00	59,9	--	--	59,9	73,1
9_A	Grindweg 9	1,50	53,1	--	--	53,1	66,8
9_B	Grindweg 9	5,00	56,5	--	--	56,5	69,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	64,3	--	--	64,3	77,6
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	61,1	--	--	61,1	74,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: B-wedstrijden 120 uur /8 uur Lw = 120 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	52,2	--	--	52,2	68,9
1_B	Grindweg 4	5,00	54,6	--	--	54,6	70,8
10_A	Grindweg 11	1,50	44,8	--	--	44,8	61,7
10_B	Grindweg 11	5,00	50,3	--	--	50,3	66,6
2_A	Grindweg 2	1,50	51,3	--	--	51,3	68,1
2_B	Grindweg 2	5,00	55,6	--	--	55,6	71,7
3_A	Bercoperweg 74	1,50	52,9	--	--	52,9	69,7
3_B	Bercoperweg 74	5,00	54,8	--	--	54,8	71,0
4_A	Prikkedam 1	1,50	56,7	--	--	56,7	72,9
4_B	Prikkedam 1	5,00	62,0	--	--	62,0	77,1
5_A	Prikkedam 2	1,50	54,5	--	--	54,5	71,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	57,5	--	--	57,5	73,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	53,8	--	--	53,8	70,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	56,4	--	--	56,4	72,4
7_A	Grindweg 5	1,50	48,4	--	--	48,4	65,2
7_B	Grindweg 5	5,00	53,0	--	--	53,0	69,3
8_A	Grindweg 7	1,50	47,2	--	--	47,2	63,9
8_B	Grindweg 7	5,00	52,9	--	--	52,9	69,2
9_A	Grindweg 9	1,50	46,1	--	--	46,1	62,9
9_B	Grindweg 9	5,00	49,4	--	--	49,4	65,9
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	56,2	--	--	56,2	72,7
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	54,1	--	--	54,1	70,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: A-wedstrijden 240uur /8 uur Lw = 122 dB(A) met verbeterde afscherming 2,0 m
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
1_B	Grindweg 4	5,00	59,5	--	--	59,5	72,6
10_A	Grindweg 11	1,50	49,7	--	--	49,7	63,4
10_B	Grindweg 11	5,00	55,2	--	--	55,2	68,6
2_A	Grindweg 2	1,50	56,1	--	--	56,1	69,7
2_B	Grindweg 2	5,00	60,5	--	--	60,5	73,4
3_A	Bercoperweg 74	1,50	57,8	--	--	57,8	71,3
3_B	Bercoperweg 74	5,00	59,6	--	--	59,6	72,7
4_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
4_B	Prikkedam 1	5,00	67,0	--	--	67,0	79,0
5_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
5_B	Prikkedam 2	5,00	62,5	--	--	62,5	75,2
6_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
6_B	Prikkedam 3	5,00	61,5	--	--	61,5	74,4
7_A	Grindweg 5	1,50	53,3	--	--	53,3	67,0
7_B	Grindweg 5	5,00	57,9	--	--	57,9	71,1
8_A	Grindweg 7	1,50	52,1	--	--	52,1	65,7
8_B	Grindweg 7	5,00	57,8	--	--	57,8	71,0
9_A	Grindweg 9	1,50	51,0	--	--	51,0	64,7
9_B	Grindweg 9	5,00	54,4	--	--	54,4	67,8
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	61,0	--	--	61,0	74,3
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	59,1	--	--	59,1	72,6
N2000_A	Drents-Friese Wold	1,50	25,9	--	--	25,9	39,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6 Maximale geluidniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lmax start

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	62,4	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	64,7	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	58,6	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	61,7	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	59,4	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	65,2	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	63,0	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	65,3	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	64,0	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	70,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	67,1	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	68,9	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	61,4	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	63,5	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	53,4	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	63,1	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	57,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	60,3	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	62,6	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: maximale geluidniveaus met verbeterde afscherming 2,0 m
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
1_B	Grindweg 4	5,00	67,6	--	--
10_A	Grindweg 11	1,50	59,1	--	--
10_B	Grindweg 11	5,00	62,4	--	--
2_A	Grindweg 2	1,50	64,8	--	--
2_B	Grindweg 2	5,00	70,6	--	--
3_A	Bercoperweg 74	1,50	66,2	--	--
3_B	Bercoperweg 74	5,00	68,1	--	--
4_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
4_B	Prikkedam 1	5,00	76,9	--	--
5_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
5_B	Prikkedam 2	5,00	71,3	--	--
6_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
6_B	Prikkedam 3	5,00	69,7	--	--
7_A	Grindweg 5	1,50	62,1	--	--
7_B	Grindweg 5	5,00	65,2	--	--
8_A	Grindweg 7	1,50	61,5	--	--
8_B	Grindweg 7	5,00	65,3	--	--
9_A	Grindweg 9	1,50	58,9	--	--
9_B	Grindweg 9	5,00	62,0	--	--
C01_A	meetpunt nabij woning Prikkedam 1	1,50	69,8	--	--
C02_A	meetpunt nabij woningen Prikkedam 2 en 3	1,50	67,1	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7 Berekeningsresultaten beoordelingspunten bestemmingsplan

Toetspunten
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000
Prikkedam 2
Prikkedam 3
Prikkedam 1
Bercoperweg 72 (hoek
Bercoperweg 74 (hoek perceel)
Grindweg 4
554400
554000
553600
208800
209200

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten trainingen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	50,2	--	--	50,2	71,1
2_A	Prikkedam 2	1,50	47,8	--	--	47,8	69,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	47,1	--	--	47,1	68,4
4_A	Grindweg 4	1,50	45,7	--	--	45,7	67,0
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	44,9	--	--	44,9	66,2
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	46,3	--	--	46,3	67,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten A-wedstrijden
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1_A	Prikkedam 1	1,50	61,6	--	--	61,6	74,7
2_A	Prikkedam 2	1,50	59,5	--	--	59,5	73,0
3_A	Prikkedam 3	1,50	58,8	--	--	58,8	72,4
4_A	Grindweg 4	1,50	57,1	--	--	57,1	70,7
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	56,2	--	--	56,2	69,8
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	57,4	--	--	57,4	71,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: referentiepunten maximale geluidniveaus
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1_A	Prikkedam 1	1,50	70,1	--	--
2_A	Prikkedam 2	1,50	68,0	--	--
3_A	Prikkedam 3	1,50	67,4	--	--
4_A	Grindweg 4	1,50	64,7	--	--
5_A	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	1,50	64,8	--	--
6_A	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	1,50	65,6	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

BIJLAGE 5

MEMO

Van	:	Rients Koster
Project	:	De Prikkedam
Opdrachtgever	:	gemeente Ooststellingwerf
Datum	:	27 mei 2019
Aan	:	--
CC	:	--
Betreft	:	onderzoek luchtkwaliteit

Rho ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Inleiding

In opdracht van de gemeente Ooststellingwerf is een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het motorcrossterrein De Prikkedam te Makkinga. In voorliggende memo worden de luchtkwaliteitsaspecten beschreven in het kader van het MER en bestemmingsplan voor motorcrossterrein De Prikkedam.

Toetsingskader luchtkwaliteit (Wet milieubeheer)

Algemeen

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is opgenomen onder titel 5.2 (“Luchtkwaliteitseisen”) van de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm luidt:

Artikel 5.16

1 Bestuursorganen maken bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;

b. dat, met inachtneming van het vijfde lid en de krachtens dat lid gestelde regels:
   1°. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
   2°. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;

c. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in

betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

d. dat een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, eenontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

In bijlage 2 bij de Wm zijn grens- en richtwaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht. Grenswaarden zijn opgenomen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijnstof: PM_{10}, $PM_{2,5}$), lood, koolmonoxide en benzeen. Er is een richtwaarde opgenomen voor ozon en er zijn richtwaarden gedefinieerd voor het totale gehalte van de stoffen benzo(a)pyreen, arseen, cadmium en nikkel in de PM_{10} fractie.

In de "Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007" zijn regels en voorschriften opgenomen voor het meten en berekenen van concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. In de Regeling zijn gestandaardiseerde rekenmethodes opgenomen. De gestandaardiseerde rekenmethodes geven resultaten die rechtsgeldig zijn.

Beschouwde stoffen en grenswaarden

In de Nederlandse situatie zijn de concentraties NO_2 en PM_{10} kritisch ten opzichte van de grenswaarden. In het kader van het MER en bestemmingsplan De Prikkedam zijn de concentraties van die stoffen in detail berekend en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In onderstaande tabel zijn de grenswaarden opgenomen.

Tabel 1: grenswaarden NO_2 en PM_{10}

stof	grenswaarde	toetsingsperiode
NO_2 (stikstofdioxide)	40 µg/m^3	jaargemiddelde
	200 µg/m^3	Uurgemiddelde, mag maximaal 18 keer per kalenderjaar overschreden worden
PM_{10}	40 µg/m^3	jaargemiddelde
	50 µg/m^3	24 uurgemiddelde, mag maximaal 35 keer per kalenderjaar overschreden worden

Wat betreft de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen, benzo(a)pyreen, arseen, cadmium, nikkel en ozon treden de laatste jaren nergens in Nederland overschrijdingen van grens- of richtwaarden op. De concentraties van deze stoffen vertonen een dalende trend en zijn dermate laag, dat overschrijding van de daarvoor geldende grens- of richtwaarden in de omgeving van het plangebied redelijkerwijs uitgesloten is. De voornoemde stoffen zijn daarom niet nader in detail in beeld gebracht.

Voor zwevende deeltjes ($PM_{2,5}$) geldt met ingang van 1 januari 2015 een grenswaarde van 25 µg/m^3 als jaargemiddelde concentratie. In het NSL zijn maatregelen opgenomen om te voldoen aan de grenswaarde voor PM_{25}. Deze maatregelen zijn er tevens op gericht om te voldoen aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$. In algemene zin kan er vanuit worden gegaan dat wanneer aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan, tevens aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitsonderzoeken. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen beoordeeld dient te worden. Eén van de belangrijkste onderdelen van de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO_2 en PM_{10}. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijnstof maximaal 10 meter van de wegrand bepaald. Als de rooilijn van bebouwing dichter bij de weg staat dan de hierboven gestelde afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden. In de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 is het ''toepasbaarheidsbeginsel'' opgenomen. Dit beginsel geeft aan op welke plaatsen de luchtkwaliteitseisen toegepast moeten worden.

De belangrijkste consequenties van het toepasbaarheidsbeginsel zijn:

- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op plaatsen waar het publiek geen toegang heeften waar geen bewoning is;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen (hier gelden de ARBO-regels). Dit omvat mede de (eigen) bedrijfswoning. Uitzondering: publiek toegankelijke plaatsen; deze worden wél beoordeeld (hierbij speelt het zogenaamde blootstellingscriterium een rol). Toetsing vindt plaats vanaf de grens van de inrichting of bedrijfsterrein, op een punt dat representatief is voor de luchtkwaliteit ineen gebied van (minimaal) 250 bij 250 meter, gelegen langs de grens van het terrein van de inrichting of het bedrijfsterrein;
- geen beoordeling van de luchtkwaliteit op de rijbaan van wegen, en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm. Voor het bepalen van de rekenpunten speelt het “blootstellingscriterium” een rol. Het blootstellingscriterium houdt in dat de luchtkwaliteit alleen wordt beoordeeld op plaatsen waar een significante blootstelling van mensen plaatsvindt. Het gaat dan om een blootstellingsperiode die in vergelijking met de middelingstijd van de grenswaarde (jaar, etmaal, uur) significant is.

Voor inrichtingen dient het bepalen van het aantal overschrijdingen te gebeuren door directe telling van het gemiddelde aantal overschrijdingsdagen per jaar in een verspreidingsberekening, waarbij gebruik wordt gemaakt van een tienjarige meteorologische database. Indien er sprake is van een verkeersaantrekkende werking, dient het aantal verspreidingsdagen dat hier het gevolg van is ook berekend te worden.

NIBM (niet in betekende mate)

Onderdeel van de Wet milieubeheer is het begrip “niet in betekenende mate”. Indien een nieuw initiatief in niet-betekenende mate bijdraagt aan de heersende achtergrond concentratie kan toetsing aan de wettelijke grenswaarden achterwege blijven. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 is, conform de algemene maatregel van bestuur (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM), het begrip NIBM als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} gedefinieerd. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 $\mu g/m^3$ voor zowel PM_{10} als NO_2. Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Het gaat dan bijvoorbeeld om het realiseren van kantoor- en woningbouwlocaties. Het project is dan NIBM als ze onder de vastgestelde omvang blijft.
- Op een andere manier aannemelijk maken dat het project de 3% grens niet overschrijdt. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Dit mag ook als een project de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM overschrijdt. Het is dan mogelijk om alsnog via berekeningen aannemelijk te maken dat de 3% grens niet wordt overschreden. Soms kan een kwalitatieve beschrijving voldoende zijn.

Bij de NIBM toets wordt de toename van de luchtverontreiniging afgezet tegen de autonome ontwikkeling.

Het is niet toegestaan om 'in betekenende mate' (IBM) projecten in meerdere NIBM-projecten op te knippen. In het Besluit NIBM is hiervoor een anticumulatieartikel opgenomen.

Berekeningen en uitgangspunten

Rekenmethode

Voor de verspreidingsberekeningen van fijn stof en NO_x vanwege de activiteiten binnen het plangebied en de bijdrage vanwege het wegverkeer op en van en naar de inrichting (de verkeersaantrekkende werking) is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V4.50, module Stacks+. Het op het NNM ("Nieuw Nationaal Model") gebaseerde Stacks+ rekent conform de standaard rekenmethoden SRM1, SRM2 en SRM3. De gemiddelde ruwheidslengte van het studiegebied wordt automatisch door het programma bepaald (via de PreSRM tool). Voor de gemiddelde meteorologie is uitgegaan van het 10 jarig bestand 1995 - 2004 (referentie-meteo).

Uitgangspunten

Algemeen

In het kader van de MER wordt een afweging gemaakt van een aantal alternatieven en varianten (zie hoofddocument), waarbij in de plusvariant mogelijk meer wedstrijddagen worden toegestaan. De verschillende alternatieven/varianten moeten uiteindelijk worden getoetst aan de Wet milieubeheer, waarbij in de basis aannemelijk moet worden gemaakt dat aan de grenswaarden uit de Wm wordt voldaan.

Voor het motorcrossterrein is sprake van trainingen en wedstrijddagen. In eerste instantie wordt nagegaan hoe groot de maximale invloed is van het motorcrossterrein op de luchtkwaliteit op basis van een worst-case berekening. Als blijkt dat deze invloed gering is op base van worst-case uitgangspunten, kan worden gesteld dat luchtkwaliteit geen relevant aspect is voor de afweging.

Bezoekersverkeer

Voor de bepaling van de emissie van fijn stof en NO_x vanwege bezoekersverkeer is gebruik gemaakt van de optie "weg" in het rekenmodel, waarbij de invoergegevens zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek voor langelijke/regionale wedstrijden. De emissie van fijn stof en NO_x wordt door het rekenprogramma bepaald. Met invoer als "weg" betekent dit dat er wordt gerekend met iedere dag van het jaar deze hoeveelheid verkeer.

Motorcrossen en baanonderhoud

De emissie van fijn stof tijdens het rijden van crossmotoren wordt veroorzaakt door de uitstoot van verbrandingsgassen en banden-/remslijtage. Daarnaast kan er sprake zijn van stofopwerveling, met name tijdens droge baancondities. In 2005 zijn door het Bureau Milieumetingen van de provincie Noord-Brabant metingen verricht bij een motorcrosscircuit te Berghem. Daarbij is de fijn stof-emissie per crossmotor per uur bepaald als gevolg van verbranding en stofopwerveling:

- droge baan 0,122 kg/motor/uur;
- natte baan 0,014 kg/motor/uur;

Hoewel er in droge omstandigheden wordt gesproeid, wordt worst-case uitgegaan van een emissie op basis van "droge baan" condities. Voor de berekening van de emissie van NO_x is uitgegaan van gegevens zoals gepubliceerd op de site van Aerius (www.aerius.nl), waarbij het hoogste kental is gebruikt voor lichte motorvoertuiten (waaronder motoren). De emissie bedraagt 0,642 g/motor/km. Op basis van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur bedraagt de emissie van NO_x dan 0,0321 kg/motor/uur.

Voor wat betreft baanonderhoud is uitgegaan van een standaard kental van 9,2 g/kWh voor dieselaangedreven werktuigen (tractor/mobiele kraan), wat neerkomt op 1,38 kg/uur (gemiddeld vermogen 150 kW). Voor fijn stof geldt een standaard kental van 0,54 g/kWh en daarmee 0,0181 kg/uur.

In onderstaande tabel zijn de uitgangspunten voor de berekeningen samengevat, waarbij voor een worst-case inschatting is uitgegaan van 52 weken per jaar trainingen en 12 wedstrijddagen.

Tabel 1: uitgangspunten luchtkwaliteitsberekeningen

bron	weken/jaar	dagen/week	uren/dag	emissie/motor/uur		totale emissie/jaar	
				NO_x [kg/uur]	PM_{10} [kg/uur]	NO_x [kg/jaar]	PM_{10} [kg/jaar]
trainingen	52	2	40	0,0321	0,122	133,536	507,520
baanonderhoud	52	1	2	1,38	0,0181	143,520	8,424
wedstrijden	12	1	240	0,0321	0,122	92,448	351,360
minibaan	52	2	8	0,0321	0,122	26,707	101,504
totaal per jaar						**396,211**	**968,808**

Op basis van bovenstaande bronbijdragen zijn de concentraties berekend met het verspreidingsmodel Geomilieu, versier V4.50, module Stacks+ en conform de voorschriften in de Rbl 2017. De berekende concentraties zijn gebaseerd op de meest actuele achtergrondconcentraties die jaarlijks worden gepubliceerd.

In tabel 2 is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten (zie tevens de bijlagen).

Tabel 2: resultaten verspreidingsberekeningen

waarneempunt	resultaten NO_x – jaargemiddelde concentraties				resultaten PM_{10}			
	T[1]	AG[2]	plan-bijdrage	aantal over-schrijdingen uurgemiddelde	T[1]	AG[2]	plan-bijdrage	aantal over-schrijdingen 24-uurs gemiddelde
Grindweg 4	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 2	9,0	8,9	0,1	0	13,3	13,1	0,1	3
Bercoperweg 74	9,1	8,9	0,1	0	13,3	13,2	0,2	3
Prikkedam 1	9,1	8,9	0,2	0	13,4	13,0	0,4	3
Prikkedam 2	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
Prikkedam 3	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,1	3
Grindweg 5	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 7	9,1	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
Grindweg 9	9,1	9,0	0,0	0	13,9	13,8	0,1	3
Grindweg 11	9,0	8,9	0,0	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	9,0	8,9	0,1	0	13,2	13,2	0,1	3
grens plangebied	8,9	8,9	0,1	0	13,2	13,0	0,2	3
grens plangebied	9,1	8,9	0,3	0	13,2	13,0	0,1	3
grens plangebied	9,2	8,9	0,4	0	13,3	13,0	0,3	3

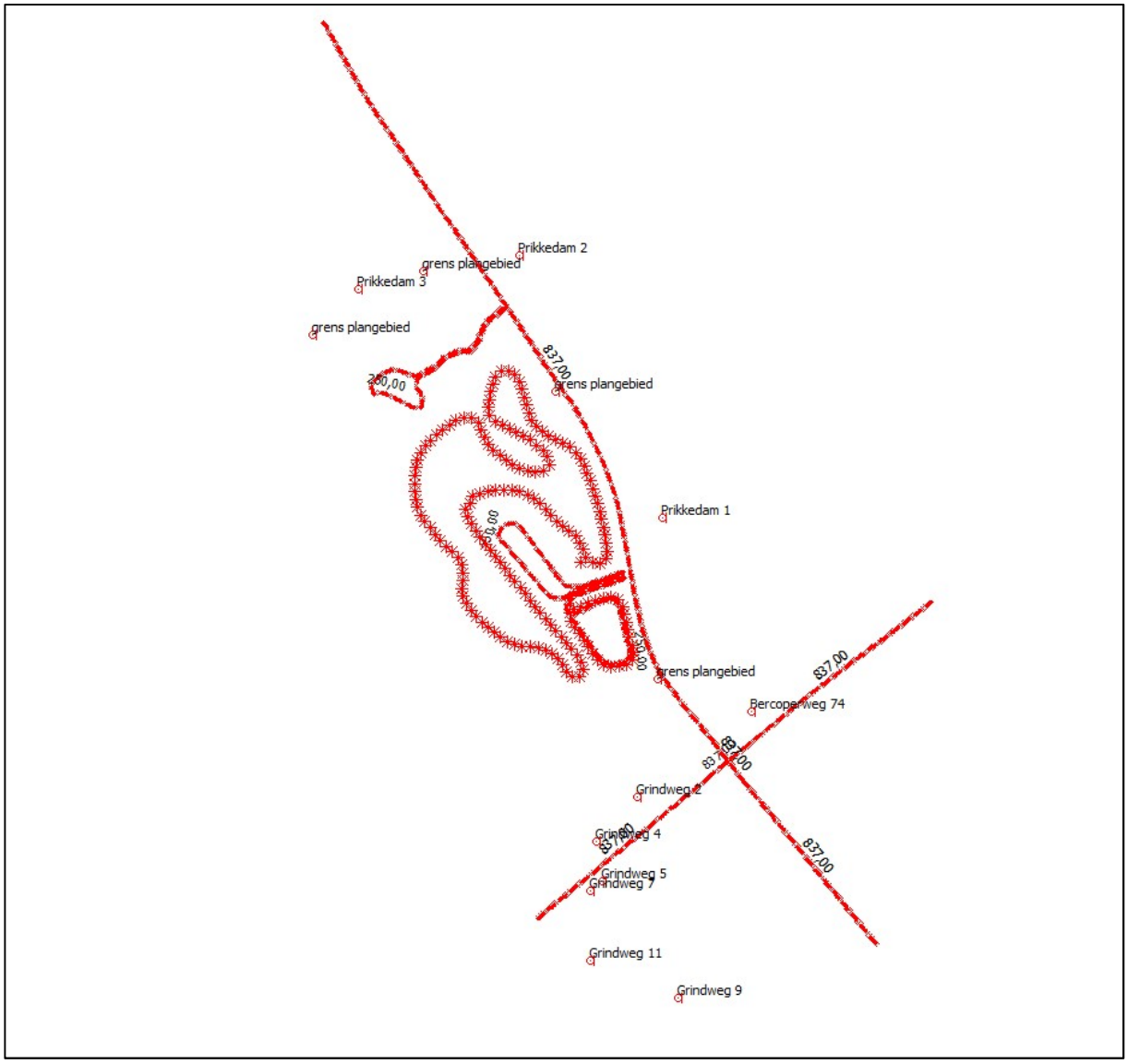
1 Jaargemiddelde concentratie bestaande uit planbijdrage en achtergrond.

2 Achtergrondconcentratie.

In de bijlagen zijn tevens de resultaten gegeven voor $PM_{2,5}$ op basis van (worst-case) dezelfde emissie als voor PM_{10}. De waarden blijven ruimschoots onder de grenswaarden.

Een overzicht van het Stacks+ rekenmodel is gegeven in figuur 1.

Figuur 1: globaal overzicht Stacks+ rekenmodel



Conclusie

Op basis van een worst-case berekening van de effecten van motorcrossterrein De Prikkedam blijkt dat (zie tabel 2) de effecten op de luchtkwaliteit gering zijn.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de effecten lager zijn dan de NIBM-grenswaarden. Het aantal overschrijdingsdagen/uren voldoet aan de Wm.

De algehele conclusie is dat in de beoordeling van alternatieven en varianten het aspect luchtkwaliteit geen rol speelt. De effecten zijn te gering en voldoen tevens aan het NIBM-criterium.

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	9,1	8,9
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	9,0	8,9
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	9,0	8,9
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	9,1	8,9
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	9,0	8,9
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,9	8,9
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	9,1	8,9
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	9,1	8,9
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	9,1	9,0
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	9,0	8,9
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	9,0	8,9
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,9	8,9
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	9,1	8,9
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,2	8,9

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2019

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschrijdingen uur limiet [-]
4	0,2	0
1	0,1	0
2	0,1	0
3	0,1	0
5	0,1	0
6	0,1	0
7	0,1	0
8	0,1	0
9	0,0	0
10	0,0	0
11	0,1	0
12	0,1	0
13	0,3	0
14	0,4	0

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	13,4	13,0
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	13,2	13,2
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	13,3	13,1
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	13,3	13,2
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	13,2	13,0
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	13,2	13,0
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	13,2	13,2
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	13,2	13,2
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	13,9	13,8
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	13,2	13,2
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	13,2	13,0
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	13,2	13,0
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	13,3	13,0
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	13,6	13,0

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2019

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschrijdingen 24 uur limiet [-]
4	0,4	3
1	0,1	3
2	0,1	3
3	0,2	3
5	0,2	3
6	0,1	3
7	0,1	3
8	0,1	3
9	0,1	3
10	0,1	3
11	0,2	3
12	0,1	3
13	0,3	3
14	0,6	3

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2019

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
4	Prikkedam 1	208986,44	554252,73	8,8	8,4
1	Grindweg 4	208904,39	553851,46	8,5	8,4
2	Grindweg 2	208955,60	553905,57	8,5	8,4
3	Bercoperweg 74	209097,03	554011,72	8,6	8,4
5	Prikkedam 2	208809,41	554576,48	8,6	8,4
6	Prikkedam 3	208609,86	554534,85	8,5	8,4
7	Grindweg 5	208911,96	553802,05	8,5	8,4
8	Grindweg 7	208896,43	553789,44	8,5	8,4
9	Grindweg 9	209005,18	553657,81	8,6	8,5
10	Grindweg 11	208896,96	553703,03	8,5	8,4
11	grens plangebied	208688,98	554558,30	8,5	8,4
12	grens plangebied	208552,59	554478,03	8,5	8,4
13	grens plangebied	208980,74	554052,47	8,7	8,4
14	grens plangebied	208852,98	554408,97	9,0	8,4

Rapport: Resultatentabel
Model: model luchtkwaliteit
Resultaten voor model: model luchtkwaliteit
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2019

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
4	0,4
1	0,1
2	0,1
3	0,1
5	0,2
6	0,1
7	0,1
8	0,1
9	0,1
10	0,1
11	0,2
12	0,1
13	0,3
14	0,6

BIJLAGE 6

2019

Natuurtoets
Motorcross Prikkedam te Makkinga

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

FaunaX

COLOFON

BUREAU FAUNAX
Badweg 40 B
8401 BL Gorredijk
0513-435024
info@faunax.nl
www.faunax.nl
Lid van Netwerk Groene Bureaus

Natuurtoets
Motorcross Prikkedam
te Makkinga

Gorredijk, april 2019

In opdracht van:
Rho Adviseurs

Contactpersonen:
Mevr. J. Poelstra

***U**itvoering:*
Bureau FaunaX

Veldwerk en rapportage:
Jelmer Groen

Autorisatie:
Dhr. E.P. de Boer

Foto's voorpagina:
Impressie van het plangebied en een verlaten dassenpijp

© Bureau FaunaX. Gebruik en overname van gegevens alleen toegestaan met volledige bronvermelding:
Bureau FaunaX (2019). Natuurtoets Motorcross Prikkedam te Makkinga. Rapport 19056. Bureau FaunaX, Gorredijk.

Disclaimer: In deze rapportage worden de resultaten van een onafhankelijk onderzoek behandeld. Bureau FaunaX heeft een adviserende rol en spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het plan waarop dit onderzoek betrekking heeft. Dit onderzoek is zo zorgvuldig en nauwkeurig mogelijk uitgevoerd. Het voorkomen van beschermde soorten is echter onvoorspelbaar. Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend. Op dit onderzoek zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Leeuwarden.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Doel 2

1.3 Onderzoeksopzet 2

1.4 Karakteristiek plangebied en planvoornemen 3

2 RESULTATEN QUICKSCAN 5

2.1 Flora 5

2.2 Vogels 5

2.2.1 Jaarrond beschermde vogelnesten 5

Overige (broed)vogelsoorten 6

2.3 Vissen 6

2.4 Amfibieën 6

2.5 Reptielen 7

2.6 Ongewervelden 7

2.7 Zoogdieren 7

2.7.1 Vleermuizen 7

2.7.2 Overige zoogdieren 10

2.8 Natura 2000 10

2.9 Houtopstanden 11

2.10 Overige gebiedsbescherming (niet Wnb) 11

3 Conclusie & alternatieven 12

3.1 Overzicht beschermde soorten 12

3.2 Natura 2000 12

3.3 De alternatieven 12

4 LITERATUUR EN BRONNEN 15

BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING ..... - 1 -

4.1 Wnb Soortbescherming ..... - 1 -

Vogels en verstoring ..... - 1 -

Vrijgestelde soorten provincie Fryslân ..... - 1 -

Voorwaarden vrijstellingen ..... - 2 -

4.2 Wnb Gebiedsbescherming ..... - 3 -

Natura 2000-gebieden ..... - 3 -

4.3 Wnb Houtopstanden ..... - 3 -

4.4 NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur ..... - 3 -

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Men is voornemens een wijziging door te voeren voor wat betreft het gebruik van het terrein van Motorcross Prikkedam te Makkinga. In opdracht van Rho adviseurs is door Bureau FaunaX een eerste toetsing uitgevoerd, waarin alle facetten op het gebied van de Nederlandse Wet Natuurbescherming worden behandeld.

Ruimtelijke plannen dienen altijd te worden beoordeeld op uitvoerbaarheid, onder meer in relatie tot de vigerende natuurwetgeving (Wnb). Voor meer informatie over de Wet natuurbescherming (Wnb) en de conformerende handelswijzen wordt verwezen naar Bijlage I. Zo dient vooreerst te worden onderzocht of als gevolg van de uitvoering van het plan sprake is van effecten op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden (Natura2000). Daarnaast kunnen er ook consequenties uit voortvloeien betreffende (provinciaal) aangewezen weidevogelgebieden, ganzengedooggebieden, EHS/NNN, en het kappen van houtopstanden. Om hierin inzicht te krijgen is door Bureau FaunaX onderhavige ecologische quickscan uitgevoerd. Tijdens de onderhavige quickscan is een inschatting gemaakt van de (mogelijk) binnen de invloedssfeer van het project aanwezige beschermde natuurwaarden en de effecten van de voorgenomen plannen op deze waarden. Onderhavige rapportage geeft de resultaten van deze quickscan of natuurtoetsing weer.

Figuur 1.1. De locatie van het plangebied (rode belijning). Bron: www.bing.com

1.2 Doel

Deze ecologische beoordeling geeft, voor zover mogelijk, antwoord op de volgende vragen:

1. Komen binnen het plangebied (biotopen van) onder de Wet natuurbescherming beschermde soorten voor?
2. Komen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden beschermde natuurgebieden voor?
3. Wat zijn de mogelijke effecten van de werkzaamheden op deze beschermde natuurwaarden en -gebieden, zowel tijdens de realisatie als na afloop hiervan?
4. Voor welke soorten en hun leefgebied wordt de wet mogelijk overtreden en in hoeverre kunnen overtredingen vermeden, dan wel verzacht worden?
5. Wat zijn de te ondernemen vervolgstappen met betrekking tot het voorkomen van schade aan beschermde soorten binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden?

Voor het beantwoorden van deze vragen zijn, naast de verzamelde gegevens tijdens het veldonderzoek, ook andere bronnen geraadpleegd. Zie hiervoor de bronnenlijst in hoofdstuk 4.

1.3 Onderzoeksopzet

Soorten
In opdracht van Rho Adviseurs heeft Bureau FaunaX het planvoornemen door middel van een ecologische quickscan getoetst aan de natuurwetgeving. Deze quickscan heeft bestaan uit een bureaustudie en een veldbezoek gebaseerd op ecologisch inzicht (*expert judgement*). Een ecologische quickscan of beoordeling is meestal de eerste stap van ecologisch onderzoek en is bedoeld om een inschatting te maken van de mogelijke effecten op eventueel aanwezige beschermde flora en fauna en/of natuurgebieden binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden. Het veldonderzoek voor deze quickscan is uitgevoerd op donderdag 10 april 2019 en vond plaats onder zonnige maar relatief frisse weersomstandigheden (14°C, windkracht 3). Dit onderzoek bestond uit een visuele inspectie van het plangebied, waarbij is gelet op de aanwezigheid van (sporen van) beschermde soorten en op de eventuele aanwezigheid van geschikt leefgebied van deze soorten.

Gebieden - Natura 2000
In het kader van het Europese Netwerk Natuurgebieden (N2000) is tijdens deze toetsing ook beoordeeld of er sprake kan zijn van negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Dit is in eerste instantie een grove analyse op basis van de geplande werkzaamheden en de relevante afstand tot de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden. Indien eventuele negatieve effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten en de geplande werkzaamheden geen onderdeel zijn van het vigerende Beheerplan van het desbetreffende N2000-gebied, dient dit door middel van een vervolgonderzoek (Voortoets) te worden beoordeeld.

Houtopstanden
Onder de Wet natuurbescherming worden ook houtopstanden beschermd. Er is tevens onderzocht in welke mate er sprake is van kap en of hier een meld- en/of herplantplicht aan de orde kan zijn.

Overige gebiedsbescherming
Naast de Wet natuurbescherming zijn er nog meer regelgevingen die ingaan op het beschermen van de natuur in Nederland. Dit zijn veelal provinciale verordeningen, al dan niet als uitvoeringsorgaan vanuit rijksbeleid.

Het gaat hierbij om regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur, ganzengedooggebieden en weidevogelgebieden. Onderhavige toetsing stipt tevens kort aan of er sprake kan zijn van een conflict tussen de provinciale regelgevingen en het geplande initiatief.

1.4 Karakteristiek plangebied en planvoornemen

Het onderzochte plangebied betreft een motorcross-terrein te Makkinga. Dit terrein is aangelegd op heidegrond. In het plangebied zijn nog kleine stukjes heide en enkele vennetjes bewaard gebleven of zelfs ontstaan. De crossbaan wordt bijna volledig omringd door bos dat wordt gedomineerd door grove dennen en zomereiken. Ook zijn er veldjes aanwezig die als parkeerplaats worden gebruikt. Op het cross-terrein zelf zijn naast de crossbaan enkele gebouwtjes aanwezig. Ook zijn er enkele tunneltjes aanwezig welke zijn opgetrokken uit betonelementen. De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door agrarisch gebied waarin houtwallen en bospercelen aanwezig zijn.

Het exacte planvoornemen is op het moment van schrijven nog onduidelijk en deels afhankelijk van de resultaten van deze toetsing. Er worden vijf opties genoemd, te weten:

1: Het bestaande planologisch gebruik wordt positief bestemd (zonder lus en zonder beginnersbaan)

2: Het bestaande planologische gebruik wordt positief bestemd (met lus en beginnersbaan)

3: Optie 2 met extra wedstrijden

4: Optie 2 met extra andere sporten

5: De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

In hoofdstuk 3 worden deze alternatieven behandeld en aangegeven wat vanuit de ecologie en de natuurwetgeving de beste opties zijn. Een effectbespreking, zoals we die normaal behandelen, is derhalve achterwege gelaten.

Figuur 1.2. Impressie van het plangebied.

2 RESULTATEN QUICKSCAN

2.1 Flora

De flora in het plangebied beslaat vooral het bos waardoor het plangebied omringd wordt. Hier staan vooral bomen zoals grove den, zomereik en ruwe berk. Op het cross-terrein zelf is heidevegetatie aanwezig dat wordt gedomineerd door struikheide. Langs de randen van de crossbaan staan soorten als heermoes en rankende helmbloem. Tijdens het veldwerk zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Het voorkomen van beschermde soorten kan op voorhand worden uitgesloten op basis van de in het plangebied aanwezige habitateigenschappen.

- De aanwezigheid van beschermde flora in het plangebied wordt uitgesloten op grond van het ontbreken van geschikte standplaatsen voor deze soorten.

2.2 Vogels

2.2.1 Jaarrond beschermde vogelnesten

Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogelsoorten als buizerd en kerkuil. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied gecontroleerd maar geen (potentieel) beschermde nesten aangetroffen. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in gebouwen kan ook op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig waar in gebouwen broedende soorten als huismus, gierzwaluw of kerkuil tot broeden kunnen komen.

Figuur 2.1.: (Potentieel) beschermde natuurwaarden in het plangebied. Geel is geschikt voor vleermuizen. Rood is geschikt voor heikikker. Blauw is verlaten dassenpijp.

Overige (broed)vogelsoorten

Tijdens het veldwerk is het plangebied tevens onderzocht op geschikt broedhabitat voor broedvogels waarvan de nesten niet jaarrond, maar slechts tijdens de broedperiode beschermd zijn. Verspreid over het plangebied kunnen diverse, meer algemene broedvogels tot broeden komen. Denk hierbij vooral aan soorten die in bossen kunnen broeden zoals de houtduif en de merel. Ook is het niet onmogelijk dat er watervogels tot broeden komen langs de vennetjes in het plangebied. Deze kans is echter relatief klein doordat dit kleine vennetjes betreffen en er in de directe omgeving van het plangebied weinig oppervlaktewater aanwezig is. Tot slot kunnen er vogelsoorten tot broeden komen op de racebaan zelf. Dit betreffen soorten zoals de scholekster en de kleine plevier die hun eieren doorgaans op een kale ondergrond leggen.

- Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel kunnen in het plangebied diverse andere broedvogels tot broeden komen waarvan de nesten slechts tijdens hun broedperiode beschermd zijn.

2.3 Vissen

Op basis van de locatie van het plangebied is er feitelijk maar één beschermde vissoort die er voor kan komen. Dit betreft de grote modderkruiper. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. De waterpartijtjes in het plangebied betreffen namelijke kleine en geïsoleerde waterpartijtjes waarin geen ontwikkelde sliblaag aanwezig is.

- Het voorkomen van de grote modderkruiper in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.4 Amfibieën

Het plangebied is onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van beschermde amfibieën in het plangebied. Het voorkomen van soorten als de kamsalamander en de rugstreeppad kan op voorhand worden uitgesloten op basis van verspreidingsgegevens (bron: NDFF). Een beschermde soort die veelvuldig in de omgeving voorkomt is de heikikker. Ten tijde van het veldwerk in het kader van deze quickscan zat deze soort midden in de voortplantingsperiode. Desondanks is de soort niet in het plangebied waargenomen. Het voorkomen van deze soort in het plangebied kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. Dit vanwege het feit dat één bezoek te weinig is om het voorkomen van deze soort uit te sluiten. Het is zeker niet onmogelijk dat de soort in lage dichtheden aanwezig is, maar zich tijdens het veldwerk niet liet zien. In figuur 2.1. worden de waterlichamen weergegeven die geschikt voortplantingshabitat voor de heikikker kunnen vormen. Als de soort zich inderdaad in (één of enkele) van deze waterlichamen voortplant, vormt vrijwel het complete plangebied geschikt landhabitat voor deze soort.

Binnen het plangebied kunnen tevens verschillende andere amfibieënsoorten voorkomen. Deze soorten zijn vrijgesteld indien er sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zijn soorten zoals bruine kikker of gewone pad. Overigens betekent een vrijstelling geen vrijbrief voor het doden van dieren. Hier zijn enkele voorwaarden aan verbonden, waaronder de zorgplicht (zie Bijlage I).

- Het voorkomen van de beschermde heikikker kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Tevens kunnen binnen het plangebied amfibieënsoorten voorkomen die door de provincie zijn vrijgesteld.

2.5 Reptielen

In de omgeving van het plangebied komen (bijvoorbeeld op de Dellebuursterheide) verschillende soorten reptielen voor. Het gaat hierbij om de ringslang, de adder en de levendbarende hagedis. Het voorkomen van de adder in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten op basis van habitateigenschappen. Het areaal aan geschikt habitat (in dit geval vooral structuurrijke heidevegetatie) is te klein om adders te herbergen. Ook het voorkomen van de ringslang kan om deze reden op voorhand worden uitgesloten. Hierbij speelt ook het feit dat in en in de directe omgeving van het plangebied weinig water aanwezig is een rol. Het voorkomen van de levendbarende hagedis daarentegen kan niet op voorhand worden uitgesloten. Deze soort kan overleven op kleine heideveldjes zoals die in het plangebied aanwezig zijn. Daarbij kunnen ze ook gebruik maken van de bosranden en vegetatierijke randen langs de daadwerkelijke crossbaan. Al hoewel tijdens het veldwerk geen hagedissen zijn waargenomen, biedt dit niet genoeg reden om de soort op voorhand uit te sluiten. Zeker als de soort in een lage dichtheid in het plangebied voorkomt, is deze makkelijk over het hoofd te zien.

- Het voorkomen van de levendbarende hagedis in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.

2.6 Ongewervelden

De meeste onder de Wnb beschermde soorten ongewervelden, zoals dagvlinders, libellen, mollusken of (water)kevers hebben zeer specifieke habitateisen die in specifieke biotopen worden aangetroffen. Deze kenmerken zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Zo is er geen geschikt habitat voor waardplanten van beschermde vlinders aanwezig en vormen de waterlichamen in het plangebied geen geschikt (voortplantings)habitat voor beschermde libellen en waterkevers. Negatieve effecten op deze soorten ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

- De aanwezigheid van beschermde ongewervelden in het plangebied kan op voorhand worden uitgesloten.

2.7 Zoogdieren

2.7.1 Vleermuizen

Vleermuizen verblijven in Nederland over het algemeen in bomen, in gebouwen of in andere kunstmatige bouwwerken. Het voorkomen van verblijfplaatsen in bomen kan op voorhand worden uitgesloten omdat in het plangebied geen boomholtes zijn aangetroffen die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen fungeren. Het voorkomen van verblijfplaatsen van soorten die in gebouwen of andere kunstmatige bouwwerken verblijven kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is namelijk een gebouw aanwezig waarin vleermuizen kunnen verblijven. In dit gebouw is sprake van spouwmuren welke toegankelijk zijn via stootvoegen. Tevens kunnen er vleermuizen verblijven in de tunneltjes welke zijn opgetrokken uit betonelementen.

Tussen de betonelementen zijn kieren aanwezige waarin vleermuizen kunnen verblijven. Vanwege de constante en relatief lage temperatuur in deze tunneltjes zijn deze vooral geschikt als overwinteringslocatie. Het betreffende gebouw en de tunneltjes worden weergegeven in figuur 2.1.

Naast verblijfplaatsen van vleermuizen, kunnen ook vliegroutes en/of foerageergebieden van vleermuizen een beschermde status hebben als deze van essentieel belang zijn voor het in stand houden van een verblijfplaats. Als vliegroute worden vaak lijnvormige elementen zoals bomenlanen of sloten gebruikt. Hoewel het plangebied kan dienen als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen, kan worden uitgesloten dat het hier om een essentieel foerageergebied gaat omdat er in de omgeving genoeg alternatieven zijn.

- Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten.
- Het voorkomen van essentiële foerageergebieden en/of vliegroutes van vleermuizen kan wel op voorhand worden uitgesloten.

Figuur 2.3.:In het plangebied is een gebuw aanwezig waarin verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig kunnen zijn.

Figuur 2.4.: Ook de tunneltjes in het plangebied kunnen vleermuizen herbergen.

2.7.2 *Overige zoogdieren*

Het voorkomen van vast rust- en verblijfplaatsen van beschermde landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied is geen geschikt habitat aanwezig voor soorten als de Noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Ook zijn er geen holtes of nesten aanwezig waarin boommarters of eekhoorns kunnen verblijven. Wel zijn er in het plangebied pootafdrukken van een marter aangetroffen (boommarter of steenmarter). Waarschijnlijk wordt het plangebied door deze soort alleen als foerageergebied gebruikt. Ook is er in het plangebied een verlaten dassenpijp aangetroffen (figuur 2.1). Waarschijnlijk gaat het hier om een zogenaamde vluchtpijp die in het verleden diende als vluchtmogelijkheid. Omdat deze pijp niet meer gebruikt wordt geniet deze geen bescherming. Ook in dit geval geldt dat het plangebied als foerageergebied wordt gebruikt. Overal in het plangebied zijn foerageersporen van dassen aanwezig. Tevens lopen er wissels naar bospercelen en houtwallen in de directe omgeving van het plangebied. Het vermoeden is dat zich in één van deze houtwallen of bospercelen een burcht bevindt.

In het plangebied komen waarschijnlijk tevens (in Fryslân) vrijgestelde zoogdiersoorten voor, zoals de bosmuis. Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht (zie bijlage I).

- Het voorkomen van beschermde vaste rust en verblijfplaatsen van landzoogdieren kan op voorhand worden uitgesloten.
- Wel komen in het plangebied waarschijnlijk (in Fryslân) vrijgestelde landzoogdieren als de bosmuis voor.

2.8 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

Wespendief

De enige soort die in deze het vermelden waard is, is de wespendief. De aanwezigheid van nesten van deze soort is echter uitgesloten. Hoogstens kan het plangebied dienen als foerageergebied voor deze soort, maar het is niet aannemelijk dat het plangebied in functie achteruit gaat als gevolg van het nog vast te stellen planvoornemen. Tevens mag worden aangenomen dat in het Drents-Friese Wold en directe omgeving genoeg geschikt foerageergebied aanwezig is voor deze soort

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring(frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.

2.9 Houtopstanden

Afhankelijk van het te kiezen planvoornemen kan er sprake zijn van bomenkap. In het geval er bomen worden gekapt adviseren we om na te gaan of er sprake is van een meld- of herplantingsplicht. Hierover is meer informatie te vinden in bijlage 1. In het geval van twijfel adviseren we om hierover contact op te nemen met de provincie.

- Er is wellicht sprake van een meld- of herplantingsplicht. Voor uitsluitsel hierover: neem contact met uw Gemeente (bevoegd gezag in dezen)

2.10 Overige gebiedsbescherming (niet Wnb)

EHS/NNN
Het plangebied is geen onderdeel van de EHS. Een toetsing aan de EHS is naar onzes inziens derhalve niet nodig.

Ganzenfoerageergebied
Het plangebied is niet aangewezen als ganzenfoerageergebied(www.fryslan.nl/beleidsthemas/ganzen_3538/). Negatieve effecten kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Weidevogelgebied
Het plangebied is niet aangewezen als (https://flamingo.bij12.nl/pnl-viewer/app/PNLNatuurbeheerplan) weidevogelgebied. Negatieve effecten op dergelijke gebieden kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

- Er is geen sprake van overige vormen van gebiedsbescherming. Hier hoeft dan ook geen rekening mee gehouden te worden.

3 Conclusie & alternatieven

3.1 Overzicht beschermde soorten

In onderstaand overzicht worden de aangetroffen en potentieel aanwezige beschermde soorten en hun beschermingsstatus binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden samengevat. In de Wet natuurbescherming zijn vooral vaste verblijfsplaatsen (voortplantingslocaties zoals nesten, holen, kraamkolonies etc.) van belang, maar ook de functionele leefomgeving die vaste verblijfplaatsen in stand houdt.

In dit overzicht zijn alleen die soorten opgenomen, waarvoor het plangebied onderdeel vormt van hun leefgebied en/of levenscyclus, en waarop eventueel in de toekomst geplande werkzaamheden van negatieve invloed kunnen zijn.

Tabel 3.1 Overzicht van aangetroffen en potentieel voorkomende beschermde flora en fauna in het plangebied.

Soortgroep	Soort	Aanwezigheid	Art. 3.1	Art. 3.5	Art. 3.10	Vrijgesteld	Advies
Vogels	Algemene broedvogels	Waarschijnlijk	X				Afhankelijk van planvoornemen
Amfibieën	Heikikker	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Reptielen	Levendbarende hagedis	Mogelijk			X		Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Vleermuizen	Mogelijk		X			Afhankelijk van planvoornemen
Zoogdieren	Das	Niet op het moment van schrijven			X		Afhankelijk van planvoornemen
Alle	Alle	Waarschijnlijk			X	X	Zorgplicht

3.2 Natura 2000

Geluid

Het plangebied ligt op ongeveer 4 kilometer afstand van (de begrenzing) Natura2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Op zondagen waarop gecrossed wordt, bij (on)gunstige windrichtingen, is het geluid van crossende motoren tot op het Doldersumse Veld (midden in Drents Friese Wold) duidelijk hoorbaar (Waarneming zondag 17 maart 2019, afstand 5 kilometer) en zorgt dus nu al voor de nodige verstoring en negatieve beleving van dit natuur- en stiltegebied. Een toename van de frequentie van gebruik (extra wedstrijden, meer dagen van het jaar dan nu), of een toename van de hoeveelheid decibel kan negatieve effecten van soorten waarvoor dit gebied is aangewezen veroorzaken.

- Het plangebied ligt op ongeveer 4 km afstand van een Natura2000-gebied.
- Negatieve effecten in de vorm van geluidsverstoring (frequentie gebruik en/of decibeltoename) op de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 kunnen op voorhand niet worden uitgesloten.
- Afhankelijk van welk alternatief wordt gekozen, kan het noodzakelijk zijn om een **voortoets N2000** uit te voeren.

3.3 De alternatieven

Zoals vermeld in paragraaf 1.4. is er in het geval van dit project sprake van een alternatievenafweging en is het exacte planvoornemen derhalve nog niet bekend. In deze paragraaf worden de alternatieven op een rijtje gezet en per alternatief besproken wat voor gevolgen dit heeft voor de voortgang van het project.

1)Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik (zonder lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief zal de lus en de beginnersbaan niet worden gebruikt en treedt er derhalve minder verstoring van fauna op in vergelijking met de huidige situatie. Vanuit de ecologie gezien is dit dan ook de beste optie. Er vanuit gaande dat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep wordt uitgevoerd, hoeft er in deze voor wat betreft de voortgang van het project geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving. Indien er in het geval van dit alternatief voor wordt gekozen om de lus en de beginnersbaan op te ruimen, zullen er grondwerkzaamheden worden uitgevoerd. In dat geval adviseren we om nader onderzoek uit te laten voeren naar de aanwezigheid van de heikikker en de levendbarende hagedis in het plangebied, omdat negatieve effecten op deze soorten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Zodoende kan worden bepaald of voor deze soorten een ontheffing op de Wet natuurbescherming dient te worden aangevraagd. Tevens adviseren we om dergelijke werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen loopt grofweg van 15 maart-15 juli. Sommige soorten kunnen echter later in het jaar nog broeden. Tijdens het broedproces zijn nestlocaties van alle soorten te allen tijden beschermd.

2) Het positief bestemmen van het huidige planologische gebruik. (met lus en beginnersbaan).

In het geval van dit alternatief verandert er voor wat betreft het gebruik van het terrein niks ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve zullen flora en fauna, in vergelijking met de huidige situatie, niet extra te lijden hebben onder de activiteiten. Tevens is er geen sprake van een ruimtelijke ingreep. In het geval van dit alternatief hoeft er in deze dan ook geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

3) Alternatief 2, maar met extra wedstrijden.

Voor dit alternatief geldt in grote lijnen hetzelfde als voor alternatief 2. Er zullen echter meer activiteiten zijn, wat eventueel gepaard gaat met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

4) Alternatief 2, met extra andere sporten.

Voor dit alternatief geldt hetzelfde als voor alternatief 3. Het zal eventueel gepaard gaan met meer verstoring. Omdat er in het geval van dit alternatief geen ruimtelijke ingreep hoeft te worden uitgevoerd, hoeft er in deze geen rekening te worden gehouden met de natuurwetgeving.

5) De beginnersbaan en de lus worden verplaatst naar het noorden van het plangebied.

Vanuit de ecologie en de natuurwetgeving gezien zitten er aan dit alternatief de meeste haken en ogen. Het zal zeker op de korte termijn ten koste gaan van natuurwaarden, omdat er bomen moeten worden gekapt en grond moet worden verzet. Ook hier geldt dat indien er grond wordt verzet het de aanbeveling verdient om nader onderzoek naar de aanwezigheid van de levendbarende hagedis en de heikikker uit te voeren. Tevens dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden. Niet in de laatste plaats verdient het in dit geval de aanbeveling om voor aanvang van de werkzaamheden te laten checken of zich in de tussentijd geen dassen hebben gevestigd in het noordelijke deel van het terrein, waar de lus en beginnersbaan naartoe worden verplaatst.

Dit vanwege het feit dat zich in dit deel van het plangebied een verlaten dassenpijp bevindt en er in dit deel van het plangebied veel door dassen wordt gefoerageerd. Het is derhalve goed mogelijk dat dassen zich in de tussentijd in dit deel van het plangebied zullen vestigen.

4 LITERATUUR EN BRONNEN

Literatuur

Broekhuizen, S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Canters & J.C. Buys (redactie), 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum Insecten en andere ongewervelden, Leiden.

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (red), 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Natuur van Nederland 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey – Nederland, Leiden.

Bronnen internet

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF)
https://ndff-ecogrid.nl/uitvoerportaal

Planologische Ecologische Hoofdstructuur kaart provincie Fryslân:
http://fryslan.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=eb4e12aa6eea4591af7cof48ef6def54&extent=120990,533762,221778,617075,28992

Ravon
http://www.ravon.nl/Soorten/Soortinformatie

Sovon:
https://www.sovon.nl/nl

Synbiosys Alterra kaartenmachine Natura 2000-gebieden:
http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx

Verspreidingsatlas planten FLORON:
http://www.verspreidingsatlas.nl/planten

Zoogdiervereniging
www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGE I WET- EN REGELGEVING

De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in drie delen: soortbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden.

4.1 Wnb Soortbescherming

De Wet natuurbescherming draagt onder andere zorg voor de bescherming van in het wild voorkomende dier- en plantensoorten. De wet bevat een aantal verbodsbepalingen die ervoor moeten zorgen dat de gunstige staat van instandhouding van alle in het wild levende dier- en plantensoorten zal blijven gewaarborgd.

De Wet natuurbescherming verdeelt beschermde soorten in twee groepen, de Europees beschermde soorten en de nationaal beschermde soorten. De eerste groep bestaat uit strikt beschermde soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn (art. 3.1 en 3.5). De Vogel- en Habitatrichtlijn zijn richtlijnen van de Europese Unie waarin wordt aangegeven welke diersoorten en welke typen natuurgebieden door de lidstaten dienen te worden beschermd. In de tweede categorie staan de overige (nationaal) beschermde soorten (art. 3.10). Binnen de Wet natuurbescherming vullen Europese en nationale wetgeving elkaar aan. De Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) genieten een iets zwaardere bescherming dan de nationaal beschermde soorten (art. 3.10). Zo geldt voor de nationale soorten geen verbod op het verstoren, iets wat wel het geval is bij de Habitatrichtlijnsoorten. Ook zijn de belangen waaronder ontheffing aangevraagd mag worden, voor de nationaal beschermde soorten uitgebreider dan voor de habitatrichtlijnsoorten.

Vogels en verstoring

Voor alle inheemse vogelsoorten geldt dat het verboden is om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Ook is het verboden om vogels opzettelijk te storen. Dit is echter niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Dit kan dus ook tijdens het broedseizoen het geval zijn, als kan worden aangetoond of beargumenteerd dat de verstoring geen negatieve effecten heeft op (de kansen van) het broedsucces. Of dit van toepassing is hangt af van meerdere factoren, zoals de biologie van een soort, de fase van de broedtijd waarin het broedpaar zich op dat moment bevindt (zoals balts, nestbouw, eieren of jongen) en de mate van verstoring. Een ter zake kundige ecoloog kan in voorkomende gevallen bepalen wat wel of niet geldt als wezenlijke verstoring. In aanvulling op bovenstaande wordt er door de provincies een lijst met vogelsoorten gehanteerd, waarvan de nesten jaarrond bescherming genieten. Binnen deze categorie wordt onderscheid gemaakt in soorten met jaarrond beschermde nesten (categorie 1 tot en met 4) en vogels met *mogelijk* jaarrond beschermde nesten (categorie 5).

Vrijgestelde soorten provincie Fryslân

Hoewel de Wet natuurbescherming een nationale wet is, kunnen de provincies (als de bevoegde gezagen) soorten aanwijzen die vrijgesteld kunnen worden van de beschermde status, als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de via de Verordening Wet natuurbescherming door de provincie Fryslân vrijgestelde soorten (zoogdieren en amfibieën). De verordening van de Provinciale Staten van Fryslân is te vinden op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2016-6515.html.

Tabel 1. Vrijgestelde soorten Verordening Wet natuurbescherming provincie Fryslân.

Zoogdieren	***Amfibieën***
Aardmuis	Bastaardkikker
Bosmuis	Bruine kikker
Bunzing	Gewone pad
Dwergmuis	Kleine watersalamander
Dwergspitsmuis	Meerkikker
Egel	
Gewone bosspitsmuis	
Haas	
Hermelijn	
Huisspitsmuis	
Konijn	
Ree	
Rosse woelmuis	
Steenmarter	
Tweekleurige bosspitsmuis	
Veldmuis	
Vos	
Wezel	
Woelrat	

Voorwaarden vrijstellingen

Zoals gezegd zijn de vrijstellingen onder het bevoegd gezag van de provincie Fryslân, en zijn hiermee geen onderdeel van de Wet natuurbescherming zelf. De provincie heeft de soorten zoals die genoemd zijn in bovenstaande tabel niet zonder meer vrijgesteld, hier zijn voorwaarden aan verbonden. Ten eerste is het van belang dat er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Ten tweede gelden de vrijstellingen, niet in alle situaties. Deze zijn alleen van toepassing als de geplande werkzaamheden onder één van de volgende noemers vallen:

a. in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
b. in het kader van bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer;
c. in het kader van bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw;
d. in het kader van bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied.

Ten derde is een aantal specifieke voorwaarden opgesteld (Bijlage I van de Verordening). Hierbij geldt dat indien sprake is van vangen of doden, alleen gebruik mag worden gemaakt van de in de verordening genoemde middelen en methoden. Dit is vooral van toepassing bij de vrijgestelde zoogdieren. Indien deze in winterslaap zijn en ze worden gevangen, dan moet alles er aan gedaan worden om ervoor te zorgen dat de overlevingskansen niet worden verminderd als gevolg van het vangen en verplaatsen. Voor amfibieën is het belangrijk te vernemen dat indien deze in winterslaap zijn, het niet is toegestaan ze te vangen (en verplaatsen).

Indien soorten voorkomen binnen een plangebied, is een ontheffing voor deze soort dus niet nodig. Echter, dit is niet nodig omdat nog steeds een inspanning wordt geleverd om deze soorten zo min mogelijk schade te doen, zoals is omschreven in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming, meer algemeen bekend als de zorgplicht. Hoewel overtredingen niet strafbaar zijn gesteld, kan het uitvoeren van de zorgplicht wel worden gehandhaafd door toepassing van een bestuursdwang. Dat betekent dat de organisatie gedwongen kan worden herstelacties uit te voeren.

4.2 Wnb Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en Natura 2000-gebieden.

Natura 2000-gebieden

Projecten of activiteiten die niet noodzakelijk zijn voor, of verband houden met, het beheer van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden (Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden) en mogelijk negatieve effecten hebben op deze waarden, dienen vanuit de Wet natuurbescherming getoetst te worden. Deze toetsing vindt enkel plaats in het geval de uitvoering van een project plaatsvindt binnen de invloedssfeer van een N2000-gebied en verwacht wordt dat deze uitvoering (mogelijk) negatieve effecten heeft op soorten of habitattypen waarvoor het N2000-gebied is aangewezen.

4.3 Wnb Houtopstanden

Ook de bescherming van arealen bos en houtopstanden valt onder de Wnb, mochten deze groter zijn dan 10 are (1000 m²) of bestaan uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom. De gemeente hanteert soms voor 'buiten de bebouwde kom' een andere begrenzing dan voor de Weg- en verkeerswet. Bij twijfel kan hierover bij de gemeente informatie worden aangevraagd. Als de houtopstand groter dan 10 are is of bestaat uit een bomenrij van minimaal 20 bomen buiten de bebouwde kom, dan is er een meld- en herplantingsplicht van hetzelfde areaal bos binnen drie jaar na het kappen hiervan. Niet alle boomsoorten vallen onder deze wetgeving. Populieren, wilgen, essen of elzen die zijn bedoeld voor de productie als biomassa zijn uitgezonderd, indien tenminste een keer per tien jaar wordt geoogst, de beplanting na 1 januari 2013 is aangelegd en aan een aantal beplantingseisen is voldaan. Ook kerstbomen die niet ouder zijn dan twintig jaar, kweekgoed, fruitbomen en windschermen om boomgaarden zijn uitgezonderd.

4.4 NatuurNetwerk Nederland / Ecologische HoofdStructuur

Strikt genomen valt de EHS/NNN niet onder de Wet natuurbescherming aangezien dit bepaald wordt door de provincies en niet door het Rijk.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS) maakt onderdeel uit van het rijksbeleid voor het creëren en vormgeven van een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden in Nederland. De provincies krijgen echter zelf de gelegenheid om dit naar eigen inzicht zo goed mogelijk aan te wijzen, inrichten en beheren.
Indien een ruimtelijke ingreep binnen de begrenzing van het NNN plaatsvindt moet een 'nee, tenzij' procedure worden doorlopen en zal bij doorgang van de ingreep in de regel compensatie en mitigatie noodzakelijk zijn.

BIJLAGE 7

Ooststellingwerf

Motorcross Prikkedam

Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming

identificatie

projectnummer:

projectleider:

auteur(s): ir. H.G. van der Aa

planstatus

datum: 10 mei 2019

opdrachtgever:

Inhoud

1. Inleiding **3**
1.1. Aanleiding en doel voortoets 3
1.2. Leeswijzer 3

2. Wet natuurbescherming **4**
2.1. Natura 2000 4

3. Beschrijving Natura 2000-gebied **7**
3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld 7

4. Effecten **9**
4.1. Afbakening effecten 9
4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie 9

Bijlagen

1. Bronnen
2. AERIUS-rapportage

1. Inleiding

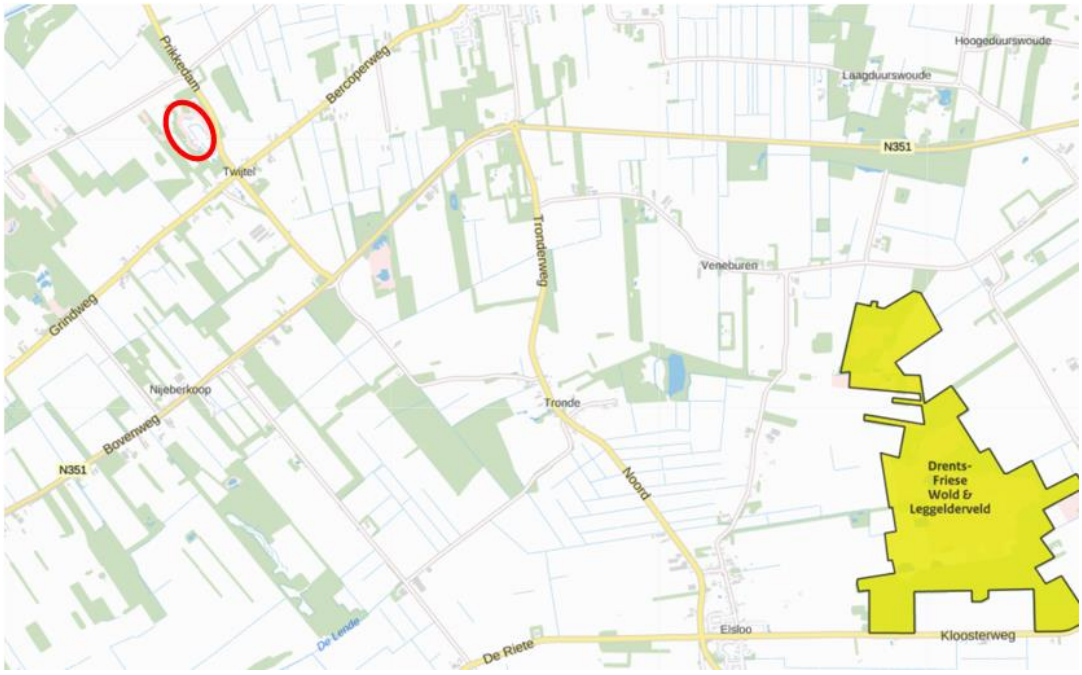
1.1. Aanleiding en doel voortoets

Vanwege de integrale vernietiging van het bestemmingsplan 'Motorcrossterrein Prikkedam' op 18 juni 2014, gevolgd door het onverbindend verklaren van de beheersverordening op 18 juni 2014, geldt op het terrein een onduidelijke planologische situatie. De gemeente wil een einde maken aan deze onduidelijkheid door een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Gezien de ligging op relatief korte afstand van meerdere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn significante effecten als gevolg van de huidige activiteit en mogelijke uitbreiding daarvan niet op voorhand uit te sluiten. Derhalve is minimaal een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming vereist. Op basis van deze aangevulde voortoets moet worden beoordeeld of nader onderzoek vereist is, in de vorm van een passende beoordeling en daarmee een planMER. In deze voortoets worden niet de effecten op beschermde soorten en het Natuurnetwerk Nederland beschreven.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader van deze voortoets (de Wet natuurbescherming) uiteengezet. In hoofdstuk 3 worden de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kort beschreven. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling op Natura 2000 beschreven.

Figuur 1.2 Ligging plangebied (rood) ten opzichte van Natura 2000



2. Wet natuurbescherming

2.1. Natura 2000

Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden in heel Europa die worden beschermd op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

<u>Wettelijk kader</u>

De Wnb

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

In artikel 2.,7, eerste lid, van de Wnb is de habitattoets voor het vaststellen van een bestemmingsplan neergelegd. Artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb luidt als volgt:

Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

Artikel 2.8 van de Wnb luidt als volgt:

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.
3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.
4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:
    a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
    b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
    c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.
5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:
    a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of
    b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.
6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door de Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de Minister.
7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.
8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

Een passende beoordeling is verplicht als een plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden.[1)] Voor de inschatting van de effecten die een plan kan hebben, moet de significantie worden beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die voor kwalificerende soorten en habitats zijn geformuleerd. Als niet op grond van objectieve gegevens op voorhand significante gevolgen op een Natura 2000-gebied zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt.[2)] In de passende beoordeling worden de effecten op Natura 2000-gebieden nader onderzocht. Vervolgens kan een bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien is verzekerd dat ook bij een maximale invulling van het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

Wat is significant?

Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Wet natuurbescherming. In de factsheet nr. 25: "*'Significantie' bij beoordeling van gevolgen voor Natura 2000-gebieden*" geeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan op welke wijze het begrip significantie moet worden geïnterpreteerd bij een dergelijke toetsing.

De beoordeling of een effect al dan niet significant is, wordt benaderd vanuit de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. Er zijn instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en voor soorten.

- Voor habitattypen gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte en/of behoud of verbetering van de kwaliteit.
- Voor soorten gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte van het leefgebied, behoud of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied en behoud of uitbreiding van de populatieomvang.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat een instandhoudingsdoel door het project of plan (mogelijk) niet gehaald wordt, wordt het effect als significant beschouwd.

1) Art. 2.8, tweede lid, van de Wnb.

2) ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421.

3. Beschrijving Natura 2000-gebied

3.1. Drents-Friese Wold & Leggelderveld

Het Drents-Friese Wold vormt een zeer afwisselend landschap. Het gebied kent veel naaldbossen, maar daarnaast zijn stuifzanden, heidevelden, jeneverbesstruweel, schrale graslanden, zwak gebufferde vennen, loofbossen en beken aanwezig. Het stuifzand komt vooral voor op het Aekingerzand. In Berkenheuvel komen uitgestrekte kraaiheidebegroeiingen voor. Het Doldersummerveld en het Wapserzand zijn twee grote heideterreinen met vochtige en natte heide met vennetjes. Natte slenken en droge zandruggen wisselen elkaar af. In het gebied van de Vledder Aa is herstel van oorspronkelijke beekdalnatuur tot stand gebracht. Ook bij de Schoapedobbe heeft natuurherstel plaatsgevonden. Het is een heuvelachtig heidegebied met zandverstuivingen en vennen ("dobben"). Het Leggelderveld bestaat uit natte heiden, pioniervegetaties met snavelbiezen en heischraal grasland.

Voor dit Natura 2000-gebied gelden de volgende instandhoudingsdoelen:

Tabel 3.1 Instandhoudingdoelen

Habitattypen	SVI Landelijk	Doelst. Opp.vl.	Doelst. Kwal.	Doelst. Pop.
H2310 - Stuifzandheiden met struikhei	--	>	>	
H2320 - Binnenlandse kraaiheibegroeiingen	-	=	>	
H2330 - Zandverstuivingen	--	>	>	
H3110 - Zeer zwakgebufferde vennen	--	=	>	
H3130 - Zwakgebufferde vennen	-	=	>	
H3160 - Zure vennen	-	=	>	
H3260A - Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels)	-	>	>	
H4010A - Vochtige heiden (hogere zandgronden)	-	>	>	
H4030 - Droge heiden	--	=	=	
H5130 - Jeneverbesstruwelen	-	=	>	
H6230 - *Heischrale graslanden	--	>	>	
H7110B - *Actieve hoogvenen (heideveentjes)	--	>	>	
H7150 - Pioniervegetaties met snavelbiezen	-	>	>	
H9190 - Oude eikenbossen	-	>	>	
Habitatsoorten				
H1166 - Kamsalamander	-	>	>	>
H1831 - Drijvende waterweegbree	-	=	=	=
Broedvogels				
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8

A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30
A246 - Boomleeuwerik	+	=	=	110
A275 - Paapje	--	=	=	18
A276 - Roodborsttapuit	+	=	=	100
A277 - Tapuit	--	>	>	60
A338 - Grauwe Klauwier	--	>	>	20
A004 - Dodaars	+	=	=	40
A072 - Wespendief	+	=	=	8
A233 - Draaihals	--	>	>	5
A236 - Zwarte Specht	+	=	=	30

Verklaring symbolen

Staat van instandhouding	Doelstellingen
+ gunstig	= behoud
- matig gunstig	> uitbreiding
-- zeer ongunstig	

4. Effecten

4.1. Afbakening effecten

Vanwege de afstand van het plangebied tot het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied (minimaal 4 kilometer) zijn effecten als areaalverlies, versnippering en verdroging op voorhand uitgesloten. Verder maakt geen van de kwalificerende soorten gebruik van het plangebied om te foerageren. Daarentegen kunnen vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie op deze afstand mogelijk wel een rol spelen. In de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn meerdere stikstofgevoelige habitats en leefgebieden van kwalificerende soorten aanwezig. In sommige van deze habitats wordt de kritische depositiewaarde (KDW) overschreden door de achtergronddepositie ter plaatse, waardoor bij extra stikstofdepositie significante effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Daarnaast is het gebruik van het motorcrossterrein , afhankelijk van de windrichting, hoorbaar in het Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). Voor vogels van open landschappen bedraagt deze drempel 47 dB(A). Uit geluidsberekeningen blijkt dat het geluidsniveau op de rand van het Natura 2000-gebied als gevolg van het crossen maximaal 35 dB(A) bedraagt. De verstoringsdrempel van 42 dB(A) wordt derhalve bij lange na niet bereikt en dit zal ook bij een uitbreiding van de cross-activiteiten niet het geval zijn. Ter indicatie; een verdubbeling van de geluidssterkte komt overeen met een stijging van het geluidsniveau met 3 dB.
Daarnaast blijkt verstoring van natuur door geluid niet zo eenduidig als uit het onderzoek van Reijnen is geconstateerd. Onderzoek uit 2007 (Alterra-rapport 1573) wees uit dat geluid van de TT-races op het circuit bij Assen geen effect had op het naastgelegen Natura 2000-gebied Witterveld, dat qua soort natuurwaarden vergelijkbaar is met het Drents-Friese Wold & Leggelderveld. Verstoring van Natura 2000 door geluid als gevolg van het gebruik van het motorcross-terrein Prikkedam wordt daarom op voorhand uitgesloten.

4.2. Verzuring en vermesting door stikstofdepositie

4.2.1. Uitgangspunten huidig gebruik

Bepalend voor de stikstofemissies is de afgelegde afstand van de motoren op het circuit gedurende trainingen en wedstrijden. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking van trainingen en wedstrijddagen relevant, evenals de afwikkeling van dit verkeer.

Crossuren

De MSV geeft aan dat per training 70 crossers actief zijn gedurende een half uur. Bij 100 trainingsdagen per jaar worden er per jaar 3500 crossuren gemaakt. Voor de gemiddelde snelheid van de motoren wordt uitgegaan van 50 km/uur waarmee de totale afgelegde trainingsafstand op 175.000 km per jaar uitkomt.

Bij wedstrijden rijden 300 rijders maximaal een uur hetgeen bij een gemiddelde snelheid van 50 km/uur neerkomt op 1500 km per wedstrijddag. Bij drie wedstrijddagen per jaar wordt er dus 4.500 km afgelegd.

Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt, naar boven afgerond, 180.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NOx /km) is de totale emissies als volgt:

180.000 km x 0,2 g = 36 kg NOx /jaar

Verkeersaantrekkende werking

De huidige activiteiten binnen het Prikkedam-terrein leiden tot verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein. Bij een goed bezochte motorcrosstraining zijn er volgens de MSV ongeveer 200 bezoekers (rijders en toeschouwers) aanwezig, resulterend in een verwacht aantal van 100 arriverende en dus ook 100 vertrekkende auto's (uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto). Dit leidt tot 200 extra verkeersbewegingen per training. Uitgaande van 100 trainingen per jaar gaat het dan om 20.000 verkeersbewegingen per jaar, dus gemiddeld 55 mvt/etm.

Bij een KNMV-motorcrosswedstrijd is de verkeersaantrekkende werking groter. De MSW gaat uit van ca 1.300 bezoekers per wedstrijd. Bij een gemiddelde van 2 personen per auto komen er dan ca 650 auto's naar het terrein. Dit resulteert in ca (650 x 2=) 1.300 voertuigbewegingen. Bij 3 wedstrijden per jaar gaat het dus om 3.900 voertuigbewegingen per jaar, dus 11 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 66 mvt/etm. Dit verkeer wikkelt zich in noordelijke en zuidelijke richting af naar de N380 respectievelijk de N351. Op deze provinciale wegen gaat het extra verkeer op in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

4.2.2. Uitgangspunten worst-case situatie

Crossuren

Worst case wordt uitgegaan van hetzelfde aantal trainingen. Het aantal wedstrijddagen neemt toe tot 12 in plaats van 3.

De totale afgelegde trainingsafstand blijft 175.000 km per jaar. Bij twaalf wedstrijddagen per jaar wordt er 18.000 km afgelegd. Het totale aantal kilometers per jaar (trainingen en wedstrijden) bedraagt in de worst-case situatie dus 193.000. Uitgaande van de emissiefactoren van CBS StatLine voor motoren (buitenwegen: 0,2 g NOx /km) is de totale emissie als volgt:

193.000 km x 0,2 g = 38,6 kg NOx /jaar

Verkeersaantrekkende werking

In de worst-case situatie bedraagt de verkeersproductie als gevolg van de trainingsdagen 55 mvt/etm.

Bij 12 wedstrijden per jaar gaat het op jaarbasis om 44 mvt/etm.

De totale verkeersproductie van trainingen en wedstrijden bedraagt derhalve gemiddeld 99 mvt/etm, verdeeld over noord en zuid.

4.2.3. Resultaten stikstofdepositie

Bovengenoemde emissiebronnen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator. Dit programma geeft na berekening aan dat zowel bij het huidige gebruik als inde worst-case situatie er geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten die hoger dan de drempelwaarde zijn. Dit betekent dat voor geen van de alternatieven / varianten een vergunning vereist is in het kader van de Wet natuurbescherming en er ook geen beroep hoeft te worden gedaan op het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

De betreffende AERIUS-berekeningen zijn opgenomen als bijlage...

Bijlage 1 Bronnen

- https://calculator.aerius.nl/
- http://geodata.rivm.nl/gcn/
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000
- http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator
- Molenaar, J. (2007): “Champ Car evenement TT-circuit Assen, Monitoring van de effecten van geluid op het aangrenzende Witterveld”, Alterra-rapport 1573
- Reijnen M. (1992): “Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties”
- www.waarneming.nl

Bijlage 2 AERIUS-rapportages

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	S5tkunHDkzWH

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
09 april 2019, 16:42	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	50,65 kg/j
NH3	1,14 kg/j

Resultaten

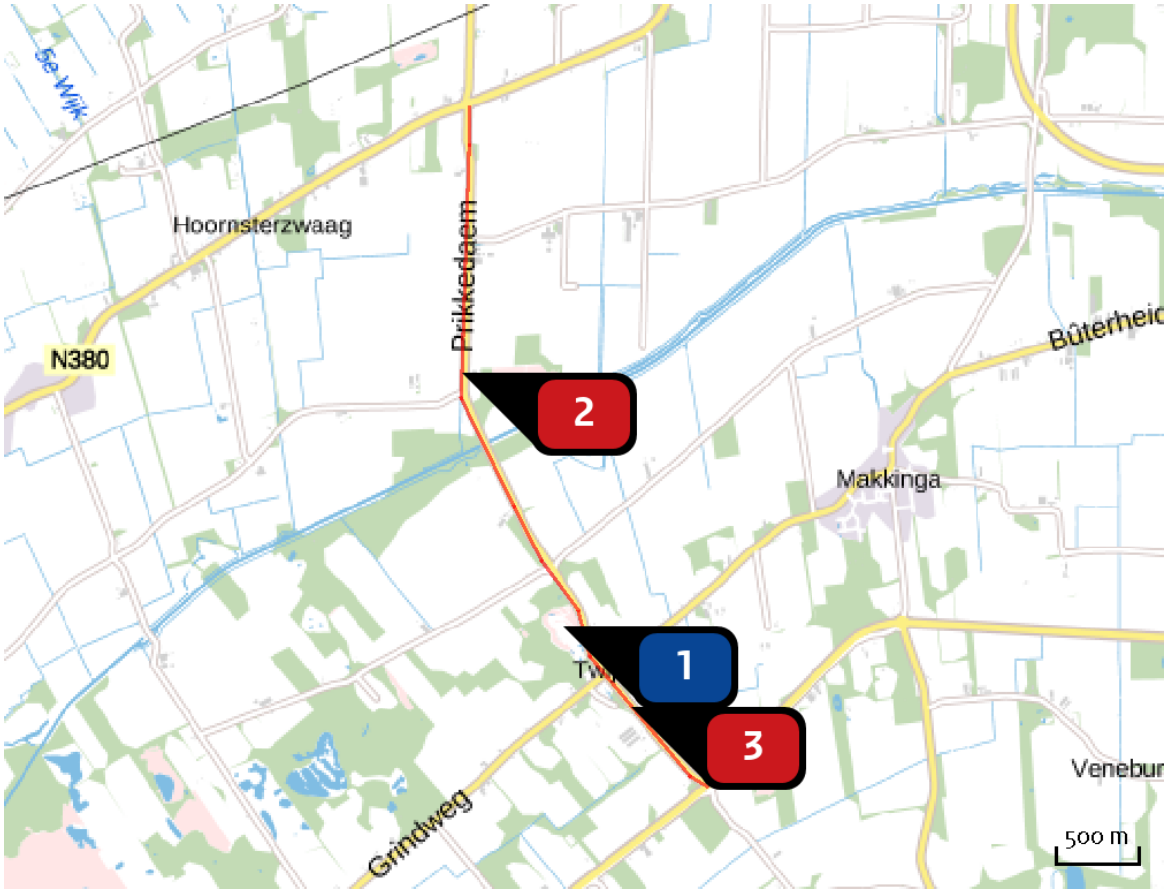
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

motorcross Prikkedam huidig gebruik

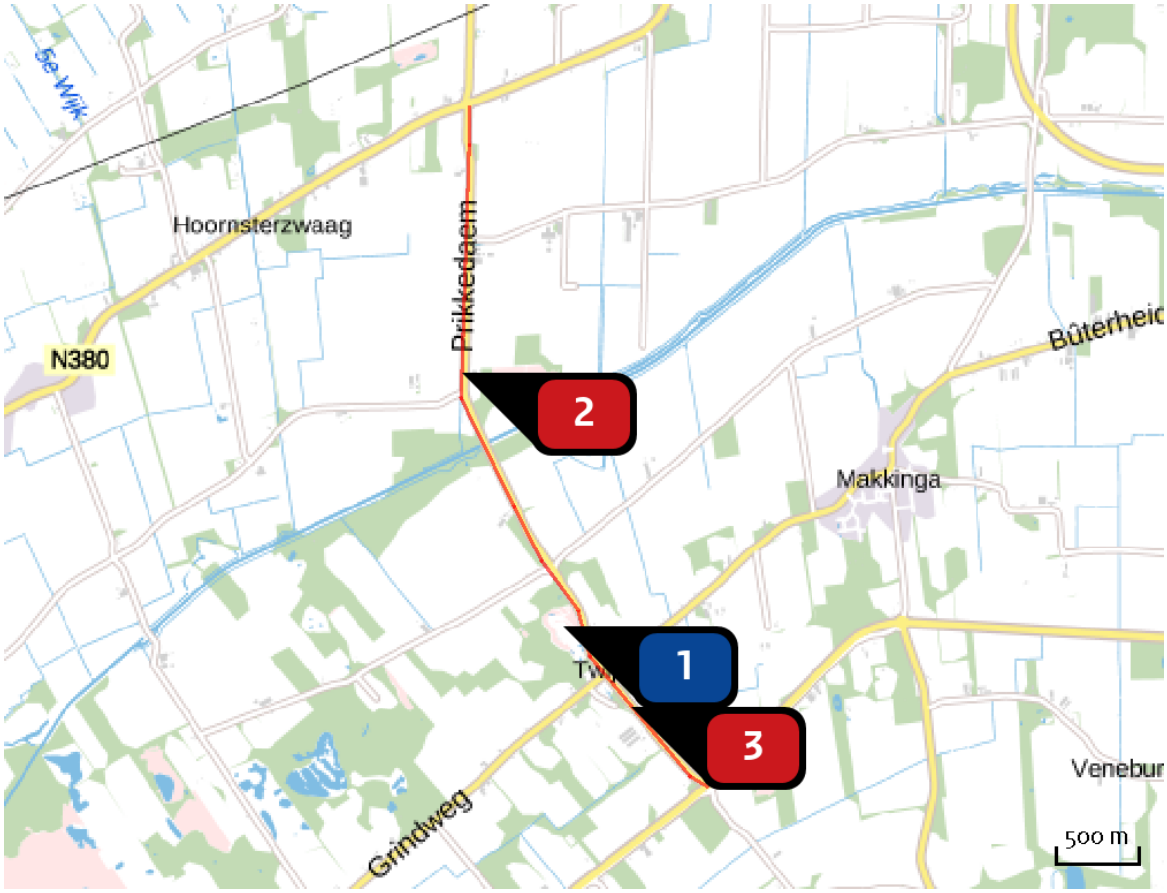
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1	•••	Bron 1 Anders... | Anders...	-	36,00 kg/j
2		Bron 2 Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	10,33 kg/j
3		Bron 3 Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	4,32 kg/j

Depositie natuur-gebieden



Hoogste projectbijdrage

Hoogste projectbijdrage per natuurgebied

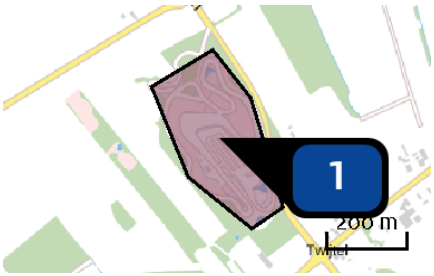
Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn

Emissie (per bron)

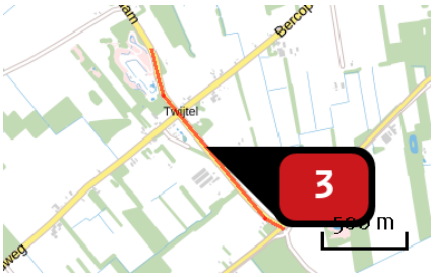
Situatie 1



Naam	Bron 1
Locatie (X,Y)	208816, 554245
Uitstoothoogte	0,5 m
Oppervlakte	7,8 ha
Spreiding	0,0 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	36,00 kg/j

Naam	Bron 2
Locatie (X,Y)	208206, 555761
NOx	10,33 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx	10,33 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Bron 3
Locatie (X,Y)	209229, 553761
NOx	4,32 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	33,0	NOx	4,32 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2016L_20180926_2a474e88d4
Database	versie 2016L_20170828_c3f058f00f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U kan dit document gebruiken voor de onderbouwing van depositie onder de drempelwaarde (0.05 mol/ha/j) in het kader van de Wet natuurbescherming, afhankelijk van de door u gekozen rekeninstellingen.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt. Op basis van de gekozen rekeninstellingen zijn de resultaten op Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator. Voor meer toelichting verwijzen we u naar de websites pas.bij12.nl, www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositiekaart
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	-

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
-	RiVgQwHEiV6f

Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
10 mei 2019, 15:08	2019	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	60,79 kg/j
NH3	1,73 kg/j

Resultaten

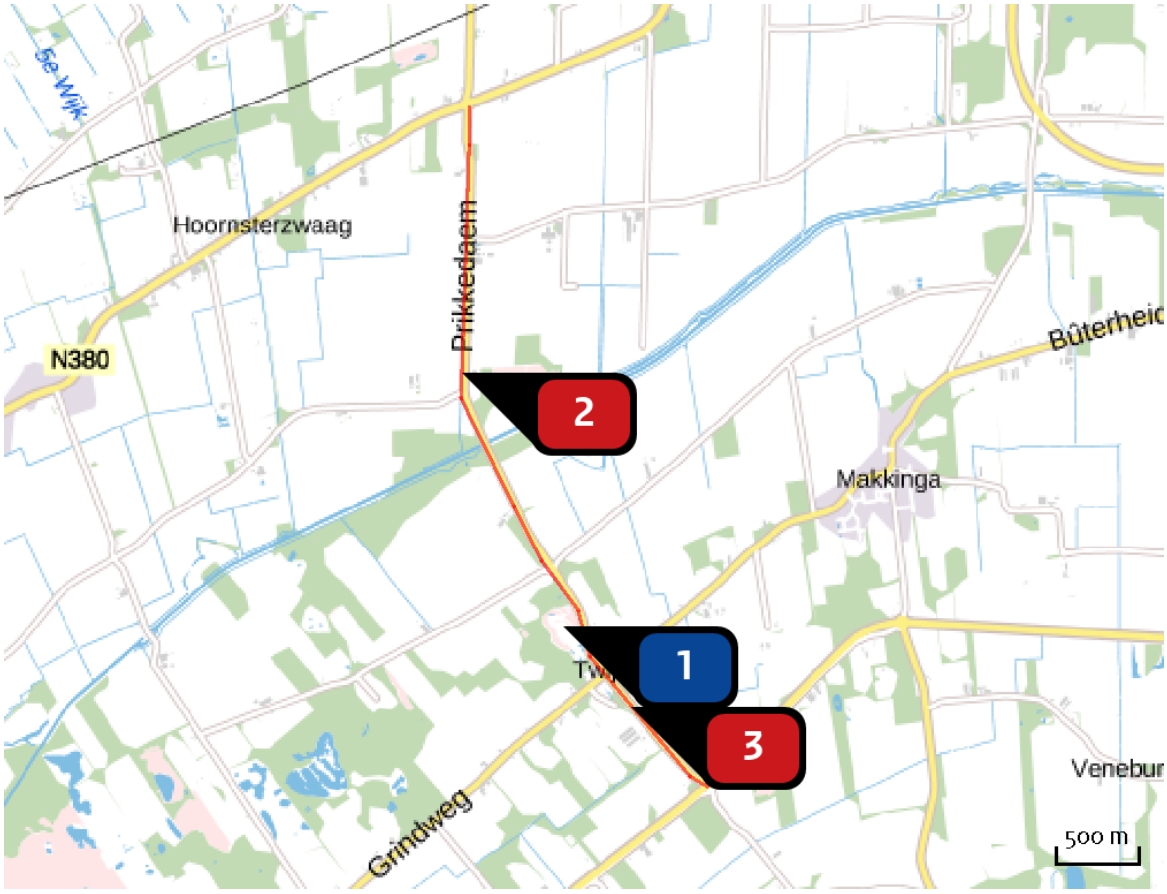
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

motorcross Prikkedam worst case

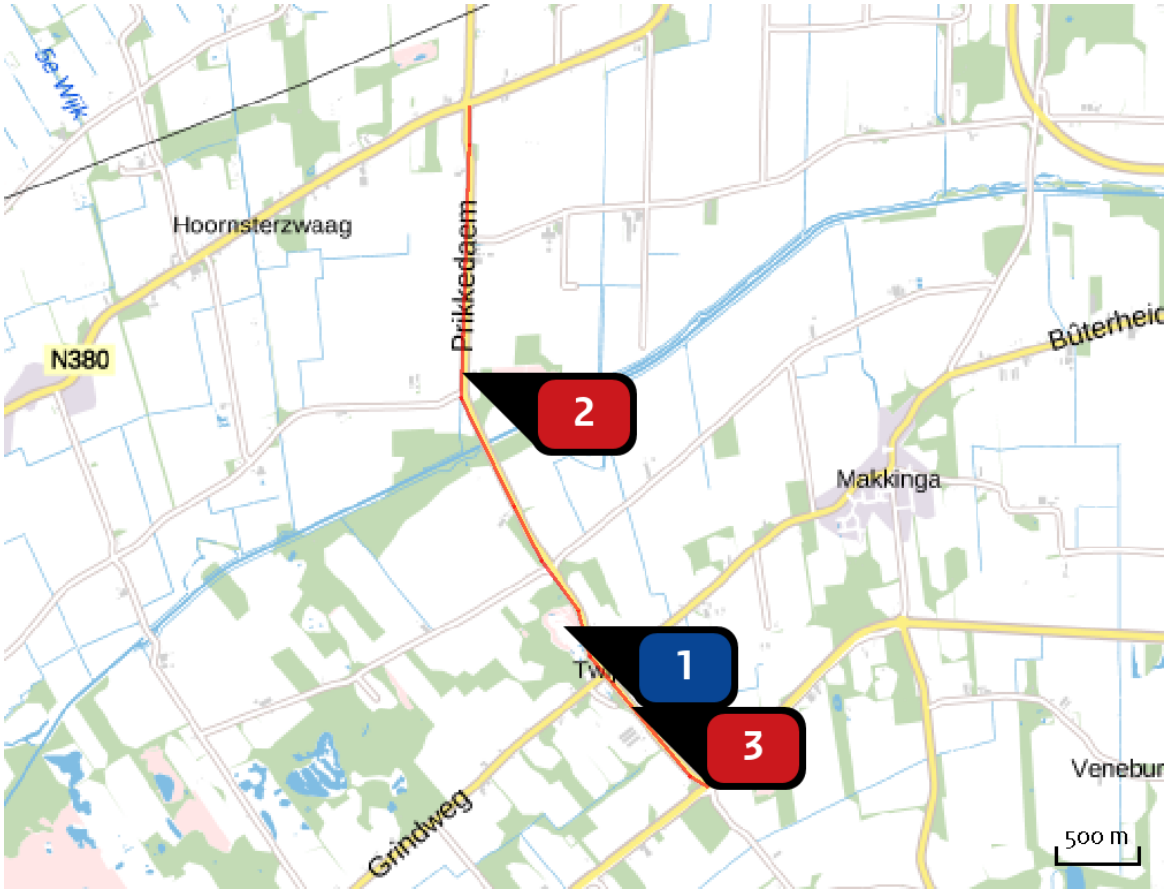
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1	•••	Bron 1 Anders... | Anders...	-	38,60 kg/j
2		Bron 2 Wegverkeer | Buitenwegen	1,22 kg/j	15,65 kg/j
3		Bron 3 Wegverkeer | Buitenwegen	< 1 kg/j	6,54 kg/j

Depositie natuur-gebieden



Hoogste projectbijdrage

Hoogste projectbijdrage per natuurgebied

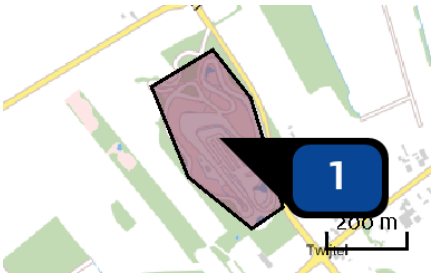
Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn

Emissie (per bron)

Situatie 1



Naam	Bron 1
Locatie (X,Y)	208816, 554245
Uitstoothoogte	0,5 m
Oppervlakte	7,8 ha
Spreiding	0,0 m
Warmteinhoud	0,000 MW
Temporele variatie	Continue emissie
NOx	38,60 kg/j

Naam	Bron 2
Locatie (X,Y)	208206, 555761
NOx	15,65 kg/j
NH3	1,22 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx	15,65 kg/j
			NH3	1,22 kg/j

Naam	Bron 3
Locatie (X,Y)	209229, 553761
NOx	6,54 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	50,0	NOx	6,54 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2016L_20180926_2a474e88d4
Database	versie 2016L_20170828_c3f058f00f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg

regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan
het bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam met identificatienummer NL.IMRO.0085.BPDePrikkedam-ON01 van de gemeente Ooststellingwerf;

1.2 bestemmingsplan
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlagen.

1.3 aanduiding
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 agrarische cultuurgrond
grasland, daaronder begrepen weiland, akkerbouw en vollegrondstuinbouw c.q. de teelt van gewassen op open grond, daaronder niet begrepen sierteelt, fruitteelt en houtteelt;

1.6 avondperiode
gedurende de avond tussen 19.00 uur en 23.00 uur;

1.7 bebouwing
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.8 beginnerscrossbaan
een als grotendeels onverhard circuit ingericht deel van een motorcrossterrein bedoeld voor de motorcross door beginnende beoefenaars van motorcross ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen) of voor recreatieve doeleinden;

1.9 bestaand
a. bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken dat aanwezig is op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het daarvoor geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;
b. bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van de vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn of nog kunnen worden gebouwd krachtens een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen, daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het daarvoor geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;

c. bestaande afmetingen: afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

1.10 bestemmingsgrens
de grens van een bestemmingsvlak;

1.11 bestemmingsvlak
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.12 bouwen
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.13 bouwgrens
de grens van een bouwvlak;

1.14 bouwvlak
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.15 bouwwerk
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.16 cultuurhistorische waarden
waarden die van belang zijn voor de archeologie en voor de kennis van de cultuurhistorie;

1.17 dagperiode
gedurende de dag tussen 07.00 uur en 19.00 uur;

1.18 dagrecreatief medegebruik
recreatief gebruik van gronden gedurende de dagperiode en gedurende de avondperiode tot zonsondergang, zoals wandelen, fietsen en daarmee gelijk te stellen activiteiten, dat ondergeschikt is aan de hoofdfunctie van de gronden waarbinnen dit dagrecreatief gebruik is toegestaan;

1.19 detailhandel
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.20 gebouw
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.21 gebruiksmogelijkheden
de mogelijkheden om gronden en bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende functie te gebruiken;

1.22 geluidsgevoelige gebouwen
woningen en gebouwen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als andere geluidsgevoelige gebouwen, met uitzondering van die gebouwen behorende bij de betreffende inrichting;

1.23 geluidsgevoelige objecten
geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen;

1.24 geluidsgevoelige terreinen
terreinen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen, met uitzondering van die terreinen behorende bij de betreffende inrichting;

1.25 geluidszoneringsplichtige inrichting
een inrichting waarbij op grond van de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgesteld;

1.26 grondgebonden agrarisch bedrijf
een agrarische bedrijfsvoering waarbij het gebruik van agrarische gronden in de omgeving van het bedrijf noodzakelijk is voor het functioneren van het bedrijf, zoals een melkveehouderij, een productiegerichte paardenhouderij, een opfokbedrijf, een akkerbouwbedrijf of een biologisch veehouderijbedrijf;

1.27 horeca
een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt;

1.28 houtopstand
één of meer bomen of ander houtachtige gewassen al dan niet deel uitmakend van een boomzone of boomstructuur.

1.29 kampeermiddel
een tent, een tentwagen, een kampeerauto, een caravan of een stacaravan, dan wel enig ander daarmee vergelijkbaar voertuig of onderkomen, dat geheel of ten dele is bestemd of opgericht dan wel wordt of kan worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf;

1.30 kantoor
een gebouw dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi-)overheidsinstellingen, het bankwezen en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen, al dan niet in combinatie met ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen;

1.31 landschappelijke waarden
de visuele waarden van het landschap;

1.32 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau
het gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid, gemeten in een bepaalde periode en vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999;

1.33 maximaal geluidniveau
maximaal geluidniveau gemeten in de meterstand "F" of "fast", als vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999;

1.34 motorcross
het op onverhard terrein al dan niet voorzien van hindernissen rijden met motorvoertuigen op twee wielen, en daarmee gelijk te stellen motorvoertuigen, met inbegrip van zijspanmotoren, enduro- en trialmotoren, alsook quads en off the road 4x4 terreinwagens.

1.35 motorcrossactiviteit
het daadwerkelijk beoefenen van motorcross op de motorcrossbaan of beginnerscrossbaan, alsook de onmiddellijke voorbereiding van deze beoefening;

1.36 motorcrossbaan
een als grotendeels onverhard circuit ingericht deel van een motorcrossterrein bedoeld voor de motorcross in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals trainingen) of voor recreatieve doeleinden;

1.37 motorcrossterrein
Een terrein bedoeld voor de motorcross ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden en voor daarbij behorende activiteiten, zoals onderhoudswerkzaamheden, met daaraan ondergeschikt motorcross in wedstrijdverband;

1.38 motorcrosstraining
motorcross ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden;

1.39 motorcrosswedstrijd
een voor publiek toegankelijk tijdelijk evenement voor motorcross in wedstrijdverband;

1.40 motorvoertuig
gemotoriseerde voertuigen met een verbrandingsmotor of met een elektrische motor;

1.41 natuurlijke waarde
de in het gebied aanwezige waarden in de vorm van aanwezige flora en fauna en de habitats daarvan;

1.42 normaal onderhoud
het onderhoud, dat gelet op de functie regelmatig noodzakelijk is voor een goed beheer en gebruik van de gronden en gebouwen die tot de betreffende functie behoren;

1.43 nutsvoorziening
een voorziening ten behoeve van telecommunicatie en de gas-, water- en elektriciteitsdistributie, alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut;

1.44 openstellingsuren
het aantal uren waarop het motorcrossterrein open mag zijn voor motorcrossactiviteiten;

1.45 overkapping
elk bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder, dan wel met ten hoogste één wand;

1.46 peil

a. voor een bouwwerk, op een perceel waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk, op een perceel waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

1.47 reservewedstrijddag

een motorcrosswedstrijddag welke als alternatief voor een voorgenomen wedstrijddag is aangewezen;

1.48 seksinrichting

een voor publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in omvang alsof het bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht, of vertoning van pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in elk geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.49 tunnelkas

elke constructie van hout, metaal of anderszins welke met plastic of in gebruik daarmee overeenstemmend materiaal is afgedekt en dient als teeltondersteuning voor bedekte teelten;

1.50 veldsportactiviteiten

in groepsverband uitgeoefende openluchtsportactiviteiten, zonder gebruik van motorvoertuigen of versterkte geluidbronnen, zoals een mud/survivalrun, mountainbikewedstrijd, crosscountry, bootcamp- en survivaltrainingen, handboogschieten en daarmee gelijk te stellen activiteiten, met uitzondering van geweerschietbanen;

1.51 verblijfsrecreatie

recreatief verblijf, waarbij wordt overnacht in kampeermiddelen, recreatiewoningen, appartementen en/of recreatieverblijven, waarbij hoofdverblijf elders wordt gehouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk. Daarbij wordt de oppervlakte van overkappingen welke meer bedragen dan 1 m² meegerekend.
Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van de plaatsing en de oppervlakte van gebouwen worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de voor de plaatsing van gebouwen geldende regeling met niet meer dan 1 m wordt overschreden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. agrarische cultuurgrond;
b. behoud en herstel van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden;
c. een grondgebonden agrarisch bedrijf;
d. dagrecreatief medegebruik;
e. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' voor parkeren;

met de daarbij behorende:

f. bestaande wegen, voet-, fiets- en ruiterpaden en landbouwontsluitingswegen;
g. verkeers- en verblijfsvoorzieningen;
h. parkeervoorzieningen;
i. nutsvoorzieningen;
j. voorzieningen ten behoeve van het waterbeheer;
k. groenvoorzieningen;
l. water;
m. terreinen.

3.2 Bouwregels

a. Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen geldt dat dit niet is toegestaan;
b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, gelden de volgende regels:
    1. de bouw van tunnelkassen is niet toegestaan;
    2. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevel niet meer dan 1 m mag bedragen;
    3. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer 10 m bedragen.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

a. de in lid 3.1 omschreven waarden;
b. het milieu;
c. de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater;
d. de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven;
e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
f. het bebouwingsbeeld;
g. de verkeersveiligheid;
h. de cultuurhistorische waarden;

bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.2, sub a ten behoeve van:

1. de bouw van tunnelkassen, mits:

a. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1,2 m;
b. de oppervlakte niet meer bedraagt dan 100 m² per agrarisch bedrijf;
c. de tunnelkassen dusdanig worden gesitueerd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden.

2. lid 3.2, sub a ten behoeve van de bouw van schuilstallen, melkstallen en/of naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van een agrarisch bedrijf buiten het in lid 3.2, sub a genoemde aaneengesloten oppervlak, mits:
   a. de oppervlakte niet meer bedraagt dan 30 m^2;
   b. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
   c. de stallen niet worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - handhaven openheid';
   d. de schuilstal dusdanig wordt gesitueerd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden;
   e. het aantal schuilstallen en/of melkstallen ten hoogste twee één per bedrijf bedraagt.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Ten aanzien van het parkeerterrein

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' mogen worden gebruikt voor parkeren ten behoeve van:

a. de drie-motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2;
b. de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.

3.4.2 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder in elk geval wordt begrepen:

a. het gebruik van gronden en bouwwerken voor niet-agrarische bedrijvigheid, anders dan de in lid 3.1 toegelaten nevenactiviteiten;
b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van verblijfsrecreatieve doeleinden;
c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel;
d. het gebruik van gronden en gebouwen als toonzaal, magazijn en kantoorruimte;
e. het gebruik van gronden en gebouwen voor opslag van voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan, alsmede caravans, tenten en naar de aard daarmee gelijk te stellen onderkomens;
f. het gebruik van gronden voor opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten;
g. het gebruik van gronden ten behoeve van de opslag van mest;
h. het gebruik van gronden als erf of tuin.

3.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, te doen en te laten uitvoeren buiten het in lid 3.2, sub a genoemde aaneengesloten oppervlak:
   1. het aanleggen van landbouwontsluitingswegen, voet-, fiets- en ruiterpaden en dagrecreatieve voorzieningen, zoals picknickplaatsen;
   2. het aanbrengen van lijnvormige houtopstanden;
   3. het vellen en/of rooien van houtopstanden.
b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op:
   1. werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen;
   2. dunning en terugzetten van een houtopstand ten behoeve van normaal onderhoud en beheer van de houtopstand;
   3. het verwijderen van houtopstanden uit bestaande watergangen ten behoeve van een duurzaam beheer van de watergang.

c. Voor zover voor meerdere werken en/of werkzaamheden vergunningen worden gevraagd en deze in één (inrichting)plan zijn ondergebracht, wordt dit plan in z'n geheel in de beoordeling betrokken.
d. De onder a bedoelde vergunning mag geen afbreuk doen aan de in de in lid 3.1 omschreven waarden.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke en natuurlijke waarden;
b. dagrecreatie met de daarbij behorende voorzieningen in de vorm van bestaande ruiterpaden, picknickplaatsen en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
c. bestaande voet- en fietspaden;
d. verkeer, uitsluitend voor zover het bestaande wegen met ten hoogste twee rijstroken en paden betreft;
e. ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' voor een ontsluitingsweg voor het parkeren ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' binnen de bestemming 'Agrarisch';
f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang' voor een toegang voor het publiek vanaf de gronden ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' binnen de bestemming 'Agrarisch' naar het motorcrossterrein binnen de bestemming 'Sport - Motorcrossterrein';

met de daarbij behorende:

g. nutsvoorzieningen;
h. verkeers- en verblijfsvoorzieningen;
i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

a. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan.
b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel: uitsluitend de bestaande bebouwing is toegestaan.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de in lid 4.1 beschreven waarden bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 4.2, sub b voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een bouwhoogte van niet meer dan 2,00 m.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Ten aanzien van de ontsluitingsweg en publiekstoegang

a. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' mogen worden gebruikt als ontsluitingsweg enkel ten behoeve van de drie–motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2 en de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.
b. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang' mogen worden gebruikt als publiekstoegang enkel ten behoeve van de drie–motorcrosswedstrijden zoals beschreven in de tabel in artikel 5 lid 5.4.2 en de evenementen voor veldsportactiviteiten zoals beschreven in artikel 5 lid 5.4.4.

4.4.2 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder:

a. het verlagen van het grondwaterpeil;
b. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van de grondwateronttrekking;
c. het aanleggen van sport- of wedstrijdterrein;
d. het verrichten van militaire oefeningen;
e. opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, voor zover dit niet tijdelijke opslag ten behoeve van onderhoud van het natuurgebied betreft.

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werk-

zaamheden

a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, te doen en te laten uitvoeren:
   1. het vellen, rooien of snoeien van houtopstanden;
   2. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen van gronden;
   3. het dempen en graven van sloten en andere watergangen;
   4. het aanbrengen van drainage;
b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud betreffen.
c. Voor zover voor meerdere werken en/of werkzaamheden vergunningen worden gevraagd en deze in één (inrichting)plan zijn ondergebracht, wordt dit plan in z'n geheel in de beoordeling betrokken.
d. De onder a bedoelde vergunning mag geen onevenredige afbreuk doen aan de in lid 4.1 omschreven waarden.

Artikel 5 Sport - Motorcrossterrein

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport - Motorcrossterrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een motorcrossterrein, met dien verstande dat:
   1. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één beginnerscrossbaan;
   2. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van één motorcrossbaan;
   3. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein' het terrein gebruikt mag worden ten behoeve van de normale verzorging van motorrijders en motorvoertuigen;
b. geluidwallen en geluidschermen;
c. groenvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

d. nutsvoorzieningen;
e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
f. verblijfsrecreatie ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';
g. veldsporten;
h. dagrecreatief medegebruik;

met daarbij behorende:

i. parkeervoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding:
   1. 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein';
   2. 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan', uitsluitend bij motorcrosswedstrijden;
j. gebouwen;
k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
l. paden en verhardingen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

1. gebouwen dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd;
2. de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 1.000 m^2;
3. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 7,50 m.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 2,00 m;
b. de bouwhoogte van geluidschermen op geluidwallen mag niet meer bedragen dan 2,00 m, gemeten vanaf de wal;
c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 6,00 m.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, ten behoeve van een goede woonsituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten

Op het motorcrossterrein zijn motorcrossactiviteiten in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden (zoals motorcrosstrainingen) of voor recreatieve doeleinden toegestaan met dien verstande dat de openstelling van het motorcrossterrein hiervoor minder dan acht uren per week moet zijn, met uitzondering van drie weken per kalenderjaar indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen. De openstelling van het motorcrossterrein voor motorcrossactiviteiten is uitsluitend gedurende de dagperiode toegestaan.

5.4.2 Gebruik van de motorcrossbaan en beginnerscrossbaan voor motorcrossactiviteiten

Voor het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van sport - motorcrossbaan' en 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' voor motorcrossactiviteiten gelden de volgende regels, met dien verstande dat op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorcrosswedstrijden niet zijn toegestaan:

		motorcross-trainingen	**motorcrosswedstrijden**
1	het aantal openstellingsdagen van een baan per kalenderjaar mag niet meer zijn dan	-	3
2	het aantal openstellingsuren van een baan per week mag niet meer zijn dan: met dien verstande dat de uren aaneengesloten moeten zijn	woensdag: 3 uur (binnen het tijdvak 14.00-19.00 uur) zondag: 3 uur (binnen het tijdvak 9.30-12.30 uur)	zondag: 9 uur (binnen het tijdvak 9.00-18.00 uur)
3	het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in dB(A) in de dagperiode van het geluid vanwege activiteiten op het motorcrossterrein mag op de volgende beoordelingspunten niet meer zijn dan		
a	Prikkedam 1	50	62
b	Prikkedam 2	48	60
c	Prikkedam 3	47	59
d	Grindweg 4	46	57
e	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	45	56
f	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	46	57
4	het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) in dB(A) in de dagperiode vanwege het motorcrossterrein op een trainings- of wedstrijddag mag op de volgende beoordelingspunten niet meer zijn dan:		
a	Prikkedam 1	70	70
b	Prikkedam 2	68	68
c	Prikkedam 3	67	67
d	Grindweg 4	65	65

e	Bercoperweg 72 (hoek perceel)	65	65
f	Bercoperweg 74 (hoek perceel)	66	66

met dien verstande dat:

a. op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan' motorvoertuigen met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud groter dan 85 cc niet zijn toegestaan;
b. op de zondag en woensdag voorafgaande aan een wedstrijddag er geen motorcrossactiviteiten mogen plaatsvinden;
c. de in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunten a tot en met d zijn gelegen op de naar het motorcrossterrein gerichte gevel van een geluidsgevoelig object op 1,5 m hoogte boven het aldaar geldende peil, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
d. de in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt e is gelegen op 1,5 m hoogte boven het aldaar geldende peil op het bij het geluidgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
e. de in de tabel onder 3 en 4 genoemde beoordelingspunt f is gelegen bij het motorcrossterrein op het dichtstbijzijnde punt van het perceel gelegen op op 1,5 m hoogte boven het aldaar geldende peil op het bij het geluidgevoelig object behorende perceel, zoals aangegeven in Bijlage 1 bij deze regels;
f. de eigenaar van het motorcrossterrein vóór 1 maart van het betreffende kalenderjaar een overzicht beschikbaar stelt aan het college van burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf én de eigenaren en/of gebruikers van de in Bijlage 3 bij deze regels opgenomen gebouwen en gronden, waarin is opgenomen:
    1. de data van de dagen waarop de motorcrosswedstrijden in dat kalenderjaar zullen plaatsvinden;
    2. de soorten wedstrijden die op de dagen zullen plaatsvinden;

    met dien verstande dat:
    3. voorafgaande aan het beschikbaar stellen van het overzicht hierover door de organisator overleg met de hiervoor bedoelde eigenaren en/of gebruikers moet plaatsvinden en een verslag hiervan als bijlage bij het overzicht moet worden opgenomen;
    4. in het overzicht voor elke wedstrijddag niet meer dan één reservewedstrijddag mag worden opgenomen, met dien verstande dat wanneer gebruik gemaakt wordt van de reservewedstrijddag geen gebruik gemaakt mag worden van de voorgenomen wedstrijddag.

5.4.3 Gebruik van het verzorgingsterrein

Voor het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein' gelden de volgende regels:

a. voor motorvoertuigen is een snelheid van ten hoogste 15 km/uur (stapvoets) toegestaan;
b. onderhoud van motorvoertuigen voor motorcross is alleen toegestaan ter voorbereiding op een motorcrosstraining en een motorcrosswedstrijd;
c. verblijfsrecreatie is alleen toegestaan in de vorm van kampeermiddelen met uitzondering van stacaravans en alleen op de dag voorafgaande aan een wedstrijddag en op die wedstrijddag zelf.

5.4.4 Gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten

Voor het gebruik van het motorcrossterrein voor veldsportactiviteiten gelden de volgende regels:

a. het aantal openstellingsdagen van het terrein per week mag niet meer zijn dan 2;
b. het aantal aaneengesloten openstellingsuren van het terrein per dag mag niet meer zijn dan 3;
c. de openstellingsperiode van het terrein is de dagperiode en avondperiode met dien verstande dat openstelling na zonsondergang niet is toegestaan;
d. het gelijktijdig aanwezige aantal personen mag niet meer bedragen dan 50;
e. in afwijking van het bepaalde onder a, b en d mag 4 keer per jaar gedurende 1 openstellingsdag een veldsportactiviteit plaatsvinden in de vorm van een geluidarm evenement.

5.4.5 Voorwaardelijke verplichtingen

a. Motorcrossactiviteiten, als bedoeld in lid 5.4.2 met een hoger langtijdgemiddeld beoordelingsni-

veau op de daar genoemde beoordelingspunten dan 45 dB(A) en een hoger maximaal geluidniveau dan 65 dB(A) zijn slechts toegestaan, als de geluidwallen, geluidschermen en andere geluidmaatregelen voldoen aan de profielen die zijn opgenomen in Bijlage 2, en deze geluidwallen, geluidschermen en andere geluidmaatregelen conform deze profielen in stand worden gehouden.

b. De geluidmaatregelen zoals genoemd in sub a dienen op een goede wijze landschappelijk te worden ingepast en ook in stand te worden gehouden.

5.4.6 Strijdig gebruik

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder in ieder geval wordt begrepen het gebruik van gronden voor opslag van schroot, puin, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie en al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten met uitzondering van die opslag die nodig is voor het normale gebruik en normale onderhoud van het motorcrossterrein.

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

5.5.1 Afwijken voor andere geluidmaatregelen

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

a. de in natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
b. het milieu;
c. de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater;
d. de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven;
e. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
f. het bebouwingsbeeld;
g. de verkeersveiligheid;

bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.4.5 sub a in die zin dat een andere geluidmaatregel wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, die voorziet in een minimaal gelijk beschermingsniveau.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 5

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen geen bouwwerken worden gebouwd, waarbij de bodem dieper dan 40 cm beneden het maaiveld wordt geroerd, met uitzondering van:

a. bouwwerken ter vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande oppervlakte met niet meer dan 2.500 m² wordt uitgebreid;
b. bouwwerken met een oppervlakte kleiner dan 2.500 m² ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen.

6.3 Afwijken van de bouwregels

a. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm, indien door de aanvrager een rapport worden overgelegd waarin, naar het oordeel van het bevoegd gezag:
    1. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld;
    2. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.
b. Indien uit het onder a genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meer van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:
    1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
    2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
    3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.
c. Indien het bevoegd gezag voornemens is aan de vergunning voorwaarden te verbinden als bedoeld onder b, wordt een archeologisch deskundige om advies gevraagd.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag (omgevingsvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
    1. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden, met dien verstande dat het werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden betreft met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm;
    2. het graven en dempen van watergangen;
    3. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur dieper dan 40 cm;
    4. het permanent verlagen van het waterpeil.
b. Een vergunning als bedoeld onder a wordt slechts verleend indien:
    1. op basis van archeologisch onderzoek door een daartoe bevoegde instantie is aangetoond dat geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
    2. op basis van archeologisch onderzoek door een daartoe bevoegde instantie is aangetoond dat de archeologische waarden door de werken en/of werkzaamheden niet onevenredig worden geschaad;
    3. één of meer van de volgende voorwaarden in acht wordt genomen:

- een verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- een verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek door middel van opgravingen;
- een verplichting de werken en/of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

c. Indien het bevoegd gezag voornemens is aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden voorwaarden te verbinden, wordt een professioneel archeoloog om advies gevraagd.

d. Het verbod als bedoeld onder a. is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
   1. het normale onderhoud betreffen;
   2. reeds in uitvoering zijn ten tijde van het van kracht worden van het plan;
   3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
   4. aanvaardbaar zijn op basis van een eerder onderzoek, dan wel voor zover het agrarische bouwvlakken betreft, op vergelijkbare wijze overtuigend is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 7 Waarde - Landschap en cultuurhistorie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Landschap en cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, het herstel en de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische waarde.
Hieronder worden begrepen de navolgende landschappen waar de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken in onderlinge samenhang nog duidelijk aanwezig is:

a. het essenlandschap;
b. de heideontginningen;
c. woudontginningen.

7.2 Specifieke gebruiksregels

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen:

a. het egaliseren of afvlakken van natuurlijk reliëf;
b. het afgraven en vergraven van houtwallen;
c. het verharden van zandpaden en de vervanging van de verharding van klinkerwegen door een asfaltverharding of daarmee vergelijkbare verharding;
d. het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m^2.

7.3 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde ten behoeve van het verharden van zandpaden en het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m^2, mits:

a. de maatschappelijke noodzaak hiervoor is aangetoond;
b. er geen afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden, waarbij in ieder geval rekening wordt gehouden met het type verharding dat wordt toegestaan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti- dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend:

a. het gebruik van de gronden voor de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- en/of vliegtuigen;
b. het gebruik van de gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond bodemspecie en puin voor het storten van vuil, anders dan ten behoeve van de uitvoering krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
c. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
d. het gebruik van de gronden ten behoeve van een geluidzoneringsplichtige inrichting;
e. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen anders dan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein'.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke en natuurlijke waarden van het gebied, het bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken, kan met omgevingsvergunning worden afgeweken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten en afmetingen tot ten hoogste 10% van die maten en afmetingen;
b. het bepaalde in het plan en toestaan dat bestemmings- of bouwgrenzen, dan wel maatvoeringsgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het
bestemmingsplan Motorcrossterrein De Prikkedam
van de gemeente Ooststellingwerf.

bijlagen
bij de regels

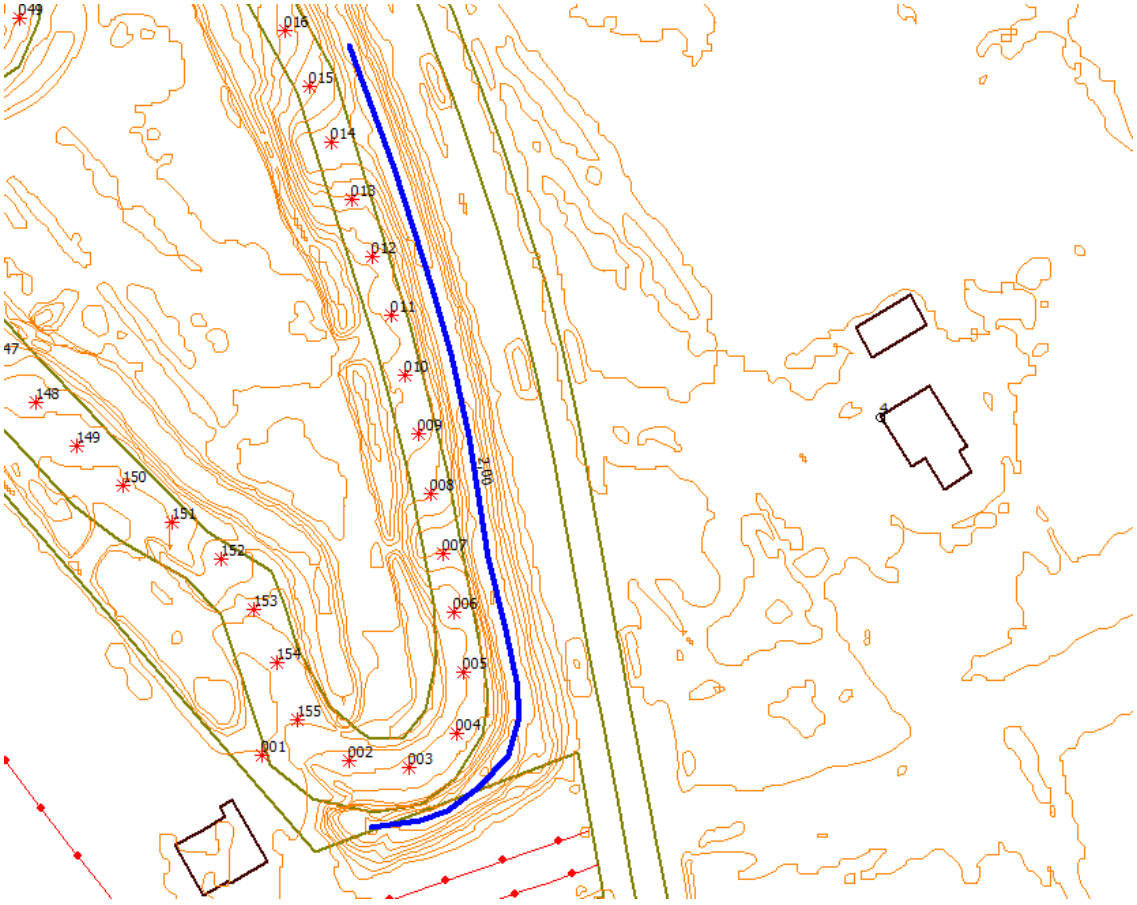
BIJLAGE 1

Toetspunten
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000
Prikkedam 2
Prikkedam 3
Prikkedam 1
Bercoperweg 72 (hoek
Bercoperweg 74 (hoek perceel)
Grindweg 4
554400
554000
553600
208800
209200

BIJLAGE 2

Bijlage 2 Profielen geluidmaatregelen

Voor wat betreft het treffen van geluidmaatregelen is uitgegaan van een geluidscherm met een lengte van circa 150 meter bovenop de huidige wal en een bouwhoogte ten opzichte van de kruin van +2,0 meter.
In onderstaande figuur is de ligging weergegeven in het akoestische rekenmodel. Hierbij is uitgegaan van een absorberend scherm met een reflectiefactor van 0,2 (bijvoorbeeld Greenwall).



BIJLAGE 3

Bijlage 3 Adressenlijst

Lijst met adressen van percelen binnen een afstand van 700 meter waarvan de eigenaren/gebruikers per kalenderjaar voor 1 maart een overzicht van motorcrosswedstrijden ontvangen:

Bercoperweg 72 8423TT Makkinga
Bercoperweg 73 8423TR Makkinga
Bercoperweg 74 8423TT Makkinga
Bercoperweg 75 8423TR Makkinga
Twijtel 6 A 8423VD Makkinga
Twijtel 5 8423VD Makkinga
Twijtel 6 8423VD Makkinga
Twijtel 7 8423VD Makkinga
Abbendijk 2 8422DL Nijeberkoop
Abbendijk 3 8422DL Nijeberkoop
Grindweg 1 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 10 8422DN Nijeberkoop
Grindweg 11 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 14 8422DN Nijeberkoop
Grindweg 15 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 17 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 19 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 2 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 21 8422DN Nijeberkoop
Grindweg 3 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 4 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 5 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 6 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 7 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 8 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 9 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 3 A 8422DM Nijeberkoop
Grindweg 14 TR01 8422DN Nijeberkoop
Bercoperweg 63 8423TR Makkinga
Bercoperweg 64 8423TT Makkinga
Bercoperweg 65 8423TR Makkinga
Bercoperweg 66 8423TT Makkinga
Bercoperweg 67 8423TR Makkinga
Bercoperweg 68 8423TT Makkinga
Bercoperweg 69 8423TR Makkinga
Bercoperweg 70 8423TT Makkinga
Bercoperweg 71 8423TR Makkinga

Prikkedam 1 8423VC Makkinga
Prikkedam 2 8423VC Makkinga
Prikkedam 3 8423VC Makkinga
Prikkedam 6 8423VC Makkinga
Egypte 5 A 8422DR Nijeberkoop
Prikkedam 5 8423VC Makkinga

verbeelding

Plangebied

Plangrens

Enkelbestemmingen

- A — Agrarisch
- N — Natuur
- S-MC — Sport - Motorcrossterrein

Dubbelbestemmingen

- WR-A5 — Waarde - Archeologie 5
- WR-LC — Waarde - Landschap en cultuurhistorie

Functieaanduidingen

- (os) — ontsluiting
- (p) — parkeerterrein
- (ss-bcb) — specifieke vorm van sport - beginnerscrossbaan
- (ss-mcb) — specifieke vorm van sport - motorcrossbaan
- (ss-vzt) — specifieke vorm van sport - verzorgingsterrein
- (sv-pbt) — specifieke vorm van verkeer - publiekstoegang

Bouwvlakken

bouwvlak

Gemeente Ooststellingwerf
Motorcrossterrein De Prikkedam

bestemmingsplan

N

project	20190350		
formaat	A0	vastgesteld	
schaal	1:1000	ontwerp	11-06-2019
kaart	1/1	voorontwerp	18-12-2018
getekend	KH	concept	
idn	NL.IMRO.0085.BPDePrikkedam-ON01		

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE
w www.rho.nl
e info@rho.nl