

Middelburg, 16 december 2008
Nummer 08036263
Afdeling milieuhygiëne

BESCHIKKING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND

Op 5 juli 2005 is een verzoek ingekomen van Stichting Recreatieve Exploitaties Smitsschorre (Stichting RES) te Axel om een vergunning als bedoeld in artikel 8.4 van de Wet milieubeheer. In aanvulling op dit verzoek hebben wij op 21 oktober 2005 een aanmeldingsnotitie ontvangen in het kader van de MER beoordelingsplicht. Op grond van artikel 7.8a Wm, hebben wij per brief van 1 november 2005 besloten dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk is.

Na een aanvulling op 10 januari 2006 hebben wij op 22 augustus 2006 het besluit genomen vergunning te verlenen, waarin de gevraagde uitbreidingen zijn geweigerd en daarmee uitsluitend de reeds bestaande activiteiten toe te staan. Tegen dit besluit is beroep aangetekend. Op 5 september 2007 is het besluit vernietigd door de Raad van State. De vergunningen uit 1986 en 1999 zijn hiermee opnieuw in werking getreden. Op de aanvraag uit 2005 dienen wij een nieuw besluit te nemen, hetgeen met onderhavig besluit tot uitvoering wordt gebracht.

Op 19 juni 2008 is door de Stichting RES een aanvulling ingediend op de op 5 juli 2005 ingediende aanvraag. Met deze aanvulling komen het akoestisch rapport uit 2005 als ook de aanvulling van 10 januari 2006 te vervallen.

Op basis van deze aanvulling is het voor ons mogelijk, rekening houdend met alle belangen, om de aanvraag te honoreren onder het stellen van voorschriften.

1 AANVRAAG

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen en in werking hebben na die verandering (revisie) van een inrichting bestemd voor motorsportactiviteiten. Het betreft motorcross (waaronder ook zijspannen en Quads) en trial, zowel trainingen als wedstrijden. De activiteiten vinden plaats aan de Lageweg 4 te Axel, kadastraal bekend gemeente Terneuzen, sectie B, nr 143.

Het motorsportterrein bestaat uit een motorcrossbaan en diverse faciliteiten zoals een juryhuis, omroepinstallatie, kantine, romney-loods voor de opslag van materiaal, afsputplaats voor crossmotoren, sproeiinstallatie, waterreservoir en parkeerruimte voor auto's.

De inrichting wordt op vaste dagen en tijdstippen opengesteld voor trainingen en wedstrijden. Ten opzichte van de vergunning uit 1999 houdt de aanvraag op hoofdlijnen het volgende in:

- het aantal renners in de baan bedraagt maximaal 40 (zowel tijdens trainingen als tijdens wedstrijden);
- aantal openingsuren blijft bij benadering gelijk;
- Verzocht wordt om in de wintermaanden 5 zondagmiddagen voor trainingen te vergunnen.

Kleinere veranderingen betreffen het formaliseren van een juniorencrossbaan, een flexibele indeling van het circuit (alleen de startpositie kan niet worden gewijzigd) en de aanleg van geluidwerende voorzieningen in de vorm van grondwallen.

Vergunnings situatie

De inrichting beschikt over een oprichtingsvergunning van 16 december 1986. Daarnaast zijn er in de loop der jaren meerdere veranderingen geformaliseerd met meldingen en vergunningen.

2 PROCEDURE

Voor de voorbereiding van de beschikking is de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet milieubeheer gevolgd.

3 MER

In het Besluit milieueffectrapportage is een opsomming van activiteiten opgenomen waarvoor het opstellen van een milieueffectrapport of het uitvoeren van een mer-beoordelingsplicht verplicht is.

Op grond van categorie 43 onderdeel D van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 dient voor "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een terrein niet zijnde een openbare weg, bestemd of ingericht voor het in wedstrijdverband of ter voorbereiding daarvan dan wel voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen" beoordeeld te worden of de activiteit MER plichtig is.

Aan de hand van de aanmeldingsnotitie, die wij op 21 oktober 2005 hebben ontvangen, hebben wij beoordeeld of er op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer sprake is van omstandigheden die een MER- procedure noodzakelijk kunnen maken. Omstandigheden die in het bijzonder in overweging moeten worden genomen, zijn de kenmerken van de activiteit, de plaats van de activiteit, de samenhang met andere activiteiten ter plaatse en de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

In de aanmeldingsnotitie is het aanleggen van een grondwal als geluidwerende voorziening, de aanleg van een juniorenbaan en de mogelijkheid om de ligging van de motorsportbaan aan te passen beschreven. De juniorenbaan is tegen de motorsportbaan aan gelegen en kan daarmee als een geheel met de grote baan worden gezien.

Met de mogelijkheid van een flexibele indeling van de motorsportbaan wordt bedoeld dat de baan binnen de bestaande begrenzingen aangepast en verlegd kan worden. Omdat de inrichting bij de vergunningverlening als puntbron kan worden beschouwd, zullen wijzigingen van de motorsportbaan binnen de buitengrenzen geen effecten met zich meebrengen in de geluidsbelasting op de zonegrens en de woningen.

Beoordeling locatie

Het motorcrosscircuit is reeds vele jaren gevestigd op onderhavige locatie. Een beoordeling van de locatie is in het kader van dit besluit derhalve niet aan de orde.

Toegevoegde waarde MER

Zoals we in ons besluit van 1 november 2005, kenmerk 0510938 aan de Stichting RES hebben medegedeeld, zijn wij van mening dat geen van de genoemde factoren aanleiding geeft voor het opstellen van een milieueffectrapport.

Alle milieueffecten zullen in deze vergunning voldoende aan de orde komen en zijn door het opnemen van voorschriften in de vergunning voldoende te beperken/voorkomen. De emissie van geluid zal daarbij extra aandacht vergen.

De toegevoegde waarde van een milieueffectrapport is in dit verband niet aanwezig.

4 MILIEUZORGSYSTEEM

Het landelijke en ook ons beleid is erop gericht dat bedrijven worden gestimuleerd om, ten behoeve van de vertaling van de milieuregelgeving naar de actuele bedrijfssituatie en het streven naar een zo gering mogelijke milieubelasting van de bedrijfsactiviteiten, bedrijfsinterne milieuzorgsystemen te implementeren.

Uit de aanvraag van de Stichting RES blijkt dat Kwaliteit Arbo en Milieu (KAM) een vast punt is op de agenda van de bestuursvergadering. De Stichting RES streeft hierbij naar een continue verbetering van KAM aspecten. Gezien de aard van de activiteiten en het feit dat binnen de inrichting uitsluitend met vrijwilligers wordt gewerkt, zijn wij van mening dat het opzetten en implementeren van een milieuzorgsysteem een te zware belasting is voor de Stichting RES en ook niet tot het gewenste doel zal leiden. Wij zijn echter wel van mening dat voor diverse milieu compartimenten het meten en registreren van relevante parameters noodzakelijk is om te kunnen streven naar reductie van milieubelasting. Om deze reden worden voor de milieurelevante items –het betreffen bodem, afval en geluid– meet- en

registratie verplichtingen voorgeschreven. In de considerans zijn de voorgeschreven registraties per relevant milieucompartiment nader gemotiveerd.

5 OVERWEGINGEN MET BETREKKING TOT DE AANVRAAG IN RELATIE TOT HET WETTELIJK TOETSINGSKADER

De onderhavige aanvraag is getoetst aan het wettelijk toetsingskader.

- ☐ Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten zijn betrokken:
 - de bestaande toestand van het milieu, voor zover de inrichting daarvoor gevolgen kan veroorzaken;
 - de gevolgen voor het milieu, mede in hun onderlinge samenhang bezien, die de inrichting kan veroorzaken, mede gezien haar technische kenmerken en haar geografische ligging;
 - de mogelijkheden tot bescherming van het milieu en de ontwikkelingen;
 - het systeem van met elkaar samenhangende technische, administratieve en organisatorische maatregelen om de gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, te monitoren, te beheersen en, voor zover het nadelige gevolgen betreft, te verminderen, dat degene die de inrichting drijft, met betrekking tot de inrichting toepast, alsmede het milieubeleid dat hij met betrekking tot de inrichting voert.
- ☐ Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten is rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten en met de geldende richtwaarden (voor zover van toepassing).
- ☐ Bij de beoordeling op milieuhygiënische aspecten zijn de geldende grenswaarden, de regels gesteld in een instructie AMvB, de in de provinciale milieuverordening opgenomen instructieregels en de aanwijzingen die met betrekking tot de beslissing op de aanvraag door de Minister zijn gegeven, in acht genomen (voor zover van toepassing).

Dit heeft geleid tot het volgende.

5.1 Algemeen

De Stichting RES heeft als doel het behartigen van de motorsportrecreatie. Hieronder wordt verstaan het openstellen van een motorsportterrein ten behoeve van motorcrosstrainingen en het organiseren van wedstrijden. Voor deze activiteiten beschikt de Stichting RES over een motorcrossterrein aan de Lageweg 4 te Axel.

5.2 Best beschikbare technieken

Uit de Wet milieubeheer volgt dat het van belang is om een hoog niveau van bescherming van het milieu te bereiken. Dat wordt gerealiseerd door aan deze vergunning voorschriften te verbinden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken worden toegepast. Bij de bepaling van de beste beschikbare technieken voor onderhavige inrichting, zijn de in artikel 5a.1 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (Ivb) vermelde punten speciaal in aanmerking genomen. Daarbij is rekening gehouden met de voorzienbare kosten en baten van maatregelen, en met het voorzorg- en het preventiebeginsel.

Daarnaast zijn bij ministeriële regeling de documenten aangewezen, waarmee het bevoegd gezag bij de bepaling van de beste beschikbare technieken (BBT) in het kader van de vergunningverlening rekening moet houden. De bijlage van deze 'Regeling aanwijzing BBT-documenten' bevat twee tabellen. Tabel 1 is van toepassing op installaties die vallen onder de Europese richtlijn 96/61/EG Integrated Pollution Prevention and Control (IPPC-richtlijn). Tabel 2 van de bijlage bevat een lijst van thans in Nederland toegepaste richtlijnen die kunnen worden aangemerkt als een adequate en actuele invulling van BBT.

De IPPC-richtlijn bevat maatregelen ter voorkoming en/of beperking van emissies door daartoe aangewezen activiteiten naar lucht, water en bodem, met inbegrip van maatregelen ten aanzien van afvalstoffen. In Bijlage I van de richtlijn worden drempelwaarden aangegeven voor categorieën van bedrijven om te bepalen of zij onder de richtlijn vallen. Uit een toetsing aan de bijlage blijkt dat de IPPC-

richtlijn niet van toepassing is op de inrichting. Bij het bepalen van de BBT voor onderhavige inrichting zijn de volgende documenten uit tabel 2 van de Regeling geraadpleegd:

- NeR Nederlandse emissierichtlijn Lucht;
- Nederlandse richtlijn bodembescherming.

5.3 Bodem en grondwater

De Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) is van toepassing op potentieel bodembedreigende bedrijfsmatige activiteiten binnen inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer. De NRB beschrijft het beleid met betrekking tot maatregelen en voorzieningen gebaseerd op de stand der wetenschap en techniek waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat door een doelmatige combinatie van maatregelen en vloeistofdichte voorzieningen een verwaarloosbaar risico wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn in de NRB een aantal bedrijfsactiviteiten beschreven. Afhankelijk van de aanwezige bodembeschermende voorzieningen dient de betreffende bedrijfsactiviteit in een bodemrisicocategorie te worden ondergebracht.

Binnen de inrichting vinden de volgende relevante potentieel bodembedreigende activiteiten plaats:

- het opslaan van diverse (K3) vloeistoffen;
- het aftanken van diesel voor eigen materieel;
- het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan eigen materieel;
- het uitvoeren van sleutelwerkzaamheden aan motoren in het rennerskwartier;
- het afsputten van crossmotoren

Zoals uit de aanvraag blijkt, zijn de volgende voorzieningen of maatregelen getroffen ter voorkoming van bodemverontreiniging:

- De opslag en afgifte van diesel aan het eigen materieel voldoet aan de PGS 30.
- De opslag van de diverse vloeistoffen vindt plaats in jerrycans of drums, welke boven een lekbak zijn geplaatst.
- Bij het vervangen van oliën van het eigen materieel wordt de olie opgevangen in opvangbakken met voldoende opvangcapaciteit.
- Werkzaamheden aan motoren in het rennerskwartier vinden plaats boven zogenaamde milieumatten.
- Ten behoeve van het afsputten van motoren is een specifiek hiertoe ingerichte wasplaats gerealiseerd, welke voorzien is van een vloeistofdichte betonnen bak met een olie-water afscheider.

De in potentie bodembedreigende, aangevraagde activiteiten zijn getoetst aan de systematiek van de NRB. Uitgaande van de bovenbeschreven voorzieningen in aanvulling met de gestelde voorschriften (kerende vloer in romney-loods, het beschikbaar hebben van absorptiekorrels binnen de inrichting en faciliteiten en personeel) is conform de NRB sprake van een verwaarloosbaar risico. In de voorschriften in hoofdstuk 2 is het gewenste voorzieningenniveau vastgelegd.

5.4 Lucht, stof en stank

In droge perioden kan als gevolg van de crossactiviteiten binnen de inrichting emissie van stof plaatsvinden. Uit de aanvraag blijkt dat de Stichting RES voor deze situaties een stationaire sproei-installatie heeft aangelegd. Door de baan vochtig te houden tijdens wedstrijden en trainingen, wordt stofemissie naar de omgeving voorkomen. In voorschrift 6.1 is dit vastgelegd.

Voorts is in voorschrift 6.2 bepaald dat de verwarmingsinstallatie van de kantine periodiek onderhouden dient te worden. Van dit onderhoud, alsmede van tussendoor uitgevoerde reparaties, wordt een logboek bijgehouden.

Uit de aanvraag blijkt dat in de kantine een koelcel aanwezig is. Deze cel heeft minder dan 3 kg koudemiddel inhoud. Uit de aanvraag blijkt dat de koeling door een STEK erkende monteur wordt onderhouden en dat er een logboek van aanwezig is. Voor koelapparatuur is het Besluit broeikasgassen Wms 2003 van kracht. Dit besluit is rechtstreeks werkende regelgeving, zodat aanvullende voorschriften hieromtrent onnodig zijn.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit

De grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit het RBL 2007, betreffende de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide, koolmonoxide, zwevende deeltjes (PM10), lood en benzeen in de lucht worden door ons als toetsingscriterium gehanteerd.

De immissies van zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen veroorzaken in Zeeland geen overschrijding van de luchtkwaliteitswaarden. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor deze stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet Milieubeheer.

Bij de volgende activiteiten binnen de inrichting komen fijn stof (PM10) en/of stikstofoxiden vrij:

- Verbrandingsemissies crossmotoren;
- Opgeworpen bodemstof door banden van crossmotoren;
- Verbrandingsemissies van de voertuigen van bezoekers.

Voor de bepaling van de immissie van PM10 en stikstofdioxide heeft de aanvrager een onderzoeksrapport overgelegd. Hierin zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de nabije omgeving bepaald door eerst de emissies te bepalen en vervolgens daaruit de immissie van deze stoffen in de nabije omgeving van de inrichting af te leiden. De berekening is uitgevoerd met het programma PluimPlus versie 3.6 van TNO dat is gebaseerd op het Nieuw Nationaal Model (NNM). In het onderzoek is tevens de immissie tengevolge van de verkeersaantrekkende werking van bezoekers van het crossterrein berekend met het programma van CAR II versie 7,0 van TNO. Bij de bepaling van de immissie zijn tevens de heersende achtergrondconcentraties meegerekend.

Uit de optelling van de verschillende bronnen is gebleken dat de bijdrage aan de immissie van fijn stof (PM10) respectievelijk stikstofdioxide door het in werking zijn van de inrichting niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden in het RBL 2007. Daarbij zij opgemerkt dat de fijn stof emissie van het opgeworpen bodemstof in de aannames sterk overschat wordt. Ten eerste is een droge, onverharde weg niet zonder meer te vergelijken met een motorsportbaan. Ten tweede wordt stofverspreiding bij de RES voorkomen door het besproeien van de baan. De RES heeft hiertoe een stationaire sproei-installatie in bedrijf. Door het sproeien wordt stofverspreiding doelmatig tegengegaan en zal de hoeveelheid fijn stof (PM10) die veroorzaakt wordt door opgeworpen bodemstof worden beperkt.

5.5 Geluid

Geschiedenis

Rond het motorcrossterrein aan de Lageweg te Axel is op 10 oktober 1990 bij Koninklijk Besluit een geluidszone vastgesteld.

Bij de vaststelling van de geluidzone is gebleken dat er sprake was van een sanerings situatie. Teneinde deze saneringssituatie op te lossen is op 5 september 1997 door het college van Gedeputeerde Staten een programma van maatregelen vastgesteld. Dit programma van maatregelen is aan het ministerie van VROM gezonden teneinde op de saneringswoningen een maximale toelaatbare grenswaarde (MTG) vast te stellen.

Ingevolge artikel 72, tweede lid, van de Wet geluidhinder heeft de minister bij beschikking van 16 oktober 1999, voor de gevels van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarop het programma van maatregelen betrekking heeft hogere grenswaarden van de geluidsbelasting vastgesteld. Naar aanleiding van het saneringsprogramma is op 27 mei 1999 de vergunning van het motorcrossterrein gewijzigd. De saneringsmaatregelen zijn hierin verwerkt. Na afronding van de sanering is de geluidbelasting op alle in de geluidzone gelegen woningen maximaal 55 dB(A). Een groot deel van de woningen in de kern Axel zijn gelegen binnen de geluidzone.

Openingstijden en aantallen motoren

In de aanvulling van 19 juni 2008 zijn de veranderingen ten opzichte van de aanvraag van 5 juli 2005 beschreven. Zoals reeds in hoofdstuk 1 van deze vergunning gesteld betreffen de relevante veranderingen ten opzichte van de vergunde situatie (1999) de openingstijden en de aantallen renners in de baan.

Ten opzichte van de vergunde situatie 1999 zal het circuit bij benadering een gelijk aantal uren opengesteld zijn voor trainingen danwel wedstrijden. De openingstijden wijzigen in beperkte mate. In het eerste kwartaal van het jaar wordt de motorsportbaan opengesteld voor 5 zondagen van 12.00 tot 17.00

uur. In de wintermaanden wordt de openingstijd op de woensdagen ingeperkt. Op de zondagen worden geen wedstrijden georganiseerd. In voorschrift 3.8 zijn de openingstijden vastgelegd.

Daarnaast heeft de Stichting RES aangevraagd om 40 renners tegelijk in de baan toe te laten, zowel tijdens trainingen als tijdens wedstrijden. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met de toename van het aantal renners tijdens de trainingen voldaan kan worden aan de op de grond van de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden.

De aanvrager heeft gebruik gemaakt van een rekenmodel waarbij onder andere de gebruikte maaiveldhoogten van de ontvangers en het gebied tussen de inrichting en de ontvanger, het zogenaamde overdrachtsgebied, zijn ingevoerd. In het overdrachtsgebied gaat het daarbij met name om in de omgeving van de inrichting aanwezige watergebieden.

Bronvermogens crossmotoren

In het akoestisch rapport van de aanvulling van 19 juni 2008 is uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen van 118 dB(A). In het vernietigde besluit was uitgegaan van bronvermogens variërend van 112 tot 115 dB(A). Uit recente metingen in opdracht van de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorsport Vereniging) is echter gebleken dat deze bronvermogens gemiddeld gezien niet gehaald worden en zijn om deze reden bijgesteld. Als maximaal bronvermogen wordt per crossmotor een bronsterkte van 128 dB(A) gehanteerd. Wij gaan akkoord met deze wijziging in uitgangspunten.

Aangaande het verschil tussen 2- en 4-takt-motoren is door aanvrager onderbouwd dat bij uitsluitend gebruik van 4-takt-motoren de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus lager uitvallen dan in het akoestisch rapport behorend bij de aanvraag van 5 juli 2005 zijn berekend. Het gebruik van 4-takt motoren op de motorsportbaan geeft dan ook geen aanleiding tot het opnemen van andere geluidsniveaus.

Met betrekking tot trialmotoren merken wij op dat deze een verwaarloosbaar aandeel hebben in de geluidsuitstraling van de inrichting. In het akoestisch onderzoek zijn trailmotoren dan ook niet beschouwd.

Omroepinstallatie

Uit de aanvraag blijkt dat aanvrager tijdens wedstrijden gebruik wil maken van de omroepinstallatie. Het gaat om een omroepsysteem, dat bestaat uit 10 speakers op een hoogte van 3 meter boven het maaiveld. De bronsterkte bedraagt per speaker maximaal 109 dB(A). Het omroepsysteem wordt uitsluitend gebruikt om mededelingen tijdens wedstrijden te doen. In het akoestisch rapport is hiervoor uitgegaan van een bedrijfstijd van 25 %. In de voorschriften 3.11 en 3.12 zijn bepalingen opgenomen waar de omroepinstallatie aan dient te voldoen. Bij het bepalen van de geluidbelasting tijdens de wedstrijden is het geluid van de omroepinstallatie meegenomen. De geluidbelasting van de omroepinstallatie is verwaarloosbaar ten opzichte van het geluid van de crossmotoren. De omroepinstallatie wordt alleen gebruikt tijdens de wedstrijden voor het doen van noodzakelijke mededelingen. De geluidbelasting van de omroepinstallatie is op alle punten minimaal 15 dB(A) lager dan de geluidbelasting van de crossmotoren. De geluidbelasting van de omroepinstallatie is maximaal 39 dB(A) op de gevel van de woning aan de Lageweg 2 en maximaal 37 dB(A) op de gevel van de woning aan de Lageweg 1.

Juniorenbaan

Naast de hoofdbaan is een juniorenbaan ingericht. Deze baan wordt opengesteld tijdens de reguliere openingstijden voor maximaal 15 renners. Op de baan zijn motoren toegestaan die een gemiddeld bronvermogen hebben van 108 dB(A). Dit komt (momenteel) overeen met motoren met een cilinderinhoud van 80 cc. De geluidbelasting van de juniorenbaan is verwaarloosbaar (meer dan 15 dB(A) lager) ten opzichte van de geluidbelasting van de motorcrossbaan.

Zonetoets en toets maximaal toelaatbare geluidbelasting op gevels van woningen

Bij het beoordelen van de aanvraag is de door Stichting RES aangevraagde "geluidsruimte" ten gevolge van de representatieve bedrijfssituatie getoetst aan de zonegrens, en aan de vastgestelde MTG's op de gevels van in de zone liggende woningen. Als representatieve bedrijfssituatie hebben wij, overeenkomstig het akoestisch rapport van 19 juni 2008, situatie 3 (bondswedstrijd) inclusief maatregelen gehanteerd. In deze bedrijfssituatie is ook de juniorenbaan alsmede de omroepinstallatie in

gebruik. Tevens is als uitgangspunt voor de zonetoets meegenomen de flexibele inrichting (met uitzondering van de start) van de motorsportbaan.

Uit de uitgevoerde toets is gebleken dat de inrichting een bijdrage op de zonegrens levert van maximaal 50 dB(A). Op de gevels van de meest nabij gelegen woning in de zone bedraagt de geluidsbelasting ten gevolge van de inrichting maximaal 55 dB(A). Beide waarden zijn inpasbaar binnen de zonegrens en de voor de binnen de zone liggende woningen vastgestelde hogere grenswaarden. De bijdrage van het motorcrossterrein zorgt dan ook niet voor een overschrijding van de zonegrens of de vastgestelde maximaal toelaatbare grenswaarde op de gevels van woningen.

Conform de "Circulaire geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting" van 29 februari 1996, worden voertuigpassages buiten de inrichtingsgrenzen niet beoordeeld voor inrichtingen gelegen op gezoneerde industrieterreinen.

Controlemetingen

Door de provincie worden rondom het motorcrossterrein regelmatig controlemetingen gedaan. Deze metingen worden uitgevoerd op de controlepunten 1, 2 en 3. De controlemetingen hebben alle plaatsgevonden onder vergelijkbare bedrijfssituaties, namelijk tijdens wedstrijden. Tijdens de wedstrijden op 25 mei 2006, 21 juli 2006, 28 oktober 2006 en 27 oktober 2007 was geen sprake van tonaal geluid. Om deze reden is voor deze dagen geen toeslag voor het tonale karakter in rekening gebracht. Op 21 juli 2007 was gedurende (een gedeelte) van de wedstrijd sprake van tonaal geluid, om deze reden is voor deze dag een toeslag in rekening gebracht. Onderstaande tabel zijn de resultaten van de meest recente metingen op controlepunt 1 (10 meter hoog) weergegeven.

Meting	Li	Cm	Cb	Correctie tonaal geluid	Laeq
25 mei 2006	66,7 dB(A)	3,6	1,9		61 dB(A)
21 juli 2006	60,9 dB(A)	3,6	1,9		55 dB(A)
28 oktober 2006					57 dB(A)
21 juli 2007	64,0 dB(A)	3,6	1,8	+5	64 dB(A)
27 oktober 2007	61,8 dB(A)	3,6	3,0		55 dB(A)
Energetisch gemiddelde waarde :					60 dB(A)

Door Peutz is op dit meetpunt (meetpunt 1) een geluidbelasting van 61 dB(A) berekend. De metingen komen goed overeen met de op dit meetpunt berekende geluidbelasting. Op 20 juli 2008 is een meting op meetpunt 3 verricht; tijdens deze meting was geen sprake van tonaal geluid. Het beoordelingsniveau tijdens deze meting bedroeg 59 dB(A). De vergunde waarde op dit punt is 60 dB(A). Ook deze meting komt overeen met de door Peutz berekende waarde.

Controlepunten

Er is gekozen voor het opnemen van 4 controlepunten in de directe nabijheid van de inrichting. Op deze controlepunten zijn grenswaarden voor het langtijdgemiddelde geluidsniveau opgenomen. De controlepunten 2 en 3 zijn gelijk aan de punten waar de provincie de afgelopen jaren metingen heeft verricht. De controlepunten 1 en 4 zijn gewijzigd danwel nieuw ten opzichte van de vorige vergunning. Het vierde vergunningpunt in de richting van de kern Axel is opgenomen om een breder meteoraam te bestrijken waar gemeten kan worden. In voorschrift 3.1 zijn de rijksdriehoekcoördinaten van de meetpunten 1 t/m 4 opgenomen. Tenslotte is als bijlage bij deze vergunning een kaart opgenomen met daarop de meetpunten weergegeven.

Flexibele indeling motorsportbaan

De Stichting RES vraagt de mogelijkheid aan om de motorsportbaan binnen de aangegeven buitengrenzen te kunnen veranderen. Hierbij wordt bedoeld op de loop of vorm van de baan. Als motorsportbaan wordt het gedeelte van de inrichting bestempeld dat is ingericht voor het crossen. De jeugdbaai, indien als zodanig ingericht door vergunninghouder, behoort ook de motorsportbaan. De startpositie zal niet gewijzigd worden.

In het akoestisch rapport is onderbouwd dat wijzigingen in de baanvorm een uiterst beperkt effect heeft op de geluidsemissieniveau's. Op basis van de bijgevoegde berekening onderstrepen wij deze onderbouwing en stemmen we in met de mogelijkheid voor de Stichting RES om de motorcrossbaan binnen de begrenzingen te wijzigen en hebben de hiervoor benodigde geluidruimte van maximaal 1 dB(A), zoals onderbouwd in de akoestische rapportage, op de controlepunten 1 en 4 in de voorschriften verwerkt. Voor

de controlepunten 2 en 3 daalt het geluidniveau met enkele tienden van dB(A)'s, zodat deze geluidsniveaus niet aangepast worden. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de motorcrossbaan inclusief de extra benodigde geluidruimte binnen de vastgestelde maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van de woningen kan blijven. Ook de zonegrens wordt bij een flexibele invulling van de baan niet overschreden. In voorschrift 3.6 is de mogelijkheid om de vorm van de motorsportbaan binnen de aangegeven buitengrenzen te veranderen vastgelegd. De startpositie mag niet worden gewijzigd.

Tonaal geluid

In het verleden is geluid van een motorcrossterrein per definitie beoordeeld als zijnde tonaal. Dit omdat de crossmotoren in het verleden altijd 2 takt motoren waren en deze in het algemeen tonaal zijn. De laatste jaren worden de 2 takt motoren meer en meer vervangen door 4 takt motoren en hebben we geconstateerd dat niet meer bij elke meting sprake is van tonaal geluid. In het akoestisch rapport is hier rekening mee te houden door de wedstrijden (welke gelden als representatieve bedrijfssituatie) voor zover gereden wordt met de lichtere klassen (80 t/m 125 cc) een tonale toeslag te berekenen. Het betreft circa de helft van de tijd dat deze klassen in de baan zijn (4,5 uur). Onderaan pagina 12 van de akoestische rapportage is onderbouwd op welke wijze dit gedaan is. Door ons zal bij elke controlemeting moeten worden bepaald of er sprake is van tonaal geluid, en in het geval van tonaal geluid bij diverse manches zal dit ook verrekend worden. Dit is in de voorschriften verwerkt.

In voorschrift 3.2 hebben wij aangegeven op welke wijze meting en beoordeling van de in de vergunning aangegeven geluidsniveaus plaats moet vinden. Daarbij merken wij op dat:

- het geluid van het motorcrossterrein niet standaard als tonaal kan worden aangemerkt. Dit zal per meting moeten worden beoordeeld.
- de controlepunten niet ter plaatse van woningen zijn gesitueerd
- de in de vergunning opgenomen geluidsniveaus zijn bepaald met behulp van het computerprogramma Geonoise van DGMR raadgevende ingenieurs b.v.

Piekgeluiden

Ten aanzien van de piekgeluiden wordt in de vergunning aangesloten bij de maximale waarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Op bladzijde 18 en 19 van deze handreiking is de volgende tekst opgenomen:

"Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus (L_{max}) wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus (L_{max}) 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).

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. Uiteraard is de uitzondering ter beoordeling van de vergunningverlenende instantie. Het gebruik van de ontheffingsmogelijkheid dient te worden gemotiveerd."

In dit geval is van de maximale piekgeluiden afgeweken voor de wedstrijddagen. Dit omdat tijdens de wedstrijddagen op basis van de rapportage van Peutz piekgeluiden kunnen optreden van maximaal 75 dB(A). Deze piekgeluiden treden alleen op aan de start van een manche en zijn beperkt in aantal. Het treffen van maatregelen hieraan is niet mogelijk omdat de motoren tijdens een wedstrijd nu eenmaal allemaal tegelijk moeten starten. Voor de wedstrijden is derhalve een grenswaarde voor piekgeluiden opgenomen van 75 dB(A). De uitzondering is vergunbaar omdat wij van mening zijn dat deze piekgeluiden slechts een beperkt aantal dagen per jaar voorkomen, namelijk alleen tijdens de 20 wedstrijddagen en tijdens die wedstrijddagen ook nog alleen bij de start van een manche.

Provinciaal beleid

In artikel 8.8, tweede lid van de Wet milieubeheer wordt aangegeven dat het bevoegd gezag bij de beslissing op de aanvraag, onder meer rekening dient te houden met het voor hem geldende milieubeleidsplan.

In Zeeland is het milieubeleidsplan "Groen Licht" voor de periode van 2001 tot 2006 vastgesteld. In Groen Licht is op pagina 53 aangegeven dat ten aanzien van lawaaisporten een terughoudend beleid gevoerd wordt. Dit is in het streekplan als volgt gespecificeerd: "Het terughoudende beleid dient een verdere concentratie van activiteiten te voorkomen. Vanwege de hinder voor mens en natuur dient verdere groei van activiteiten te worden voorkomen".

In 2006 is het integraal omgevingsplan 2006-2010 (IOP) in werking getreden. In het IOP wordt het beleid uit Groen Licht en het streekplan gecontinueerd. In het IOP is ten aanzien van de lawaaisporten het volgende opgenomen:

"Het terughoudende beleid voor lawaaisporten (zoals waterscooters, motorcross etc.) en gemotoriseerde luchtsporten (zoals modelvliegtuigen, MLA's, e.d) wordt gecontinueerd. Activiteiten in het verlengde hiervan moeten geconcentreerd plaatsvinden. Er worden geen mogelijkheden geboden voor nieuwvestiging of uitbreiding, tenzij er sprake is van verplaatsing teneinde een betere concentratie of een optimalisering in het beperken van de geluidsoverlast te bereiken. Bij de concentratie Bath kan de vestiging van een kartbaan worden ingepast."

Op basis van het provinciale beleid is een toename van lawaaisporten niet gewenst, voor zover deze extra hinder voor de omgeving veroorzaken. Uit de uitspraak van de Raad van State (200607346/1, d.d. 5 september 2007) blijkt dat deze beleidslijn uit het Provinciale beleidsplan te algemeen geformuleerd is, om voor de inrichting geldende grenswaarden niet in acht te nemen. Omdat de aangevraagde uitbreiding van aantallen renners binnen de grenswaarden uit de Wet geluidhinder past, is het niet mogelijk om op basis van het IOP deze gevraagde uitbreiding te weigeren. Wij concluderen dat voor zover de gevraagde activiteiten en uitbreiding strijdig zijn met ons provinciaal milieubeleidsplan, het niet mogelijk is deze uitbreiding te verbieden. De Wet geluidhinder verzet zich hier immers tegen, omdat de gevraagde uitbreidingen binnen de Wet geluidhinder vergunbaar zijn. Wel hebben we met deze vergunning beoogd zoveel mogelijk invulling te geven aan ons beleid door, in overleg met de aanvrager, geen uitbreiding van het aantal crossuren te vergunnen.

Metingen

In de aanvraag is op pagina 17 aangegeven dat indicatief tijdens wedstrijden en trainingen geluidsmetingen worden uitgevoerd. Dit is verder niet concreet uitgewerkt. Wij zijn van mening dat controle op bronvermogens wel noodzakelijk is. Wij achten de door de KNMV gestelde baannorm de strengst haalbare norm voor dit moment. Het uitvoeren van indicatieve metingen op momenten die vergunninghouder zelf vooraf bepaald is naar onze mening echter onvoldoende. Wij zijn van mening dat het continu uitvoeren van metingen zou moeten plaats vinden om te garanderen dat te luide motoren uit het circuit verwijderd worden. In de voorschriften hebben we opgenomen dat de St RES moet onderzoeken op welke wijze de motoren in de toekomst gemeten zullen gaan worden, waarbij de baannorm en de dynamische methode uit het reglement van de KNMV als uitgangspunt geldt. Het bovenstaande is in voorschrift 3.13 tot en met 3.15 vastgelegd.

Conclusie

Het rekenmodel en het opgestelde akoestisch onderzoek voldoen aan de handleiding meten en rekenen industrielawaai uit 1999.

Na uitbreiding van de inrichting kan worden voldaan aan het gestelde in de wet geluidhinder. De maximaal toelaatbaren geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt niet overschreden. De zonegrens wordt niet overschreden.

5.6 Oppervlaktewater / afvalwater

Op de lozing van afvalwater is de "Instructie-regeling lozingsvoorschriften milieubeheer" van 15 maart 1996 van toepassing. In het kader van die regeling dienen regels gesteld te worden met het oog op de kwaliteit van het op het openbaar riool te lozen bedrijfsafvalwater.

Volgens artikel 2, eerste lid, van die regeling moet aan een Wm-vergunning voor een inrichting van waaruit bedrijfsafvalwater wordt gebracht in een openbaar riool dat loost op een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk, in ieder geval de zogenaamde "vangnetbepaling" worden opgenomen. Dat houdt in dit geval in dat slechts bedrijfsafvalwater in het riool mag worden gebracht, indien door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheid ervan:

- a. de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar riool, een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk, of de bij een zodanig openbaar riool of zuiveringstechnisch werk behorende apparatuur,

- b. de verwerking niet wordt belemmerd van slib, verwijderd uit een openbaar riool of een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk en
- c. de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater zoveel mogelijk worden beperkt.

Door voornoemde instructie op te nemen in hoofdstuk 4 van de voorschriften is deze instructie-AMvB voldoende in acht genomen.

5.7 Natuur en landschap

De raad van de Europese Gemeenschappen heeft in 1979 de Richtlijn 79/409/EEG vastgesteld inzake het behoud van de vogelstand (hierna Vogelrichtlijn). In 1992 is door deze raad de Richtlijn 92/43/EEG (hierna Habitatrichtlijn) vastgesteld. Het doel van deze richtlijn is omschreven als: *"bijdragen tot het waarborgen van de biologische diversiteit door het in stand houden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna op het Europese grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is."*

Artikel 6 van de Habitatrichtlijn is een cruciaal onderdeel van het hoofdstuk "instandhouding van de natuurlijke habitats en habitats van soorten" van de Habitatrichtlijn. Het stelt het raamwerk voor betreffende natuurbehoud en -bescherming in "natura 2000"-gebieden en omvat voorschriften inzake pro-actieve, preventieve en procedurele maatregelen. Het slaat zowel op de uit hoofde van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszones als op de gebieden waarop de Habitatrichtlijn van toepassing is.

Artikel 6, eerste lid, van de Habitatrichtlijn voorziet in het treffen van de nodige instandhoudingsmaatregelen en is hoofdzakelijk gericht op positieve en pro-actieve ingrepen. Artikel 6, tweede lid, bepaalt dat kwaliteitsverlies van habitats en aanzienlijke verstoring van soorten moeten worden vermeden. De nadruk ligt op preventie. Artikel 6, derde en vierde lid, voorzien in een reeks procedurele en feitelijke waarborgen ten aanzien van plannen en projecten die significante gevolgen kunnen hebben voor een aangemeld c.q. aangewezen gebied.

Het dichtst bij gelegen aangewezen Habitatrichtlijngebied is de Canisvlietse Kreek en is gelegen ca 6 kilometer van het motorcrossterrein. Gezien de afstand zal dit niet leiden tot enige verstoring of enig ander effect op het beschermd gebied.

Ecologische hoofdstructuur.

De motorsportbaan is gelegen in de directe nabijheid van natuurgebieden die onderdeel uitmaken van de EHS. De natuurwaarden in deze gebieden hebben zich de laatste decennia ontwikkeld zoals ze nu zijn, mede onder invloed van de aanwezige motorsportbaan. De effecten die de motorsportbaan hierop heeft gehad, hebben de ontwikkelingen van de nu bestaande natuurwaarden van het gebied niet in de weg gestaan.

De omliggende gebieden zijn als voorlopige ganzenopvanggebied aangewezen. Middels een inventariserend onderzoek zijn (recent) de gebieden in Zeeland waar momenteel ganzen foerageren in kaart gebracht. Bij deze inventarisatie is gebleken dat ook in het betreffende gebied bij Axel ganzen foerageren. Hierbij geldt hetzelfde als voor de EHS; de effecten die de motorsportbaan heeft op foeragerende ganzen hebben deze vogels er blijkbaar niet van weerhouden in ieder geval de laatste jaren gebruik te maken van deze gebieden. Als de motorsport hier effect op heeft, betreft het in ieder geval geen significant, blijvend effect.

5.8 Verkeer

Als gevolg van de activiteiten binnen de inrichting vinden de volgende verkeersbewegingen plaats:

- tijdens trainingen 75 voertuigen per dag;
- tijdens clubwedstrijden 300 voertuigen per dag;
- bondswedstrijden 500 voertuigen per dag.

Om overlast van geparkeerde voertuigen zoveel als mogelijk te beperken, heeft de Stichting RES diverse parkeervoorzieningen binnen de inrichting gerealiseerd. Het oppervlak parkeerplaatsen bedraagt circa 10.000 m². Gezien het aantal verwachte verkeersbewegingen en de aanwezige infrastructuur zien wij geen aanleiding om voorschriften op te nemen met betrekking tot verkeersaspecten.

5.9 Energie

In de circulaire van de ministeries van EZ en VROM "Omgaan met energievoorschriften in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer" van 1999 is beschreven op welke wijze dit dient te gebeuren. Belangrijk uitgangspunt is dat, energetisch gezien, zoveel mogelijk de stand der techniek wordt toegepast.

Om te bepalen of er al dan niet voorschriften met betrekking tot energiebesparing opgenomen moeten worden, dient eerst te worden bepaald of energie een relevant onderwerp is. Het aspect energie is relevant als de inrichting jaarlijks meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas gebruikt. Het verbruik van energie in de onderhavige inrichting bestond in 2004 uit circa 11.000 kWh en 3.350 liter diesel.

Wij zien geen aanleiding om voorschriften op te nemen om het gebruik van energie te beperken.

5.10 Afvalstoffen

Uit de vergunningaanvraag blijkt dat jaarlijks een hoeveelheid gevaarlijk afval en bedrijfsafval ontstaat. Dit afval wordt binnen opgeslagen en afgevoerd naar hiervoor aangewezen bedrijven.

Uit de aanvraag blijkt dat er bij wedstrijden diverse afvalcontainers binnen de inrichting worden geplaatst. In hoofdstuk 7 van de voorschriften is bepaald dat afval op zodanige wijze moet worden verzameld en afgevoerd, dat geen negatieve effecten op treden naar het milieu.

Op 1 januari 2005 is het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen van kracht geworden. Hierin zijn regels opgenomen voor de afvoer van afval, de wijze van afvoer, de registratie en het melden hiervan. De directe afvoer van gevaarlijk afval is geregeld in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer. Gezien de directe werking van deze regelgeving behoeven hierover in deze vergunning geen voorschriften te worden opgenomen.

5.11 Grond- en hulpstoffen

Onder punt 12.1 van de aanvraag is aangegeven welke stoffen waar en op welke wijze opgeslagen worden. Tevens is in de tabel ingevuld om welke hoeveelheden het gaat. Bij deze vergunning zijn diverse voorschriften (hoofdstuk 2 van de voorschriften) opgenomen met betrekking tot de wijze van opslag.

5.12 Externe veiligheid

De inrichting valt niet onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo-1999). Binnen de inrichting zijn voldoende blusmiddelen aanwezig om een beginnende brand snel te blussen. Met betrekking tot de brandveiligheid zijn de voorschriften in hoofdstuk 8 opgenomen.

6 VOORSCHRIFTEN

We hebben overwogen dat de nadelige gevolgen van de inrichting voor het milieu, als bedoeld in artikel 8.8 van de Wet milieubeheer, kunnen worden voorkomen, c.q. beperkt door het stellen van de hierna genoemde voorschriften, zodat er geen bezwaren bestaan de vergunning te verlenen.

Wellicht ten overvloede wijzen wij er op dat wanneer er sprake is van bijzondere bedrijfsactiviteiten, die tijdelijk meer nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben dan in deze vergunning is toegestaan, deze op grond van voorschrift 1.1 vooraf schriftelijk ter informatie aan de directie Ruimte, Milieu en Water worden meegedeeld. Ten aanzien van ongewone voorvallen, zoals calamiteiten, is het bepaalde in hoofdstuk 17 van de Wet milieubeheer van toepassing.

7 ZIENSWIJZEN NAAR AANLEIDING VAN DE ONTWERP-VERGUNNING

Op 11 september 2008 hebben wij zienswijzen ontvangen van dhr. en mevr. Bordewijk, dhr./mevr. Loechter, dhr./mevr. Maas en Willaert, dhr. en mevr. Bakker, dhr. en mevr. Ollefers. Op 16 september 2008 hebben we dezelfde zienswijzen ontvangen van dhr. en mevr. Smit, dhr./mevr. J. Hoefman, dhr./mevr. Van Meeuwen en dhr. en mevr. Vorst.

Hieronder volgen de zienswijzen met in het vet hebben onze reactie erop.

1.

Er is jarenlang, door uw college met de mond, beleden dat er geen uitbreiding van het motorcrossgebeuren in Axel zal plaatsvinden en dat het college de overlast voor de bevolking als een groot probleem beschouwde. Nu wordt echter een enorme uitbreiding van de geluidsoverlast toegestaan.

Het kwetst indieners zeer dat er in het ontwerp-besluit, anders dan in de vernietigde vergunning van 2005, niets meer over de overlast van omwonenden is opgenomen.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State zijn wij gaan praten met de Stichting RES. Wij waren namelijk van mening dat, hoewel de door de Stichting RES in eerste instantie aangevraagde activiteiten vergunbaar waren, dit tot een voor de omwonenden onaanvaardbare situatie zouden leiden. Dit overleg heeft erin geresulteerd dat de Stichting RES een aanvulling/wijziging op de aanvraag heeft ingediend.

De overlast voor omwonenden is daarmee wel nadrukkelijk in de besluitvoering betrokken, en heeft concreet geleid tot de aanvulling van de Stichting RES. Deze overlast is de reden geweest voor de aanvrager om de wens tot de uitbreidingen die verband hielden met een toename van openingstijden te laten vervallen. In de vergunning wordt afgewogen of de activiteit vergunbaar is en niet lijdt tot onaanvaardbare hinder in de omgeving. Hiervoor zijn wettelijke criteria om e.e.a. objectief te beoordelen. Deze aanvraag is getoetst aan de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Zie ook het gestelde onder 3

2.

Geëist wordt dat er geen enkele uitbreiding van de aangedane geluidsoverlast wordt toegestaan.

Wij zijn gehouden te beschikken op de aanvraag. Het weigeren van activiteiten is alleen toegestaan als het milieubelang zich hier tegen verzet. De aangevraagde activiteiten passen binnen de in de Wet Geluidhinder gestelde kaders, zodat van weigeren geen sprake kan zijn. Dit is gebleken uit de eerdere uitspraak van de Raad van State (nr. 200607346/1/M1).

3.

Op grond van het door de RES ingediende verzoek waarin staat dat er geen uitbreiding, maar zelfs een minimale reductie van de motorcrossactiviteiten plaats zal vinden, komt u tot dezelfde conclusie. Dat de RES niet kan rekenen valt u niet te verwijten, maar dat uw ambtenaren en zelfs uw college niet kunnen rekenen is gewoon onvoorstelbaar. Daarom dient de aanvraag afgewezen te worden.

De berekening van het aantal uren dat er gecrosst mag worden klopt niet. Op grond van de thans vigerende vergunning zijn 705 uren vergund; echter de feitelijk verrijdbare uren zijn 44 uur lager. Immers gedurende 22 weken (van oktober tot april) kan er vanwege de duisternis niet gereden worden. Deze worden door de RES graag ingeleverd voor 5 zondagen. U dient klip en klaar te verklaren dat het aantal feitelijk verrijdbare uren thans 661 uren is en dat het aantal uren in het nieuwe ontwerp dus met 104 uur toeneemt: 15% toename. Hoe verhoudt dit zicht tot het door uw voorgangers altijd voorgestane politiek van geen enkele uitbreiding van lawaaisporten.

Wij zijn voorstander van een stand still wat betreft de motorcrossactiviteiten in Zeeland. De Raad van State heeft echter aangegeven dat wij moeten toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder. De aangevraagde toename past binnen de normen uit de Wet geluidhinder. Formeel gezien hadden wij in 2006 positief moeten beschikken op de aanvraag. Omdat wij dat niet wilden zijn we in overleg getreden met de Stichting RES en zijn we een compromis overeengekomen. Uitgangspunt van het compromis is dat het aantal uren op papier ongeveer hetzelfde blijft. Zonder een wijziging van de geluidsvoorschriften uit de vergunning van 1999 kan de Stichting RES ook de openingstijden verruimen. Een voorbeeld hiervan is dat zij door het plaatsen van lichtmasten ook in de winter in de avondperiode door kunnen crossen.

Wij hebben de uren die zij nu vergund hebben bij elkaar opgeteld en zijn gekomen op 624 trainingsuren en 171 wedstrijduren. Op de volgende pagina zijn deze uren en de rekensom in tabelvorm weergegeven. Deze uren hebben gediend als uitgangspunt bij de ingediende wijziging op de vergunningaanvraag.

Wij beseffen goed dat in deze rekensom een tweetal aannames zitten, die er in de praktijk toe leiden dat de openingstijden afwijken van de weergegeven uren in de tabel.

- 1) het gegeven dat tot op heden in de winterperiode niet gecrost wordt na zonsondergang en

- 2) het gegeven dat in de nieuwe vergunning de wedstrijden niet meer per sé op trainingsdagen moeten worden georganiseerd.

Nu de Stichting RES de vrijheid heeft wedstrijden op willekeurige dagen te organiseren, ontstaan er extra momenten voor trainingen op het moment dat een wedstrijd niet op de zaterdag wordt georganiseerd. In hoofdstuk 1 en 5 van de considerans is de passage die stelt dat er sprake is van een afname van het aantal openingsuren verwijderd.

In de onderstaande tabel zijn theoretische openingsuren voor wedstrijden en trainingen uitgewerkt.

Huidige situatie					Wijzigingsaanvraag				
start	eind	totaal	aantal	totaal (uur/j)	start	eind	totaal	aantal	totaal (uur/j)
Clubwedstrijden					Wedstrijden				
13	18	5	18	90	11	18	7	10	70
Bondswedstrijden									
9	18	9	9	81	9	18	9	10	90
				171					160
trainingen woensdag					trainingen woensdag				
13	20	7	52	364	13	20	7	30	210
trainingen zaterdag					trainingen zaterdag				
13	18	5	52	260	13	18	5	52	260
					12	17	5	5	25
				624					605

Omdat de openingstijden niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden van de Wet geluidhinder, zien wij geen reden de aangevraagde wijzigingen in openingstijden en uren te weigeren of aan te passen.

4.

Ook het aantal dagen waarop gecrossed mag worden neemt drastisch toe van 113 dagen tot 129 dagen (dat is plus 16 dagen). Hieraan wordt geen woord vuil gemaakt in uw toelichting.

Dat u 5 zondagen in de aanbieding hebt gedaan tegen het laten vervallen van het niet meer mogen crossen op de woensdag tussen 18.00 en 20.00 uur gedurende de wintermaanden, waarop feitelijk niet gecrossed werd, toont dat u zich geheel op sleptouw heeft laten nemen door de RES en niet tot een zelfstandige oordeelsvorming, waarbij het belang van de bevolking van Axel ook meegewogen werd, bent toegekomen. Er is verzet tegen het crossen op 5 zondagen, temeer omdat al om 12.00 uur begonnen mag worden.

Zie het gestelde onder 1 en 3.

5.

Er is verzet tegen het toestaan van 10 wedstrijden per jaar op alle dagen behalve zondag van 11.00 tot 18.00 uur. Laat deze wedstrijden gewoon op woensdag en zaterdag verreden worden; dat scheelt 70 uur geluidsoverlast. In België zijn vele feestdagen. Deze worden thans al volledig benut in de 9 grote clubwedstrijden. Waarom moeten in Axel wedstrijden om het kampioenschap van Wallonië worden verreden?

Zie het gestelde onder 1 en 3.

M.b.t. de Belgische renners wordt geïmpliceerd dat GS een verbod zou moeten instellen voor Belgische motorsportbeoefenaars in Zeeland. Op basis van de Wet milieubeheer is het niet mogelijk te bepalen dat bijvoorbeeld alleen Nederlanders van het terrein gebruik mogen maken. Het is voor de omgeving ook niet van belang uit welk land de gebruikers van het crossterrein komen. Wij zullen dan ook geen bepaling opnemen ten aanzien van de nationaliteit van de gebruikers.

6.

In hoeverre heeft u rekening gehouden met de veranderende klimatologische omstandigheden in de wereld en met name de voorspelde toename van het aantal dagen met Westen en Zuidwestenwind.

Er is gerekend met de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. Dit is in Nederland de handleiding die voor alle industrie gebruikt wordt. Wij zien geen reden om voor het motorcrossterrein af te wijken van hetgeen in de handleiding is opgenomen.

7.

Door uitbreiding van het aantal vergunde crossers in de baan tijdens trainingen van 25 naar 40 neemt de geluidsoverlast met ca. 2 à 3 dB(A) toe.

Uit het Peutz-rapport blijkt dat de geluidsbelasting tijdens trainingen beduidend lager is dan de geluidsbelasting als gevolg van wedstrijden (op controlepunt 1 56 dB(A) tijdens trainingen en 61 dB(A) tijdens wedstrijden). Toch is voor trainingen ook 61 dB(A) opgenomen. Er wordt dus meer geluidruimte vergund dan aangevraagd; er wordt dus afgeweken van de aanvraag. Het ontwerp-besluit kan daarom niet in stand blijven.

De vergunning is gebaseerd op de representatieve bedrijfssituatie. In de handleiding vergunningverlening en industrielawaai is ten aanzien van de representatieve bedrijfssituatie voor bedrijven met wisselende activiteiten en dergelijke het volgende opgenomen:

"De representatieve bedrijfssituatie zal in dat geval betrekking hebben op een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting".

Op basis van het bovenstaande zijn wij van mening dat de wedstrijden moeten worden aangemerkt als representatieve bedrijfssituatie. Zij zijn immers kenmerkend voor de inrichting. De voorschriften zijn vervolgens afgegeven op de representatieve bedrijfssituatie. Tijdens de trainingen zal het geluidniveau iets lager zijn maar beide situaties zijn mogelijk binnen de wettelijke grenzen.

8.

In de ontwerp-vergunning ontbreekt een geluidsnorm voor de piekwaarden (L_{max}). Het opleggen van een norm voor L_{max} is gebruikelijk in milieuvergunningen. Het is ook mogelijk voor een inrichting op een gezonde industrieterrein (ABRS 3 december 2003, nr. 200206534/1). In het vernietigde besluit was een norm van 65 dB(A) op omliggende gevels opgenomen. Ook in het Peutz-rapport is ingegaan op de piekgeluiden. Uit het rapport van DGMR blijkt dat aan de gevel van omliggende woningen geluidsniveaus worden verwacht van 74 dB(A).

Nu er ongemotiveerd is afgezien van een norm voor piekgeluid, zijn aan de vergunning niet de voorschriften verbonden die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting kan veroorzaken te voorkomen of beperken. Het ligt verder in de rede om in ieder geval een hogere norm op te nemen dan de 65 dB(A) uit de vernietigde vergunning.

Mocht aan de gevels toch een hogere piekwaarde worden veroorzaakt, dan dienen maatregelen getroffen te worden teneinde de geluidsbelasting te verminderen.

Uit de rapportages van zowel Peutz als DGMR blijkt dat zowel tijdens de trainingen als tijdens de wedstrijden voldaan kan worden aan de maximaal toelaatbare piekgeluiden. Onbedoeld zijn in de ontwerp voorschriften geen piekgeluiden opgenomen. Er zal alsnog een voorschrift worden toegevoegd (voorschrift 3.1.a).

9.

Overeenkomstig voorschriften 3.13 en 3.14 moet de RES binnen 6 maanden een voorstel indienen voor continue automatische metingen aan de bron. Deze termijn is onnodig ruim. In de vernietigde vergunning was maar 3 maanden opgenomen. De RES heeft sindsdien alle tijd gehad zicht te beraden over de permanente meetopstelling. Onduidelijk is waarom er dan een nog ruimere termijn is opgenomen.

De vergunning wordt afgegeven in de winterperiode. In deze periode zijn de weersomstandigheden zodanig dat het niet altijd mogelijk is te crossen; in deze periode zijn er ook geen wedstrijden. Voor het verrichten van automatische metingen aan de bron en het opstellen van een haalbaar plan hiervoor lijkt het ons noodzakelijk dat de Stichting RES de kans krijgt in de praktijk te oefenen. Vandaar een termijn van 6 maanden.

10.

Er moet gemeten worden aan de bron. Het is echter onduidelijk welke norm voor het geluid van motoren geldt. Onduidelijk is ook waaraan het geluid van motoren getoetst wordt. In voorschrift 3.8 is een maximaal bronvermogen opgenomen, maar dat is alleen voor renners in de juniorenbaan. Een maximale norm voor het bronvermogen van motoren had niet achterwege kunnen blijven.

In de begrippenlijst (hoofdstuk 0 van de voorschriften) is bepaald dat de baannorm 102 dB(A) bedraagt.

11.

In het onderzoek van Peutz is uitgegaan van een optredend maximaal geluidniveau tijdens een massastart van 144 dB(A). In het rapport van DGMR wordt opgemerkt dat sprake is van een geluidbelasting van 146 dB(A). Dit is beduidend meer; de aanvraag gaat uit van onjuiste en te lage brongegevens. Dit heeft direct gevolgen voor de geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen en op de geluidsvoorschriften in de vergunning. Het is de vraag of de maximaal toelaatbare geluidswaarden binnen de zone en de geluidgrenswaarden in de vergunning kunnen worden gehaald.

Voor piekgeluiden gelden aparte regels. Piekgeluiden worden niet getoetst aan de geluidzone en de maximaal toelaatbare geluidbelasting. In de handleiding vergunningverlening en industrielawaai is het volgende opgenomen:

"Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus (L_{max}) wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus (L_{max}) 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 (L_{max}) 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, voorzover 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. Uiteraard is de uitzondering ter beoordeling van de vergunningverlenende instantie. Het gebruik van de ontheffingsmogelijkheid dient te worden gemotiveerd".

In dit geval is er naar onze mening sprake van een onvermijdelijke bedrijfsvoering omdat de hogere piekgeluiden optreden tijdens de start van de wedstrijden. Het is niet mogelijk hier maatregelen voor te treffen. In de considerans van de vergunning zal dit als toelichting worden toegevoegd.

12.

De normen in de ontwerp-vergunning zijn ruimer dan de geluidsbelasting van de activiteiten zoals aangevraagd. Met name op de controlepunten 1 en 4 is meer geluidruimte vergund. Volgens het Peutz-rapport heeft deze geluidruimte te maken met "kleine wijzigingen, waarvan niet geheel is uitgesloten dat deze in de toekomst in de baanvorm zullen optreden".

Er is dus maar een geringe kans op daadwerkelijke realisering van de wijzigingen. Van enige concrete ontwikkelingen is dus geen sprake, wat volgens vaste jurisprudentie wel zou moeten (ABRS 30 oktober 1998, JM 1999, 17). Het is ook volstrekt onduidelijk op welke wijzigingen in de baanvorm de aanvraag doelt.

Het wijzigen van de loop van de baan is als activiteit aangevraagd door de Stichting RES. In het akoestisch rapport is onderbouwd dat deze wijzigingen een gering effect hebben. Er is hier geen sprake van een geringe kans op daadwerkelijke realisatie. Deze activiteit is aangevraagd en in de praktijk wordt de loop van de baan ook periodiek aangepast en gewijzigd. Het gegeven dat de Stichting RES een shovel in werking heeft voor dit doel, onderstreept dit. De normen in de ontwerpvergunning zijn niet ruimer gesteld dan aangevraagd.

13.

Er is wederom een voorschrift opgenomen dat de omroepinstallatie niet in de richting van Axel mag zijn opgesteld. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft destijds de vergunning mede vernietigd omdat een soortgelijk voorschrift niet was opgenomen voor woningen ten zuidwesten van de inrichting. Nu is dat weer niet gebeurd. Mogelijk heeft dat te maken met de constatering van DGMR dat het geluid van het omroepsysteem verwaarloosbaar is in verhouding tot het geluid van de motoren. Deze discussie is echter discutabel. De omroepinstallatie moet namelijk boven het geluid van de

motoren uitkomen om verstaanbaar te blijven. Verder bent u wel van mening dat het geluid van de omroepinstallatie relevant is, anders had u voorschrift 3.12 niet in de vergunning opgenomen.

Uit de contra expertise van DGMR is gebleken dat het geluid van de omroepinstallatie niet relevant is voor de geluiduitstraling van de inrichting. De omroepinstallatie wordt alleen gebruikt voor het doen van mededelingen in het algemeen en niet op het moment dat er volop wordt gecrosst. Gezien de contra expertise van DGMR en hetgeen in de rapportage van Peutz is opgenomen vinden wij het niet nodig nog extra aanvullende voorschriften voor de omroepinstallatie op te nemen.

Op 5 september hebben we de volgende zienswijzen ontvangen Stichting Golf Zeeuwsch Vlaanderen.

14.

De spelers op de holes direct grenzend aan het motorsportterrein ondervinden enorm veel hinder. Er is hier geen controlepunt geluid en juist de meest voorkomende west/zuidwesten wind voert veel lawaai aan. Het is zo hinderlijk dat op woensdag- en zaterdagmiddagen praktisch geen dagkaarten meer verkocht worden (niet-leden mijden de club). Dit dupeert de stichting in aanzienlijke mate.

Een golfterrein is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Daarom geldt op grond van de Wet geluidhinder dat de geluidbelasting op het golfterrein niet mag worden getoetst.

15.

De waarden voor luchtkwaliteit moeten toch te meten zijn. In het bijzonder voor eerder genoemde holes is er in ruime mate stankoverlast voor de golfspelers (zeker tijdens de start). Dit zal alleen maar toenemen indien meer renners tegelijk in de baan worden toegestaan.

Geluidshinder en stankoverlast zullen toenemen doordat het aantal openingsuren voor trainingen en wedstrijden verspreid gaat worden over meerdere dagen, inclusief zondagen.

Het gestelde is correct, de luchtkwaliteit is te meten. Het meten van de luchtkwaliteit is echter een proces van vele jaren om te kunnen toetsen aan jaargemiddelde grenswaarden en is daardoor niet kosteneffectief. Het is in Nederland daarom geaccepteerd om met modellen te werken om de luchtkwaliteit te bepalen en te toetsen aan de grenswaarden. Op die manier is ook bij deze aanvraag gewerkt. De inrichting voldoet aan de grenswaarden uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

Op 5 september hebben we de volgende zienswijzen ontvangen van Golfvereniging De Woeste Kop.

16.

Ten opzichte van de vergunning van 1999 komen er 16 extra openingsdagen bij. Dit is niet acceptabel. De golfvereniging zal hierdoor minder inkomsten hebben, omdat er diverse spelers en gastspelers niet zullen komen. Vooral het verlies van inkomsten van de gastspelers is een te grote aderlating voor de financiën en exploitatie van de golfvereniging.

De uitbreiding met 16 wedstrijddagen is een "worst case" scenario. Dit zal in een extreem geval kunnen voorkomen. In het algemeen zullen er minder extra dagen zijn. Voor ons is het uitgangspunt altijd geweest dat het gebruik van het crossterrein voorspelbaar is, dwz op vaste dagen en dagen die vooraf opgegeven zijn. De omgeving kan hier dan rekening mee houden. De exploitatie van het golfterrein is geen afwegingskader in het kader van de Wet milieubeheer.

17.

Het nut van 5 extra zondagen voor trainingen wordt niet ingezien. Er moeten zeker geen extra zondagen gepland worden; de trainingstijd moet verplaatst worden naar zaterdag. Het is voor de vereniging te belastend, aangezien juist in het weekend veel leden en dagcontribuanten de golfbaan bezoeken.

Zie het gestelde onder 1 en 3.

18.

In plaats van 2960 renners mogen er nu 5160 renners per jaar worden toegelaten op het terrein van de RES (stijging is meer dan 70%). Het is niet voor te stellen dat dit niet resulteert in meer geluidshinder, stankoverlast en luchtverontreiniging; zeker voor de naastgelegen golfbaan.

De toename van het aantal renners zal, zoals in paragraaf 5.5 van de vergunning is gemotiveerd, leiden tot een toename van emissies van zowel geluid als luchtverontreiniging. De uitbreiding is echter mogelijk binnen de in de Wet milieubeheer en Wet geluidhinder gestelde grenswaarden.

19.

De heer Wiersma, milieugedeputeerde, stelde in zijn welkomstwoord op de informatieavond dat met de huidige wetenschap nooit een crossterrein was aangelegd op de huidige plaats in het gebied Smitsschorre. Hoe is het dan mogelijk dat er meer uitbreiding is in openingsdagen.

Zie het gestelde onder 3.

Op 5 september zijn anoniem de volgende zienswijzen ingediend.

20.

De afstand van mijn woonplaats tot startplaats van de crossmotoren is 1.700 meter. Gelegen in de heersende windrichting. Dat lijkt heel ver maar ook ik heb regelmatig geluidsoverlast van de crossers. Er is al jaren een vicieuze cirkel rondom de lawaaioverlast van het motorcrossterrein in Axel.



En de Axelse burger blijft geluidsoverlast ondervinden. Wie doorbreekt de vicieuze cirkel? De laatste jaren is er wat aan symptoombestrijding gedaan. Voorbeelden daarvan zijn de aangelegde zogenaamde geluidswallen op- en rond het crossterrein. Er is niets gedaan aan bestrijding van de geluidsproductie aan de bron, terwijl dat de enige juiste en zeer effectieve maatregel. Meer en betere dempers op de crossmotoren. De vergunning moet leiden tot een substantiële reductie van de geluidsoverlast. Het bestuurlijke Salomons-oordeel dat nu dreigt, volgens de verdeel en heers tactiek, is geen oplossing. Kennelijk deugen de vergunningsvereisten niet. Daarmee blijft het probleem bestaan.

Wij zien geen mogelijkheden deze cirkel te doorbreken. Het is correct dat het terrein voldoet aan de voorschriften. Dit blijkt zowel uit de door ons in het kader van de handhaving uitgevoerde metingen, als uit de rapportage van Peutz en de contra expertise van DGMR. Verplaatsing van het terrein is niet eenvoudig. Een globale verkenning naar een mogelijk alternatief heeft geen geschikte andere locatie opgeleverd.

21.

Al jaren.

6 jaar geleden bij het bezoek van Toine Poppelaars, moesten er volgens hem harten worden gelucht. Maar er is niet aan een oplossing gewerkt. Uitbreiding van het aantal gebruiksuren, zou een gemeentelijke zaak zijn tussen partijen. Het gedoogbeleid van de gemeente is juist de oorzaak van de langdurige overlast.

Technische aspecten:

Er zijn regels voor de geluidsproductie van een motor, brommer en auto op de openbare weg. Dat kan dus ook voor de crossmotoren op een allerm minst geluid dicht terrein.

De KNMV zou zich dat aan mogen trekken, bij situaties zoals in Axel, en de clubs verplichten de geluidsproductie drastisch te beperken. Dat hoeft niets af te doen aan de belevingswaarde van de motorcrossers.

Conclusie:

De overlast is er.

De mogelijkheden tot beperking van de lawaaioverlast zijn er. Provincie Zeeland, als de Raad van State u de kans niet geeft, grijp dan uw kans bij de volgende herziening van het Prov. Omgevingsplan Zeeland en haal het crossterrein daar weg. Het past niet vlak naast de woonomgeving.

Wij hebben getracht in het omgevingsplan aan te geven dat een uitbreiding van de lawaaisporten ongewenst is. De Raad van State heeft geoordeeld dat dat onvoldoende is om de vergunning op

te weigeren. Aangezien we opnieuw moeten beschikken op de eerder door de Stichting RES ingediende aanvraag is het niet mogelijk ons beleid hierop aan te passen. Daar er geen geschikte locatie voorhanden is, zullen wij geen actie ondernemen om het motorcrossterrein te verplaatsen.

Op 9 september hebben we van dhr en mevr. De Pooter de volgende zienswijzen ontvangen.

22.

Het motorsportterrein ligt op amper een kilometer van de bebouwde kom van Axel. Het is zaterdag vaak niet mogelijk rustig buiten te toeven; de windrichting is heel vaak w-zw. Binnen met deuren en ramen dicht, klinkt het lawaai nog door.

De waarde van 55 dB(A) plus eventuele verhogingen geeft nog meer overlast; 45 dB(A) geeft ook al overlast en stress.

In de Wet geluidhinder zijn objectieve grenzen aangegeven voor de geluidbelasting die op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen mag optreden. De geluidbelasting veroorzaakt door de Stichting RES valt daar ruim binnen.

23.

De indruk bestaat dat er naar de RES verruimingen en concessies ten gunste van de beoefening van de motorsport zijn gedaan, nl. het verhogen van het aantal toegestane uren en/of dagen en daarbij de genoemde grenswaarden van geluidsterkte steeds verhogen zodat er zeker geen overschrijding kan voor komen. Dit geeft een verdachte indruk.

Zie ten eerste het gestelde onder 1 en 3. De geluidbelasting op de gevels van de nabij het industrieterrein gelegen woningen is sinds de vaststelling van de geluidzone iets afgenomen. Op de gevels van de nabij het industrieterrein gelegen woningen is op dit moment geen sprake meer van een saneringssituatie. Op alle in de geluidzone gelegen woningen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A).

24.

Het terrein ligt te dicht bij de bebouwde kom van Axel. De afstand van het terrein tot de bebouwde kom dient minimaal 2,5 à 3 km te zijn.

Gegeven is de situatie zoals hij feitelijk is. De aangevraagde activiteiten passen binnen de gestelde grenswaarden die als toetsingskader gelden voor de Wm-vergunning.

Op 9 september hebben we van dhr./mevr. Th. J. Dröge de volgende zienswijzen ontvangen.

25.

Het is onbegrijpelijk dat in een relatief klein gebied, dit soort activiteiten, welke plezier geven aan weinigen, maar veel overlast bezorgen aan velen en bovendien zeer belastend zijn voor het milieu, mogen plaatsvinden.

Op 3 kilometer van de crossbaan is in de tuin, maar vaak ook in huis, het irritante geluid van de crossmotoren te horen. Waarom wordt het gebruik van dempers niet verplicht gesteld?

Het lawaai van woensdagen en zaterdag wordt nu ook uitgebreid naar zondagen. Juist dan, wanneer er minder achtergrondherrie is van het economische verkeer, zou deze rust weer verpest worden door een kleine groep lawaaimakers. Waarom wordt niet aan de Belgen voorgesteld om hun sport in eigen land uit te oefenen.

Zie het gestelde onder 1, 3 en 5.

26.

Waar economische activiteiten moeten worden vertraagd of afgeblazen vanwege luchtvervuiling en fijnstof, wordt hier, recreatief, door een beperkte groep mensen meerdere malen per week PM10 en NO2 uitgestoten. Het is zelfs zo dat in de vergunning geaccepteerd wordt dat de gemeten waarden tientallen keren per jaar zouden mogen worden overschreden.

Het is onze inziens een misverstand als gesteld wordt dat de grenswaarden overschreden mogen worden. Door de provincie wordt toegezien op naleving van de vergunning.

Als we overal bezig zijn met energiebesparing en CO2 vermindering, dan kun je toch niet accepteren dat er anderhalf miljoen kilometers recreatief gecrossed mag worden, met een verhoging van de CO2-uitstoot bij een bewoond gebied.

Dit is geen afwegingskader in de Wet milieubeheer.

27.

Bij alle activiteiten waar benzine en olie gebruikt wordt, wordt gemorst. Dit betekent een extra belasting voor de grond en het grondwater. Wie gaat aan het einde van de RES voor de kosten van de sanering van de grond opdraaien? De belastingbetaler en dus weer de mensen die al decennia lang hinder hebben ondervonden van de RES?

M.b.t. bodem wordt aan de best beschikbare techniek voldaan. Dit betekent dat redelijkerwijs kan worden uitgesloten dat de bodem wordt verontreinigd als gevolg van de activiteiten. Dit is met het opnemen van de voorschriften in hoofdstuk 2 geborgd.

28.

Het is een doorn in het oog van velen dat voor deze storende activiteit een locatie in een natuurgebied en zo dicht bij de bewoning is gekozen. Bovendien is het onbegrijpelijk dat er in deze hektische tijd, waarin rust een groot goed is, nog toestemming wordt gegeven voor uitbreiding van de activiteit.

Zie het gestelde onder 3.

Op 15 augustus 2008 en aangevuld op 9 september 2008 hebben we van de fam. A.C. Rinn-Faas de volgende zienswijzen ontvangen.

29.

Het opstellen van een MER is niet noodzakelijk. Wat een vreemde reactie. Het milieu gaat toch boven alles?

Zoals wij hebben gemotiveerd in hoofdstuk 3 van de vergunning zijn er ons inziens geen omstandigheden die een MER –procedure noodzakelijk maken.

30.

Hoe beoordeelt u dat het opstellen van een milieuzorgsysteem geen zin zal hebben?

De inrichting beschikt wel over een milieuzorgsysteem, maar dat beperkt zich tot het meten en registreren van relevante parameters. Omdat in onderhavige situatie sprake is van een weinig dynamische omgeving (de activiteiten zijn en blijven gelijk van aard) en menselijke ingrepen niet leiden tot grote verspillingen of calamiteiten, is deze beperkte opzet ons inziens gerechtvaardigd. De uitkomst van deze registraties komen aan de orde van de bestuursvergaderingen.

31.

Het hele terrein is vergiftigd. De eerste 10-15 jaar is hier nooit naar omgekeken en het stinkt naar kapotte vrachtwagens.

Het motorcrossterrein heeft al jaren een vigerende vergunning op grond van de Wet milieubeheer. Van een vergiftiging is ons niets bekend.

32.

In de loop der jaren is er gesjoemeld met waarden en zoneringen ten gunste van de motorcross. Hier zijn geen harde bewijzen voor aan te leveren, maar anders zou er op het terrein niet gecroost worden als dit legaal was geregeld.

Door al dat gereken en gedoe is de uitkomst dat we met 55 dB(A) tevreden mogen zijn, terwijl de krante koppen met "50 dBs geluidsbelasting geeft gezondheidsproblemen". Is dit dan geen aanleiding om nog eens goed na te denken of dit valt binnen het "vergunbare"?

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat de voorkeursgrenswaarde voor woningen gelegen in de geluidzone 55 dB(A) is. Op geen van de in de geluidzone gelegen woningen wordt deze waarde overschreden. In het verleden is een geluidzone vastgesteld. Deze is tot op heden niet gewijzigd. Ook is de geluidbelasting op een aantal in de geluidzone gelegen woningen vastgesteld en tot op heden niet gewijzigd.

33.

Er is ook geen rekening gehouden met de klimaatverandering; steeds vaker hardere wind uit het zuid-westen.

Zie het gestelde onder 6.

34.

Het belang van grazende ganzen ligt aanzienlijk hoger dan onze belangen.

De grazende ganzen is ook één van de belangen waaraan getoetst is. Net zo goed als de geluidsemissies voldoen aan de gestelde grenswaarden voor bewoond gebied, leiden de

aangevraagde activiteiten niet tot dusdanige verstoring voor de grazende ganzen dat de aangevraagde activiteiten nader afgewogen dienen te worden in een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet.

35.

Waarom is de RES eerder op de hoogte gebracht van het rapport van het contra expertise geluidsonderzoek van DGMR? Kwam een 1-tweetje wel goed uit?

De Stichting RES is niet eerder op de hoogte gebracht van de rapportage. Wel is na overleg met de Stichting RES contact opgenomen met Peutz. Aan Peutz is gevraagd een aantal onduidelijkheden die DGMR ontdekt had te verduidelijken. Dit is door DGMR beoordeeld en in de eindrapportage verwerkt. Peutz heeft vervolgens haar rapportage eveneens aangepast en opnieuw als aanvulling ingediend.

36.

De RES wordt beloond met 5 trainingszondagen in het eerste kwartaal waar ze een uurtje extra mogen crossen; nu vanaf 12 uur.

Zie het gestelde onder 3.

37.

Dat er na vijven in de wintermaanden niet mag worden gecrossed is geen inperking; er is namelijk nooit in het donker gereden. Dit is dus gewoon zoals het was.

Zie het gestelde onder 3.

38.

Krijgt de RES in plaats van negen zondagen nu 2*10 werkdagen? Op zijn minst zou hier de beperking moeten zijn dat ze nooit meer dan 2 dagen mogen crossen.

Zie het gestelde onder 3.

Meer ruimte geven, levert slachtoffers op bij omwonenden. Bovendien mag er geschoven worden met wedstrijden als er bijzondere omstandigheden zijn. Gaat u hier controleren en handhaven?

Wij zullen toezien op het gestelde in de vergunning.

39.

De hele ontwerp-vergunning is naar de cross toegeschreven. Zelfs de vermelding dat ook Belgen hier wedstrijden mogen houden is niet vergeten op papier te zetten. Vergeten is wel de overlast die de omwonenden al vele jaren ondervinden door aantasting van het woongenot, aantasting van de gezondheid, waardedaling van het huis.

Zie het gestelde onder 3 en 5.

40.

Jaren geleden werd er steeds gezegd dat grondwallen mbt geluidvermindering geen nut hebben. Bent u van inzicht veranderd. Momenteel liggen er twee dijken die op Deltahoogte zijn gebracht met grond, troep en puin. Wie heeft gecontroleerd of deze grond niet vervuild is? De op de dijk geplukte margrietten stinken naar strand en rotte eieren.

Grondwallen aanleggen heeft wel enig effect, maar op grotere afstand is het nauwelijks effectief te noemen. De kwaliteit van de grond is gecontroleerd en er is geconcludeerd dat deze grond voldoet aan de destijds geldende eisen uit het Bouwstoffenbesluit.

41.

U werkt nog steeds met het Peutz-rapport, terwijl onderzoek heeft aangetoond dat verkeerde gegevens gehanteerd worden o.a. met rijtijden. Een rekenfoutje dat aan uw aandacht was ontsnapt.

Het geconstateerde gebrek in de rapportage van Peutz is aangepast.

42.

Het lijkt er op dat u ergens bang voor bent, maar voor wat? Het heeft wel veel invloed gehad op de totstandkoming van het ontwerp.

Zie het gestelde onder 3.

43.

Is het nog waard om een nieuwe vergunning af te geven? Statenlid Wiersma heeft nl. 15 oktober 2007 aangegeven dat uitgekeken wordt naar een andere locatie.

Ons college van GS, waarvan de heer Wiersma in deze periode deel van uit maakt, is gehouden te beslissen op de voorliggende aanvraag. Een locatiekeuze is hierbij niet aan de orde.

44.

De heer Wiersma heeft op de hoorzitting terecht aangegeven dat in deze tijd van vestiging van een motorsportterrein op de huidige locatie geen sprake meer zou kunnen zijn. Dat impliceert dat het terrein als een ongeneeslijk kankergezwel in een natuurgebied ligt. Ze zijn er, maar ze horen er niet en als het terrein in gebruik is begaan ze een misdaad, want ze tasten de gezondheid van velen aan.

De gekozen typering delen wij niet. Wel is het zo dat de belangen en feiten zijn zoals ze er liggen. De Stichting RES pleegt met haar aanvraag voor een Wet milieubeheer geen misdaad, maar maakt gebruik van haar rechten. De term 'misdad' is ons inziens dan ook misplaatst in dit kader.

Op 11 september hebben we van dhr./mevr. P.A. Gommers de volgende zienswijzen ontvangen.

45.

Het feit dat er in 1986 al een vergunning is verstrekt mag geen reden zijn een nieuwe vergunning te verstrekken. De tijden zijn drastisch veranderd. Milieu- en energieproblemen nopen ons tot een andere levensstijl.

De aanvraag en de vergunning passen binnen de nu geldende wet en regelgeving.

46.

795 uur, d.w.z. circa om de 3 dagen worden we 8 uur lang geterroriseerd door een groep die zoveel mogelijk lawaai wil maken.

Zie het gestelde onder 3.

47.

Het crossterrein bevindt zich op ca. 500 meter van de bebouwde kom en maar liefst 4 à 5 meter boven maaiveld. In de zomer is de stank te ruiken van de uitlaatgassen. In de winter zijn ze te zien vanuit de slaapkamer.

Zie het gestelde onder 3 en 15.

48.

Verder is er twijfel over het rekenmodel van Peutz. Wanneer is dit voor het laatst geupdated. Voordat je begint moet je een geluidsprognose maken. Hier zijn verschillende bureaus voor die in dit soort berekeningen zijn gespecialiseerd.

De vraag is of de rekenmethode van Peutz voldoende rekening houdt met windkracht, windrichting (bijna altijd in onze richting), gebouwen (terugkaatsing op gebouwen) en aard van het geluid (dit is een grote boosdoener). Uit eigen metingen van een paar jaar geleden blijkt dat regelmatig over de toegestane grens wordt gegaan. Het crossterrein hoort daar niet.

De berekening van Peutz is uitgevoerd volgens het gestelde in de Handleiding meten en rekenen industriellawaai. Peutz maakt gebruik van het enige in Nederland beschikbare model voor het uitvoeren van berekeningen. Ook andere adviesbureaus en de provincie gebruiken dit rekenmodel dat voldoet aan de handleiding meten en rekenen industriellawaai. Uit onze eigen controlemetingen is gebleken dat het motorcrossterrein voldoet aan de in de vergunningsvoorschriften opgenomen grenswaarden.

49.

Het is niet nodig om in de ergernis te zitten. Er zijn namelijk oplossingen om het menselijker te maken, nl.

- Het geluid van de crossmotor kan technisch gezien door demping naar beneden gebracht worden;
- Een van stenen gestapelde geluidswal aanbrengen tussen het crossterrein en Axel die hoog en gesloten is.
- Continu geluidsmeting tijdens crossen moet mogelijk zijn met de huidige digitale techniek. Hier voorkom je wel en nietes tussen de partijen. Op sommige circuits in Nederland kom je niet aan de start als de auto teveel geluid maakt.

Het motorcrossterrein wordt alleen gebruikt door motoren die voldoen aan de richtlijnen van de KNMV. Hiermee is voldoende gewaarborgd dat de motoren voldoen aan de best beschikbare techniek. De KNMV stelt de geluidseisen van de motoren iedere paar jaar naar beneden bij zodat de motoren iedere keer stiller worden. Op dit moment is er al een aarden wal tussen het motorcrossterrein en de kern Axel. Het heeft geen extra geluiddempende werking als deze

vervangen wordt door een stenen wal. Voor het uitvoeren van metingen hebben wij voorschrift 3.13 tot en met 3.15 opgenomen.

8 BESLUIT

Wij hebben op grond van het bovenstaande besloten om aan Stichting Recreatieve Exploitatie Smitsschorre de gevraagde vergunning te verlenen overeenkomstig de aanvraag en de daarbij overgelegde stukken, die bij dit besluit behoren en als zodanig zijn gewaarmerkt, voor zover daarvan niet wordt afgeweken.

Aan deze vergunning verbinden wij de volgende voorschriften.

Voorschriften behorende bij de revisievergunning voor de Stichting Recreatieve Exploitatie Smitsschorre te Axel, voor de inrichting aan de Lageweg 4 te Axel.

INHOUDSOPGAVE

0	Begrippen	23
1	Algemeen	24
2	Bodem	25
3	Geluid	26
4	Indirecte lozingen	29
5	Beëindigen bedrijfsactiviteiten	30
6	Lucht	30
7	Afval	30
8	Brandveiligheid	31
9	Registraties	31

0 BEGRIPPEN

Baannorm

De baannorm bedraagt 102 dB(A), gemeten volgens de dynamische methode.

Bondswedstrijd:

Wedstrijd met maximaal 40 motorcrossers in de motorsportbaan. Bondswedstrijden kunnen worden georganiseerd door de Stichting RES maar ook door derden zoals de KNMV of een partij uit bijvoorbeeld België.

Circuit

Zie motorsportbaan.

Dynamische methode

Het uitvoeren van geluidsmetingen van individueel voorbijkomende motoren op een acceleratiepunt langs de motorsportbaan. De microfoon is geplaatst op 7,5 m uit het hart van het hoofdrijspoor en onder een hoek van 45 graden in de rijrichting.

Bovenstaande metingen dienen aan de volgende meetvoorwaarden te voldoen:

- Gedurende de keuring mag het omgevingsgeluid binnen een straal van 5 meter van de microfoon niet hoger zijn dan 90 dB(A).
- De instrumenten voor geluidscntrole moeten voldoen aan de internationale norm IEC 651, type 1 of type 2. De geluidsmeter moet regelmatig worden gekalibreerd voor controle en afregeling van de meter tijdens de gebruikperiode.
- Er wordt in de stand "slow" gemeten. Een geluidskeuring moet niet plaatsvinden in de regen. Motoren worden gemeten met de windrichting afzijdig van de microfoon.
- Als gevolg van de invloed van de omgevingstemperatuur op de geluidstesten is bij 20° de aanwijzing correct. Voor controles, uitgevoerd bij temperaturen beneden de 10°, is er een tolerantie van + 1 dB(A) en voor controles beneden 0° is de tolerantie + 2 dB(A).

Junioren baan

Zie motorsportbaan.

KAM

Kwaliteit, Arbo en Milieu.

KNMV

Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging.

Milieumat

De minimale grootte van de milieumat dient zodanig te zijn dat de motorfiets er volledig op kan staan. Het opnamevermogen dient ca. 1,5 liter olie per vierkante meter matoppervlak te zijn. De rug van de mat dient van kunststof te zijn welke bestand is tegen de in- en bij de motor gebruikte vloeistoffen en moet trek- en scheurvast te zijn. De mat mag niet doorlekken. Een mat met scheuren of gaten mag niet worden gebruikt.

Motorsportbaan

Het deel van de inrichting dat is specifiek ingericht voor de motorcross (de startplaats, de baan met bijbehorende springschansen). De motorsportbaan bestaat uit twee delen, te weten de hoofdbaan en de juniorenbaan. De juniorenbaan wordt gebruikt voor kleine motoren, de hoofdbaan kan voor alle motorklassen gebruikt worden. Op de kaartbijlage (kaartnummer MGE 500) van deze beschikking zijn de grenzen van de motorsportbaan weergegeven. De hierop afgebeelde loop van de baan is indicatief en kan met uitzondering van de startpositie gewijzigd worden.

Publieksevenement

Wedstrijden waarbij toeschouwers toegang verkrijgen.

Rennerskwartier

Het gedeelte van de inrichting dat is ingericht als kampeerterrein en parkeerterrein. Op de kaartbijlage (kaartnummer MGE 500) van deze beschikking zijn de grenzen van het kampeerterrein en parkeerterrein weergegeven.

Testen motoren

Het testen, proefdraaien, afstellen en eventueel repareren van motoren op het rennerskwartier.

Trial

Een Trial is een wedstrijd waarbij de conditie, bekwaamheid en regelmatigheid van de rijders de basis vormen voor het resultaat. Het gaat hierbij niet om snelheid, maar om rijvaardigheid, behendigheid en motorbeheersing.

Wedstrijddag

Dag waarop een bondswedstrijd of clubwedstrijd georganiseerd wordt.

1 ALGEMEEN**1.1**

De vergunninghouder meldt voorgenomen bijzondere bedrijfsomstandigheden ten minste 7 dagen voor de aanvang van de uitvoering schriftelijk aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

De vergunninghouder neemt maatregelen om deze bijzondere bedrijfsomstandigheden zo snel mogelijk te beëindigen. Tevens treft de vergunninghouder voorzieningen om de extra milieubelasting zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te reduceren.

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de te nemen maatregelen om de milieubelasting te reduceren.

1.2

Alle werkzaamheden die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben worden uitsluitend verricht volgens daartoe door de vergunninghouder verstrekte voorschriften en instructies.

De vergunninghouder verleent voor werkzaamheden in situaties waarin bovenstaande voorschriften en/of instructies niet voorzien of waarbij daarvan moet worden afgeweken, schriftelijk toestemming. De vergunninghouder ziet er op toe dat er volgens de voorschriften en instructies wordt gewerkt.

1.3

Het terrein van de inrichting is aan alle zijden zodanig afgesloten of staat zodanig onder toezicht, dat het betreden van het terrein door onbevoegden redelijkerwijs niet mogelijk is.

1.4

In de inrichting is tijdens het openstellen van de motorsportbaan tenminste 1 persoon aanwezig, die geïnstrueerd is en kennis heeft van de inhoud van de aan deze beschikking verbonden voorschriften.

1.5

De toegang tot de inrichting is buiten de openingsuren en als er niemand binnen de inrichting aanwezig is, gesloten.

Bij de ingang van de inrichting is een bord aanwezig waarop duidelijk is vermeld:

- verboden toegang voor onbevoegden
- de openingstijden van de inrichting
- (alarm) telefoonnummer

1.6

De aanvraag en daarbij gewaarmerkte onderdelen maken onderdeel uit van de vergunning. Voor zover de aanvraag dan wel de onderdelen iets anders bepalen dan de voorschriften, zijn de voorschriften bepalend.

2 BODEM

Opslag en werken met diesel en oliën

2.1

De opslag van en het werken met diesel en gasolie voldoet binnen 6 maanden na het in werking treden van deze beschikking aan de volgende paragrafen van PGS 30:

- paragraaf 4.2.12 (kleinschalige aflevering)
- paragraaf 4.3.3, 4.3.4, 4.3.6, 4.3.8, 4.3.10 ¹⁾ en 4.3.11 (Installatievoorschriften)
- paragraaf 4.4 (gebruiksvoorschriften)
- paragraaf 4.5 (inspectie, keuring, onderhoud en reparatie) ²⁾

¹⁾ Het aftanken geschiedt in pandig, derhalve is een voorziening voor de afvoer van hemelwaterafvoer hier niet noodzakelijk.

²⁾ Bij de Stichting RES is er sprake van een bestaande tank. Dit zal betekenen dat mogelijk niet voldaan wordt aan het gestelde onder de kop van paragraaf 4.5. Op basis van voorschrift 4.5.12 van de PGS 30 kan de Stichting RES hier binnen een reële termijn (in casu 6 maanden) wel aan voldoen.

2.2

Afgifte van diesel vindt uitsluitend plaats aan het tot de inrichting behorende materieel.

2.3

De opslag van hydraulische olie, smeerolie en universeel reinigingsmiddel (K3 vloeistoffen) vindt plaats boven een of meerdere lekbakken. Een lekbak heeft voldoende opvangcapaciteit, welke tenminste de inhoud van het grootste vat / tank + 10 % van de overige vaten / tanks kan opvangen. De bak kan o.a. bestaan uit:

- plaatstalen of kunststoffen constructie;
- een betonvloer met betonrand of goed afgedicht opgaand metselwerk.

Lekbakken zoals hierboven bedoeld worden zodanig geplaatst, dat geen (regen) water in lekbak kan geraken.

2.4

In het opslaggebouw voor de vloeistoffen (in casu de romney-loods) geldt een verbod op roken en open vuur. Dit moet zijn aangegeven overeenkomstig bijlage XA bij artikel 10 van de Arbo omstandighedenwet.

2.5

Het aftappen van vloeistoffen en werkzaamheden aan vloeistof bevattende onderdelen aan het eigen materieel (zie paragraaf 4.7 van de aanvraag) geschiedt boven een vloeistofkerende vloer en een opvangvoorziening met een overmaatse inhoud in de romney-loods.

2.6

Gemorste of gelekte vloeistoffen worden terstond opgeruimd. Daartoe zijn binnen de inrichting voldoende absorptiemiddelen aanwezig. Dit geldt ook voor spills op de motorsportbaan of het rennerskwartier.

2.7

Vergunninghouder stelt gedragsvoorschriften met betrekking tot het werken met (diesel)oliën en de hieruit voortkomende afvalstoffen op, waarin ten minste wordt aangegeven wanneer en op welke wijze de opslagplaats, de emballage voor de genoemde stoffen en de vloer worden gecontroleerd op lekkages of vloeistofdichtheid. De gedragsvoorschriften zijn op de plaatsen waar gewerkt wordt met vloeistoffen zodanig zichtbaar aanwezig dat een ieder daarvan op een eenvoudige wijze kennis kan nemen.

2.8

Op het terrein van de inrichting worden geen:

- materialen en/of afvalstoffen verbrand (m.u.v. houtskool op barbecues);
- afvalstoffen op of in de bodem gebracht om deze stoffen daar te laten;
- vloeistoffen zoals brandstoffen, oliën, vetten en accuzuur in de bodem gebracht;
- brandbare vloeistoffen behorende tot de K1-klasse gebruikt voor reinigingsdoeleinden.

Afspuitplaats motoren

2.9

Voor de vloeistofdichte bak van de afspuitplaats van motoren is een geldige PBV verklaring Vloeistofdichte Voorziening volgens de CUR/PBV Aanbeveling 44 aanwezig.

2.10

Het gebruik van water onder verhoogde druk vindt uitsluitend plaats op de daarvoor bestemde afspuitplaats en moet aan minimaal drie zijden op afdoende wijze zijn afgeschermd. Deze afscherming dient zodanig te zijn geconstrueerd, dat zich geen oliën, vetten, modder of stoom / water ten gevolge van het reinigen buiten de spuitplaats kan verspreiden.

Onderhoudswerkzaamheden aan motoren in het rennerskwartier

2.11

Herstelwerkzaamheden aan motoren, waarbij olie, koelvloeistof of brandstof kunnen vrijkomen vinden uitsluitend plaats in het rennerskwartier. Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van een milieumat (de motor staat volledig op de milieumat).

3 GELUID

3.1

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$), veroorzaakt door de inrichting en de binnen de inrichting aanwezige geluidbronnen bedraagt op de bij de vergunning gevoegde tekening (MGE 500) aangegeven controlepunten, niet meer dan:

Controle-punt	Rijksdriehoek-coördinaat	Meethoogte	07.00 tot 19.00 uur	19.00 tot 20.00 uur
1	x = 50.717 ; y = 364.820	5 meter	61 dB(A)	52 dB(A)
1	x = 50.717 ; y = 364.820	10 meter	62 dB(A)	54 dB(A)
2	x = 50.156 ; y = 364.296	5 meter	59 dB(A)	51 dB(A)
2	x = 50.156 ; y = 364.296	10 meter	60 dB(A)	52 dB(A)
3	x = 50.657 ; y = 364.030	5 meter	60 dB(A)	52 dB(A)
4	x = 51.103 ; y = 364.562	5 meter	58 dB(A)	50 dB(A)
4	x = 51.103 ; y = 364.562	10 meter	59 dB(A)	51 dB(A)

3.1.a

Maximale geluidsniveaus ($L_{Amax} = L_i - C_m$), gemeten in de meterstand 'fast', veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties, alsmede door binnen de inrichting uitgevoerde werkzaamheden zijn op de gevels van de woningen gelegen aan de Lageweg 1 en 2, Zuidsingel 16 t/m 40 en Churchillaan 1 t/m 23 niet hoger dan:

- 75 dB(A) op wedstrijddagen in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur;
- 70 dB(A) op trainingsdagen in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur;
- 65 dB(A) op trainingsdagen in de periode tussen 19.00 en 20.00 uur.

3.2

Meting en beoordeling van geluidsniveaus geschiedt volgens module C methode II. uit de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai", uitgave 1999.

Motorsportbaan

3.3

Buiten de motorsportbaan mag niet worden gecroost. Hiertoe dient de ingang van de baan duidelijk gemarkeerd te zijn.

3.4

Op de motorsportbaan is het crossen met motorfietsen, zijspannen en quads toegestaan. Het gebruik van trialmotoren is toegestaan tijdens de openingstijden van de motorsportbaan op een apart, binnen de inrichting afgezet trialbaan.

3.5

Op het rennerskwartier draaien motoren uitsluitend en slechts zoveel als noodzakelijk ten behoeve van het testen van de motoren. Op het rennerskwartier mogen de motoren alleen stapvoets worden verplaatst. Bij het wachten voordat de motorsportbaan of de juniorbaan mag worden betreden dient de motor te worden uitgezet. Dit wordt middels een bord bij de ingang van de baan aangegeven.

3.6

De vorm van de motorsportbaan kan vrij worden aangepast, waarbij als randvoorwaarde geldt dat dit binnen de grenzen van de motorsportbaan gebeurt. Tevens wordt de startpositie zoals aangegeven op bijlage 2 van de aanvraag niet verplaatst.

Openingstijden

3.7

Op 1^e kerstdag, 1^e paasdag en 1^e pinksterdag worden geen trainingen en wedstrijden gehouden.

3.8

De motorsportbaan is geopend overeenkomstig de onderstaande tabel.

	Openingsdagen	openingstijden	periode / frequentie
Trainingen	Woensdag	13.00 – 20.00 uur 13.00 – 18.00 uur	1 april tot en met 31 oktober (zomerperiode) 31 oktober tot en met 1 april (winterperiode)
	Zaterdag	13.00 – 18.00 uur	gedurende het hele jaar
	Zondag	12.00 – 17.00 uur	5 zondagen in eerste kwartaal van het kalenderjaar
Wedstrijden	Maandag tot en met zaterdag	11.00 – 18.00 uur	10 maal per kalenderjaar
	Maandag tot en met zaterdag	9.00 – 18.00 uur	10 maal per kalenderjaar

Voor alle activiteiten geldt:

- Maximaal 40 renners in de hoofdbaan
- Maximaal 15 renners in de juniorenbaan (max. bronvermogen van 108 dB(A))

- op de motorsportbaan zijn toegestaan crossmotoren, off the road motoren (enduro), zijspannen, hiermee vergelijkbare crossmotoren en quads

3.9

Uiterlijk 1 week voor aanvang van de eerste wedstrijd van het kalenderjaar wordt de wedstrijdkalender ter informatie opgestuurd naar de directie Ruimte, Milieu en Water. De kalender wordt tevens publiekelijk bekend gemaakt, bijvoorbeeld door publicatie op internet.

De vergunninghouder kan bij bijzondere omstandigheden besluiten de wedstrijd af te gelasten en naar een nieuwe datum te verschuiven. Vergunninghouder stelt de directie Ruimte, Milieu en Water hiervan zo spoedig mogelijk van op de hoogte. Indien een wedstrijd danwel de hieraan voorafgaande training nog niet is begonnen kan de wedstrijd tot op een andere, nader te bepalen dag worden uitgesteld. De directie Ruimte, Milieu en Water wordt hiervan terstond op de hoogte gebracht, hetgeen voor de officiële start van de wedstrijddag (dus voor 09.00 of 11.00 uur) zal gebeuren.

Eventuele wijzigingen in de wedstrijdkalender (een extra dag, danwel een nieuwe dag i.v.m. afgelasting) wordt zo spoedig mogelijk publiekelijk bekend gemaakt. De gewijzigde kalender wordt ter informatie opgestuurd aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

3.10

Gedurende maximaal 2 dagen per kalenderjaar mogen de wedstrijden uitlopen tot uiterlijk 19.00 uur. Dit indien er tijdens de wedstrijd sprake is van onvoorziene omstandigheden. Dit dient bij voorkeur dezelfde dag, doch uiterlijk de volgende werkdag voor 12.00 te worden gemeld aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

Omroepinstallatie

3.11

Het is niet toegestaan de omroepinstallatie te gebruiken voor muziek of wedstrijdverslag. Het gebruik voor noodzakelijke mededelingen is wel toegestaan. Hieronder valt in ieder geval het testen van de installatie en het oproepen van de motorcrossers t.b.v. het opstellen van de start. Daarnaast valt te denken aan mededelingen ten behoeve van de veiligheid het publiek of het voorkomen danwel verhelpen van gevaarlijke situaties.

3.12

De luidsprekers zijn zodanig opgesteld dat de uitstralingsrichting niet gericht is in de richting van Axel. De opstelhoogte is maximaal 3 meter boven de grond of indien zij op de geluidswal worden opgesteld maximaal 1 meter hoog.

Metingen

3.13

Binnen zes maanden na het in het werking treden van de beschikking dient vergunninghouder een voorstel ter goedkeuring in te dienen betreffende meten en interne handhaving van de geluidsniveaus van de individuele motoren in de motorsportbaan. Het meetvoorstel dient de volgende uitgangspunten te bevatten:

- a) continue automatische meting met een vaste microfoonopstelling gebaseerd op dynamische meetmethode;
- b) uitlezing van de meting op een locatie die bemand is tijdens openstelling van het circuit;
- c) instelbare alarmwaarde met direct waarneembaar signaal op de onder b. genoemde locatie;
- d) te nemen maatregelen bij inkomen van het onder c. genoemde signaal.

3.14

Tijdens de openingsuren van de motorsportbaan zoals bepaald in voorschrift 3.8 worden na goedkeuring van de meetmethode door de provincie geluidsmetingen volgens de door de provincie goedgekeurde meetmethode uitgevoerd. Deze verplichting treedt in werking 3 maanden na de goedkeuring van het in voorschrift 3.13 opgenomen meetvoorstel.

3.15

De resultaten van de metingen van de meetinstallatie zoals bedoeld in voorschrift 3.13 en 3.14 van de baanmetingen dienen op verzoek van de directie Ruimte, Milieu en Water te worden getoond dan wel te worden toegezonden. De gegevens worden minimaal 3 jaar bewaard.

4 INDIRECTE LOZINGEN

4.1

De vergunninghouder brengt bedrijfsafvalwater pas in het openbaar riool, als door de samenstelling, eigenschappen en hoeveelheid ervan:

- de doelmatige werking van het openbaar riool, een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk of de bij het openbaar riool of zuiveringstechnisch werk behorende apparatuur, niet wordt belemmerd;
- de verwerking van slib, afkomstig uit het openbaar riool of een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk niet wordt belemmerd;
- de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van het oppervlaktewater zoveel mogelijk worden beperkt.

4.2

Het afvalwater dat de vergunninghouder op het openbaar riool loost, bevat geen:

- grove of snel bezinkende bedrijfsafvalstoffen;
- bedrijfsafvalstoffen, die door versnijdende of vermalende apparatuur zijn versneden of vormalen tenzij het stoffen betreft die ook zonder te zijn versneden geloosd mogen worden;
- gevaarlijke afvalstoffen, waarvan kan worden voorkomen dat deze in de riolering terechtkomt;
- stoffen die stankoverlast buiten de inrichting kunnen veroorzaken;
- stoffen die brand- en/of explosiegevaarlijk zijn.

4.3

Bedrijfsafvalwater kan te allen tijde bemonsterd worden. Daartoe wordt het via een controleput geleid. De controleput is zo geplaatst dat deze goed bereikbaar en toegankelijk is.

4.4

Het op het openbaar riool te lozen bedrijfsafvalwater voldoet in enig steekmonster, ten minste aan de volgende eisen:

- de zuurgraad, uitgedrukt in pH-eenheden, is niet lager dan 6,5 en niet hoger dan 9,0, volgens NEN 6411;
- het sulfaatgehalte bedraagt niet meer dan 300 mg/l, volgens NEN 6487;
- het gehalte aan minerale olie is niet hoger dan 50 mg/l, volgens NEN-en-ISO 9377-2
- de temperatuur is niet hoger zijn dan 30 °C, volgens NEN 6414;
- het gehalte aan onopgeloste bestanddelen bedraagt niet meer niet meer dan 100 mg/l, volgens NEN 6621.

4.5

De vergunninghouder waarborgt de goede werking van de slib/zandvangput (in casu de wasplaats zelf) en de olie/benzine afscheider. Daartoe inspecteert vergunninghouder deze elk kwartaal en ontdoet deze zonodig van zand/slib respectievelijk olie/benzine.

De vergunninghouder legt de resultaten van de inspecties alsmede de hoeveelheden afgevoerd slib/zand respectievelijk olie/benzine in een milieulogboek vast. Deze gegevens worden gedurende twee jaar op de inrichting bewaard. De vergunninghouder kan dit milieulogboek te allen tijde op verzoek tonen.

4.6

Na elke lediging dient de olie afscheider direct volledig gevuld te worden met schoon leiding- of bronwater.

5 BEËINDIGEN BEDRIJFSACTIVITEITEN

5.1

De vergunninghouder draagt er zorg voor dat hij bij de beëindiging van (een deel van) de activiteiten de nodige maatregelen treft om het gevaar van verontreiniging te voorkomen en de inrichting weer in een bevredigende toestand te brengen.

De vergunninghouder stelt de directie Ruimte, Milieu en Water hiervan zo spoedig mogelijk op de hoogte. De vergunninghouder verwijdt, onverlet het bepaalde in de voorschriften 5.2 en 5.3, (delen van) installaties die structureel buiten werking zijn gesteld, tenzij hij de (delen van de) installaties in een zodanige staat van onderhoud houdt dat nadelige gevolgen niet kunnen optreden.

5.2

De vergunninghouder meldt de beëindiging van de bedrijfsactiviteiten of een productieproces direct aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

Voor de feitelijke beëindiging onderzoekt de vergunninghouder de bodem (grond en grondwater) van de inrichting conform de Nederlandse eenheidsnorm NEN 5740 "bodem onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek" of "het Bodemonderzoek Milieuvergunning en BSB met protocol voor gecombineerd bodemonderzoek", SDU, Den Haag, oktober 1993, ISBN 90-120-81181.

De vergunninghouder legt de resultaten van het onderzoek vóór de feitelijke beëindiging van de activiteiten ter informatie voor aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

5.3

Uiterlijk zes weken voorafgaand aan de uitvoering van het in voorschrift 5.2 bedoelde onderzoek legt de vergunninghouder de opzet van dit onderzoek ter informatie voor aan de directie Ruimte, Milieu en Water.

In deze opzet wordt tenminste de aard en omvang van het onderzoek vermeld.

6 LUCHT

6.1

Als zichtbare stofverspreiding tot buiten de inrichting optreedt moet de motorsportbaan vochtig worden gehouden of moet gebruik van de crossbaan worden gestaakt.

6.2

Aan een stook- of verwarmingsinstallatie en een verbrandingsgasafvoersysteem wordt ten minste eenmaal per jaar onderhoud verricht. Alle verrichtingen aan deze installatie worden opgetekend in een logboek, wat binnen de inrichting aanwezig is en op verzoek aan het bevoegd gezag kan worden getoond.

6.3

Alle motoren op de motorsportbaan zijn zodanig afgesteld dat luchtverontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen cq. beperkt.

6.4

Alle (diesel-)motoren van de op de inrichting gebruikte tractoren, shovels en dergelijke, en ook de (diesel-)motoren van de op de inrichting eventueel gebruikte motorpompen, generatorsets en dergelijke, dienen zodanig te worden onderhouden en te worden afgesteld dat roetuitstoot en verdere milieubelasting zo veel mogelijk wordt beperkt.

7 AFVAL

7.1

Gebruikte poetsdoeken, absorptiematerialen en overig gevaarlijk afval, die vrijkomen bij onderhoudswerkzaamheden en het verwijderen van gemorste dieselolie, en andere oliën dienen in vloeistofdichte en afgesloten emballage te worden bewaard, die bestand is tegen dit product.

7.2

De inrichting is ordelijk en wordt zo vaak als nodig schoongemaakt. Insecten, knaagdieren en ander ongedierte worden zo vaak als nodig is, verwijderd en bestreden. Alle binnen de inrichting vrijkomende afvalstoffen worden regelmatig afgevoerd, doch in elk geval binnen 5 werkdagen na elk publieksevenement.

7.3

De binnen de inrichting aanwezige afvalstoffen worden zodanig opgeslagen dat nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen. Hiertoe draagt vergunninghouder zorg voor de plaatsing van voldoende afvalbakken op de inrichting tijdens publieksevenementen.

7.4

Etenswaren, de verpakking daarvan, sport- of spelmaterialen of uit de inrichting afkomstig zwerfvuil of andere voor de inrichting bestemde materialen die ten tijde van een publieksevenement binnen een straal van 25 meter van de inrichtingsgrens en langs de Lageweg tot aan de rotonde terechtkomen, worden zo vaak als nodig, uiterlijk daags na het evenement verzameld.

7.5

Afvalstoffen worden afgegeven aan een daartoe erkende inzamelaar.

8 BRANDVEILIGHEID

8.1

Brandblussers en/of slanghaspels moeten zich tenminste bevinden:

- nabij de opslag van brandbare vloeistoffen;
- in de romney-loods;
- in de kantine;
- op het rennerskwartier en de motorsportbaan ten tijde van wedstrijden.

8.2

De blusmiddelen zoals bedoeld in voorschrift 8.1 moeten onbelemmerd bereikt kunnen worden en steeds tot onmiddellijk gebruik gereed zijn. Voor de blusmiddelen op het rennerskwartier en de motorsportbaan geldt dit alleen ten tijde van wedstrijddagen.

8.3

Draagbare blustoestellen en slanghaspels moeten tweejaarlijks door een deskundige worden gecontroleerd. Het onderhoud van draagbare blustoestellen moet overeenkomstig NEN 2559 en slanghaspels moet overeenkomstig NEN-EN 671-3 geschieden.

9 REGISTRATIES

9.1

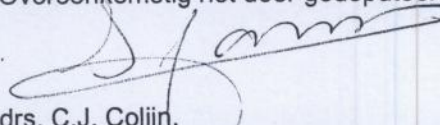
De vergunninghouder houdt een administratie bij over het gebruik van milieugevaarlijke stoffen (dieselolie, diverse oliën, reinigingsmiddelen, etc.), energie (electra) en water. Vergunninghouder registreert minimaal:

- datum en hoeveelheid aangevoerde stoffen
- afvoer afvalstoffen (omschrijving van aard, datum, hoeveelheid, transporteur)
- energieverbruik (electra) en waterverbruik

De vergunninghouder kan bovenstaande gegevens ten allen tijde op verzoek van het bevoegd gezag tonen.

Overeenkomstig het door gedeputeerde staten genomen besluit,

b.a.


drs. C.J. Colijn,
Directeur Directie Ruimte, Milieu en Water.

Mededelingen

1. Beroep

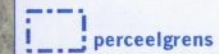
Wij herinneren belanghebbenden, voor zover nodig, aan het bepaalde in artikel 20.1 van de Wet milieubeheer en artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht, op grond waarvan gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop een exemplaar van de beschikking ter inzage is gelegd, beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het beroepsschrift moet in tweevoud worden ingediend.

Indien tegen dit besluit beroep wordt ingesteld kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Wet op de Raad van State en artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend. Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, 's-Gravenhage.

2. Een afschrift van dit besluit is toegezonden aan:

1. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Terneuzen;
2. de VROM-Inspectie regio Zuid-West;
3. het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen.
4. diegenen die beroep hebben aangetekend tegen het besluit d.d. 22 augustus 2006 (kenmerk RMW0609421/17)

Legenda



perceelgrens



motorsportbaan



controlepunt geluid

Controlepunt geluid t.b.v.
Wet Milieubeheervergunningen
Stichting Recreative Exploitatie
Smitsschorre



Auteur:	P.M.
Datum:	juni 2008
Project:	Wet Milieubeheervergunningen
Kaartnummer:	MGE 500
Schaal:	1:5.000

PROVINCIE ZEELAND
Directie Ruimte, Milieu en Water
Afdeling

