

ADVIES

OMGEVINGSVERGUNNING ACTIVITEIT MILIEU

Datum: 16 maart 2015

Gemeente: Bronckhorst

Zaaknummer BG: 2012-1391

Onderwerp

Op 28 november 2012 is bij de gemeente Bronckhorst een aanvraag voor een vergunning op grond van Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna Wabo) ingediend door de Halmac. Het betreft een aanvraag voor het veranderen en in werking hebben van motorcrossterrein De Kappenbulten op het adres Wolfersveenweg 29 in Zelhem. Concreet wordt verzocht om een vergunning voor het wijzigen van een inrichting, revisie (artikel 2.1, lid 1 onder e. in samenhang met artikel 2.6 Wabo).

Ontvankelijkheid

In artikel 2.8 van de Wabo, in paragraaf 4.2 van het Besluit omgevingsrecht en in de Regeling omgevingsrecht is aangegeven welke informatie noodzakelijk is voor een ontvankelijke aanvraag voor een omgevingsvergunning. Op basis van de Regeling omgevingsrecht hebben wij de aanvraag getoetst op ontvankelijkheid. Op 7 oktober 2014 zijn de laatste stukken toegevoegd. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag sindsdien voldoende informatie bevat. Op basis hiervan kunnen wij de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving goed beoordelen. De aanvraag is dan ook ontvankelijk.

Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning heeft van 27 november 2014 tot en met 7 januari 2015 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn er zienswijzen ingediend. Voor de behandeling van de ingekomen zienswijzen verwijzen wij naar hoofdstuk 15 van Bijlage 2 – inhoudelijke overwegingen bij dit advies.

Naar aanleiding van het ingekomen verzoek met betrekking tot een ondergeschikte wijziging van de op 28 november 2012 ingediende omgevingsvergunningaanvraag en de ingekomen zienswijzen hebben wij een aantal wijzigingen aangebracht in bijlage 1 (voorschriften milieu) en 2 (inhoudelijke overwegingen) van ons advies. Deze wijzigingen zijn cursief en vet weergegeven.

Advies

Wij adviseren om, gelet op de overwegingen die zijn genomen in bijlage 2 Inhoudelijke overwegingen bij dit advies en gelet op artikel 2.1 en 2.2 van de Wabo, te besluiten:

1. De vergunning te verlenen voor de volgende activiteiten en werkzaamheden:
 - Revisie, inrichting veranderen en in werking hebben, Milieu (Artikel 2.1, lid 1, onder e, in samenhang met artikel 2.6 van de Wabo)
2. De volgende ingediende documenten onderdeel uit te laten maken van de vergunning:
 - aanvraagformulier omgevingsvergunning, OLO-nummer 650909 van 28 november 2012;
 - brief van HALMAC met verzoek wijzigen vergunningaanvraag van 23 augustus 2013;
 - plattegrondtekening van de inrichting van SAB, kenmerk 140117 van 7 februari 2014, laatst gewijzigd op 2 oktober 2014;
 - akoestisch onderzoek van Adviesburo van der Boom, kenmerk 12-213r8 van 29 september 2014;
 - toelichting op de aanvraag om een omgevingsvergunning van 29 januari 2014;
 - e-mail met ondergeschikte wijziging omgevingsvergunningaanvraag van de heer C.G.J.M. Termaat van Van Iersel Luchtman N.V., van 28 januari 2015.
3. Aan de vergunning de voorschriften uit bijlage 1 Voorschriften Milieu te verbinden.

Beroep en voorlopige voorziening

Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u hiertegen in beroep gaan bij de Rechtbank Gelderland. Ook kunt u een voorlopige voorziening indienen.

Beroep

Als u het niet eens bent met ons besluit, dan kunt u hiertegen in beroep gaan bij de Rechtbank Gelderland, locatie Arnhem, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem. Via het digitaal loket bestuursrecht op www.rechtspraak.nl kunt u met gebruik van DigiD ook digitaal een beroepschrift indienen. Regels voor het indienen van een beroepschrift:

- het beroepschrift moet binnen 6 weken na de dag van bekendmaking van het besluit worden ingediend. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit is bekendgemaakt. Overschrijding van deze termijn kan leiden tot een niet-ontvankelijkverklaring. Dit betekent dat het besluit onherroepelijk is geworden en de rechter niet ingaat op uw bezwaren;
- vermeld in uw ondertekende beroepschrift uw naam en adres en/of de naam en het adres namens wie u beroep aantekent, de dagtekening en een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- geef in het beroepschrift duidelijk aan waarom u het niet eens bent met het besluit;
- zend een kopie van het bestreden besluit mee;
- aan het indienen van een beroep zijn griffiekosten verbonden. U ontvangt hiervoor een acceptgiro van de Rechtbank.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaar- of beroepschrift schorst de werking van een besluit niet: het besluit treedt toch in werking. Als u vindt dat de werking van het besluit moet worden tegengehouden, kunt u een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter. Regels voor het indienen van een verzoek om een voorlopige voorziening:

- u richt uw verzoek aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Gelderland, locatie Arnhem, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem; via het digitaal loket bestuursrecht op www.rechtspraak.nl kunt u met gebruik van DigiD ook digitaal een voorlopige voorziening vragen;
- geef duidelijk aan waarom u van mening bent dat er sprake is van onverwijlde spoed en een voorlopige voorziening nodig is;
- een verzoek om voorlopige voorziening wordt alleen in behandeling genomen als u tevens een beroepschrift heeft ingediend. Als bewijs hiervan is het nodig dat u een kopie van het beroepschrift en een kopie van het bestreden besluit meestuurt;
- aan het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening zijn griffiekosten verbonden. U ontvangt hiervoor een acceptgiro van de Rechtbank.

BIJLAGE 1 – VOORSCHRIFTEN MILIEU

1	Algemeen	6
1.1	Algemene voorschriften	6
2	Afvalstoffen	7
2.1	Algemeen	7
3	Geluid	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Trainingen op zaterdag	8
3.3	Trainingen op woensdagnamiddag	9
3.4	Trainingen op woensdagmiddag	9
3.5	Trainingen op woensdagavond	10
3.6	Dealmiddagen	10
3.7	Bromfietscross.....	11
3.8	Clubcross.....	11
3.9	Wedstrijden	12
3.10	Overige activiteiten	12
3.11	Gedragsvoorschriften.....	13
3.12	Registratie gegevens	13
3.13	Controle geluidproductie	13
3.14	Motorcrossseizoen.....	14
3.15	Aanvullende geluidvoorschriften	14
4	Stof	14
4.1	Algemeen	14
5	Transportmiddelen (geen crossmotoren)	14
5.1	Algemeen	14
6	Nazorg	15
6.1	Algemeen	15

BIJLAGE 2 - INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN

1	Inrichting	16
1.1	Inleiding	16
1.2	Toetsing revisie	16
1.3	Huidige vergunningsituatie	16
1.4	Locatie van de inrichting	16
1.5	Aangevraagde activiteiten	16
2	Activiteitenbesluit milieubeheer.....	19
2.1	Algemeen	19
3	Beste Beschikbare Technieken	19
3.1	Algemeen	19
3.2	Conclusies BBT	19
4	Afval	20
4.1	Afvalpreventie	20

4.2	Afvalscheiding	20
5	Bodem	20
5.1	Het kader voor de bescherming van de bodem	20
5.2	De bodembedreigende activiteiten	20
5.3	Beoordeling en conclusie verwaarloosbaar bodemrisico	20
6	Energie	21
7	Brandveiligheid.....	21
7.1	Bouwbesluit 2012	21
7.2	Reservoir of tank	22
8	Geluid en trillingen.....	22
8.1	Algemeen	22
8.2	Representatieve bedrijfssituatie (RBS)	22
8.3	Incidentele bedrijfssituatie (IBS)	24
8.4	Belangenafweging	27
8.5	Trillingen	28
9	Geur	28
10	Lucht	28
11	Stof	28
12	Besluit milieueffectrapportage.....	28
12.1	Algemeen	28
12.2	M.e.r.-plicht	28
12.3	M.e.r.-beoordelingsplicht.....	29
12.4	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	29
13	Richtlijn industriële emissies.....	30
13.1	Algemeen	30
14	Natura2000-gebieden.....	30
14.1	Algemeen	30
14.2	Natura 2000-gebieden	30
14.3	Beschermde Natuurmonumenten	30
14.4	Wetlands	31
15	Zienswijzen.....	31
15.1	Inleiding	31
15.2	Overzicht ingekomen zienswijzen	31
15.3	Ingekomen zienswijzen 1 en 2	32
15.4	Reactie op zienswijzen 1 en 2	32
15.5	Zienswijzen 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 en 16.....	33
15.6	Reactie op zienswijzen 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 en 16.....	34
15.7	Ingekomen zienswijze 5.....	41
15.8	Reactie op zienswijze 5	41
15.9	Ingekomen zienswijze 9.....	44
15.10	Reactie op zienswijze 9	44
15.11	Ingekomen zienswijze 10	46
15.12	Reactie op zienswijze 10	46
15.13	Ingekomen zienswijze 17	52

15.14	Reactie op zienswijze 17	52
15.15	Ingekomen zienswijze 18	53
15.16	Reactie op zienswijze 18	53
15.17	Ingekomen aanvulling op zienswijze 7	55
15.18	Reactie op aanvulling op zienswijze 7.....	55
16	Conclusie.....	57

BIJLAGE 3 - BEGRIPPEN

BIJLAGE 1 - VOORSCHRIFTEN MILIEU

Aan deze omgevingsvergunning zijn de volgende voorschriften verbonden:

1 Algemeen

1.1 Algemene voorschriften

- 1.1.1 De inrichting moet in overeenstemming zijn met de bij de vergunning behorende bijlagen (toelichting, akoestisch rapport, plattegrondtekening), tenzij de voorschriften anders bepalen.
- 1.1.2 In de inrichting moet tijdens het openstellen van de motorcrossbaan tenminste 1 persoon aanwezig zijn, die geïnstrueerd is en kennis heeft van de inhoud van de aan deze vergunning verbonden voorschriften.
- 1.1.3 In de inrichting moet tijdens het openstellen van de motorcrossbaan tenminste 1 persoon aanwezig zijn, die ter zake kundig is en bekend is met de benodigde veiligheidsmaatregelen, om in geval van een onveilige situatie direct de vereiste maatregelen te treffen die nadelige gevolgen voor het milieu in en buiten de inrichting voorkomen en beperken.
- 1.1.4 De toegang tot de inrichting moet als er niemand binnen de inrichting aanwezig is, gesloten zijn. De toegangsweg moet zijn afgesloten met een hek. Bij het hek, ter plaatse van de toegangsweg, moet een bord zijn geplaatst waarop duidelijk is vermeld:
 - Verboden toegang voor onbevoegden
 - Openingstijden van de inrichting
 - Naam en telefoonnummer van de beheerder
- 1.1.5 De inrichting moet schoon worden gehouden en in goede staat van onderhoud verkeren.
- 1.1.6 Onderhoudswerkzaamheden, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen, dat deze buiten de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken, dan wel dat hiervan in de omgeving meer nadelige gevolgen voor het milieu worden ondervonden dan uit de normale bedrijfsvoering voortvloeit moeten ten minste 5 dagen voor de aanvang van de uitvoering aan het bevoegd gezag worden gemeld.
- 1.1.7 Het is verboden in de inrichting:
 - Werkzaamheden waarbij vuur wordt gebruikt, te verrichten aan of in de onmiddellijke nabijheid van een brandstofreservoir en andere delen van een motorvoertuig die brandstof bevatten of kunnen bevatten;
 - Motorvoertuigen of onderdelen schoon te branden;
 - Afvalstoffen zoals gebruikte poetsdoeken anders te bewaren dan in gesloten bussen, vaten of bakken van onbrandbaar materiaal.
- 1.1.8 De brandstofreservoirs van motorvoertuigen moeten behoudens tijdens aan deze reservoirs te verrichten werkzaamheden goed zijn gesloten.
- 1.1.9 Klachten van derden en de actie die door de vergunninghouder is ondernomen om de bron van de klachten te onderzoeken en eventueel weg te nemen, moeten worden geregistreerd en bewaard in het onder voorschrift 1.1.11 genoemde centrale registratiesysteem.

- 1.1.10 Degene die de inrichting drijft, is verplicht aan een daartoe door het bevoegd gezag aangewezen ambtenaar op diens eerste verzoek het onder voorschrift 1.1.11 genoemde (digitale) centrale registratiesysteem ter inzage te geven.
- 1.1.11 In de inrichting moet een (digitaal) centraal registratiesysteem aanwezig zijn waarin informatie over onderhoud, metingen, keuringen, controles en gegevens van relevante milieuonderzoeken worden bijgehouden. In het registratiesysteem moet ten minste de volgende informatie zijn opgenomen:
- De resultaten van in de inrichting uitgevoerde milieucontroles;
 - Meldingen van ongewone voorvallen, die van invloed zijn op het milieu, met vermelding van datum, tijdstip en de genomen maatregelen;
 - Registratie van klachten van derden over milieuaspecten en daarop ondernomen acties;
 - Een afschrift van de vigerende omgevingsvergunning(en) met bijbehorende voorschriften en bijlagen.
- 1.1.12 De in het vorig voorschrift bedoelde informatie moet in ieder geval tot aan het beschikbaar zijn van de resultaten van de eerst volgende meting, keuring, controle of analyse, maar ten minste gedurende 5 jaar in de inrichting worden bewaard en ter inzage gehouden voor de daartoe bevoegde ambtenaren.

2 Afvalstoffen

2.1 Algemeen

- 2.1.1 Afvalstoffen mogen niet in de inrichting worden verbrand, gestort of begraven.
- 2.1.2 Gebruikte poetsdoeken, absorptiematerialen en overige gevaarlijke afvalstoffen, die vrijkomen bij onderhoudswerkzaamheden en bij het verwijderen van gemorste (diesel)olie of benzine, moeten worden bewaard in vloeistofdichte en afgesloten emballage die bestand is tegen inwerking van de betreffende afvalstoffen.
- 2.1.3 De op- en overslag en het transport van afvalstoffen moeten zodanig plaatsvinden dat zich geen afval in of buiten de inrichting kan verspreiden. Mocht onverhoopt toch verontreiniging van het openbaar terrein rond de inrichting plaatsvinden, dan moeten direct maatregelen worden getroffen om deze verontreiniging te verwijderen.
- 2.1.4 Het vervoer van het afval van de plaats van ontstaan/verzamelen in de inrichting naar de afvalcontainer(s) moet zodanig plaatsvinden, dat zich geen afval in de omgeving kan verspreiden.
- 2.1.5 Afvalstoffen moeten zo vaak als nodig uit de inrichting worden afgevoerd naar een daartoe erkende inzamelaar.
- 2.1.6 In het voor publiek toegankelijke deel van de inrichting moeten tijdens wedstrijden afvalbakken aanwezig zijn. De afvalbakken moeten zo vaak als nodig is worden geleegd.
- 2.1.7 Etenswaren, de verpakkingen daarvan, sportmaterialen of uit de inrichting afkomstig zwerfvuil of andere voor inrichting bestemde materialen die ten tijde van een motorcrosswedstrijd buiten de inrichtingsgrens terechtkomen, worden zo vaak als nodig en uiterlijk 1 dag na de wedstrijddag verzameld.
- 2.1.8 Gevaarlijke stoffen moeten worden bewaard in dichte en voldoende sterke verpakking.
- 2.1.9 Lege, niet gereinigde emballage moet worden opgeslagen als volle.

- 2.1.10 In de inrichting moet nabij de opslag van (vloeibaar) gevaarlijk afval, voor de aard van de opgeslagen stoffen geschikt materiaal aanwezig zijn om gemorste of gelekte stoffen te neutraliseren, indien nodig te absorberen en op te nemen.
- 2.1.11 Gemorste (vloeï)stof moet zo spoedig mogelijk worden opgeruimd en opgeslagen in een daarvoor bestemde, voor de aard van de stof geschikte, gesloten emballage.

Toelichting:

Als absorberend materiaal kan worden gebruikt permulite of vermiculite.

3 Geluid

3.1 Algemeen

- 3.1.1 Het meten en berekenen van de geluidsniveaus en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden in overeenstemming met de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999.

3.1.2 *Er mag maximaal 7 uur en 59 minuten per week gereden worden op de motorcrossbaan.*

3.1.3 *Maximaal 3 weekenden per kalenderjaar mogen, naast de in voorschrift 3.1.2 genoemde maximale tijdsomvang, wedstrijden wordt gehouden.*

3.1.4 *De binnen de inrichting aanwezige geluidsinstallatie mag uitsluitend tijdens motorcrosswedstrijden worden gebruikt voor het doorgeven van mededelingen. Op de geluidsinstallatie mag geen muziek ten gehore worden gebracht.*

3.2 Trainingen op zaterdag

3.2.1 *Voor trainingen mag op zaterdag van 12:00 uur tot 16:29 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.*

- 3.2.2 Tijdens trainingen op zaterdag mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.

- 3.2.3 Tijdens trainingen op zaterdag mogen maximaal 60 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.

- 3.2.4 Tijdens trainingen op zaterdag mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	<i>$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 12:00 tot 16:29</i>	<i>L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 12:00 tot 16:29</i>
1	Bielemansdijk 7	45	65
2	Bielemansdijk 9	43	63
3	Kuiperstraat 1-1a	43	63
4	Nieuwe woning	48	67
5	Rand recreatiepark	51	71
6	Rand recreatiepark	52	72
7	Aaltenseweg 12	46	66
8	Priesterinkdijk 14	48	67
9	Bielemansdijk 12	46	65
10	Wolfersveenweg 14	54	73

3.3 Trainingen op woensdagnamiddag

- 3.3.1 Maximaal 10 dagen per kalenderjaar mag voor trainingen op woensdagnamiddag van 16:30 uur tot 19:00 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.3.2 Tijdens trainingen op woensdagnamiddag mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.3.3 Tijdens trainingen op woensdagnamiddag mogen maximaal 60 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.3.4 Tijdens trainingen op woensdagnamiddag mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 16:30 tot 19:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 16:30 tot 19:00
1	Bielemansdijk 7	45	65
2	Bielemansdijk 9	43	63
3	Kuiperstraat 1-1a	43	63
4	Nieuwe woning	48	67
5	Rand recreatiepark	51	71
6	Rand recreatiepark	52	72
7	Aaltenseweg 12	46	66
8	Priesterinkdijk 14	48	67
9	Bielemansdijk 12	46	65
10	Wolfersveenweg 14	54	73

3.4 Trainingen op woensdagmiddag

- 3.4.1 Maximaal 3 dagen per kalenderjaar mag voor trainingen op woensdagmiddag van 13:00 uur tot 16:00 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.4.2 Tijdens trainingen op woensdagmiddag mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.4.3 Tijdens trainingen op woensdagmiddag mogen maximaal 80 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.4.4 Tijdens trainingen op woensdagmiddag mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 13:00 tot 16:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 13:00 tot 16:00
1	Bielemansdijk 7	46	65
2	Bielemansdijk 9	44	63
3	Kuiperstraat 1-1a	44	63
4	Nieuwe woning	49	67
5	Rand recreatiepark	52	71
6	Rand recreatiepark	54	72
7	Aaltenseweg 12	48	66
8	Priesterinkdijk 14	49	67
9	Bielemansdijk 12	47	65
10	Wolfersveenweg 14	55	73

3.5 Trainingen op woensdagavond

- 3.5.1 Maximaal 10 dagen per kalenderjaar mag voor trainingen met uitsluitend met gekentekende motoren op woensdagavond van 19:00 uur tot 20:00 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.5.2 Tijdens trainingen op woensdagavond mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.5.3 Tijdens trainingen op woensdagavond mogen maximaal 40 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.5.4 Tijdens trainingen op woensdagavond met uitsluitend gekentekende motoren mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de avondperiode van 19:00 tot 20:00	L_{Amax} in dB(A) in de avondperiode van 19:00 tot 20:00
1	Bielemansdijk 7	41	57
2	Bielemansdijk 9	39	55
3	Kuiperstraat 1-1a	38	54
4	Nieuwe woning	44	58
5	Rand recreatiepark	47	62
6	Rand recreatiepark	49	63
7	Aaltenseweg 12	42	58
8	Priesterinkdijk 14	44	59
9	Bielemansdijk 12	42	57
10	Wolfersveenweg 14	50	65

3.6 Dealmiddagen

- 3.6.1 Maximaal 2 dagen per kalenderjaar mag voor dealermiddagen op woensdag van 14:00 uur tot 19:00 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.6.2 Tijdens dealermiddagen mogen maximaal 10 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.6.3 Tijdens dealermiddagen mogen maximaal 10 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.6.4 Tijdens dealermiddagen mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 14:00 tot 19:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 14:00 tot 19:00
1	Bielemansdijk 7	45	65
2	Bielemansdijk 9	43	63
3	Kuiperstraat 1-1a	43	63
4	Nieuwe woning	48	67
5	Rand recreatiepark	51	71
6	Rand recreatiepark	52	72
7	Aaltenseweg 12	46	66
8	Priesterinkdijk 14	48	67
9	Bielemansdijk 12	46	65
10	Wolfersveenweg 14	54	73

3.7 Bromfietscross

- 3.7.1 Maximaal 1 dag per kalenderjaar mag voor een bromfietscross op zaterdag van 14:00 uur tot 19:00 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.7.2 Tijdens een bromfietscross mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.7.3 Tijdens een bromfietscross mogen maximaal 80 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.7.4 Aan een bromfietscross mogen maximaal 100 renners deelnemen.
- 3.7.5 Op de zaterdag waarop een bromfietscross gehouden wordt, vervalt de training.
- 3.7.6 Tijdens een bromfietscross mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 14:00 tot 19:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 14:00 tot 19:00
1	Bielemansdijk 7	45	65
2	Bielemansdijk 9	43	63
3	Kuiperstraat 1-1a	43	63
4	Nieuwe woning	48	67
5	Rand recreatiepark	51	71
6	Rand recreatiepark	52	72
7	Aaltenseweg 12	46	66
8	Priesterinkdijk 14	48	67
9	Bielemansdijk 12	46	65
10	Wolfersveenweg 14	54	73

3.8 Clubcross

- 3.8.1 Maximaal 6 dagen per kalenderjaar mag voor een clubcross op zaterdag van 12:00 uur tot 16:30 uur gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.8.2 Tijdens een clubcross mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.8.3 Tijdens een clubcross mogen maximaal 135 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.8.4 Aan een clubcross mogen maximaal 180 renners deelnemen.
- 3.8.5 Op zaterdagen waarop een clubcross gehouden wordt, vervalt de training.

- 3.8.6 Tijdens een wedstrijd mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 8:30 tot 18:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 8:30 tot 18:00
1	Bielemansdijk 7	52	67
2	Bielemansdijk 9	50	65
3	Kuiperstraat 1-1a	50	65
4	Nieuwe woning	54	69
5	Rand recreatiepark	58	73
6	Rand recreatiepark	59	74
7	Aaltenseweg 12	53	66
8	Priesterinkdijk 14	54	69
9	Bielemansdijk 12	52	67
10	Wolfersveenweg 14	62	80

3.9 Wedstrijden

- 3.9.1 Maximaal 3 weekenden per kalenderjaar mag voor een wedstrijd, op zaterdag en/of zondag, van 8:30 uur tot 18:00 uur, gebruik worden gemaakt van de motorcrossbaan.
- 3.9.2 Tijdens een wedstrijd mogen maximaal 40 renners tegelijk in de motorcrossbaan rijden.
- 3.9.3 Tijdens een wedstrijd mogen maximaal 225 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden.
- 3.9.4 Aan een wedstrijd mogen maximaal 300 renners deelnemen.
- 3.9.5 Op zaterdagen waarop een wedstrijd gehouden wordt, vervalt de training.
- 3.9.6 Tijdens een wedstrijd mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau op 1,5 meter hoogte niet meer bedragen dan:

Punt	Adres	$L_{Ar,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 8:30 tot 18:00	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 8:30 tot 18:00
1	Bielemansdijk 7	54	67
2	Bielemansdijk 9	51	65
3	Kuiperstraat 1-1a	51	65
4	Nieuwe woning	56	69
5	Rand recreatiepark	60	73
6	Rand recreatiepark	61	74
7	Aaltenseweg 12	55	66
8	Priesterinkdijk 14	56	69
9	Bielemansdijk 12	54	67
10	Wolfersveenweg 14	64	80

3.10 Overige activiteiten

- 3.10.1 Op de overige dagen van de week, dat er onderhoudswerkzaamheden aan de motorcrossbaan plaatsvinden, mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau (L_{Amax}), niet meer bedragen dan:

Periode	$L_{Ar,lt}$ in dB(A)	L_{Amax} in dB(A)
In dagperiode op 1,5 m hoogte tussen 07:00 tot 19:00 uur	40	65
In avondperiode op 5,0 m hoogte tussen 19:00 tot 23:00 uur	35	65

- 3.10.2 Op de overige dagen van de week, dat er geen crossactiviteiten en onderhoudswerkzaamheden aan de motorcrossbaan plaatsvinden, mag het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en maximale geluidniveau (L_{Amax}) niet meer bedragen dan:

Periode	$L_{Ar,lt}$ in dB(A)	L_{Amax} in dB(A)
In dagperiode op 1,5 m hoogte tussen 07:00 tot 19:00 uur	40	50
In avondperiode op 5,0 m hoogte tussen 19:00 tot 23:00 uur	35	45
In nachtperiode op 5,0 m hoogte tussen 23:00 tot 7:00 uur	30	40

3.11 Gedragsvoorschriften

- 3.11.1 Buiten de motorcrossbaan mag niet worden gereden met motoren. Hiertoe moet de ingang van de motorcrossbaan duidelijk gemarkeerd zijn.
- 3.11.2 Bij verkeersbewegingen tussen het rennerskwartier en de motorcrossbaan mag niet gereden worden met motoren en moeten de motoren uitgeschakeld zijn.
- 3.11.3 Bij verkeersbewegingen tussen de parkeerplaats(en) en de motorcrossbaan mag niet gereden worden met motoren en moeten de motoren uitgeschakeld zijn.
- 3.11.4 In het rennerskwartier draaien motoren uitsluitend en slechts zoveel als noodzakelijk ten behoeve van het testen van de motoren. Bij het wachten voordat de motorcrossbaan mag worden betreden moet de motor worden uitgeschakeld.

3.12 Registratie gegevens

- 3.12.1 Er moet per crossactiviteit een (digitaal) logboek worden bijgehouden van:
- het tijdstip van het oprijden en het verlaten van de baan van elke individuele renner evenals zijn startnummer. Als een renner meerdere keren per training of wedstrijd de baan op- en afrijdt moet dit iedere keer worden geregistreerd;
 - per renner moet geregistreerd worden of zijn of haar crossmotor voorzien is van een viertakt of tweetakt motor.

3.13 Controle geluidproductie

- 3.13.1 Minimaal 1 keer per maand wordt op een woensdag of zaterdag, door middel van een meting, gecontroleerd of de geluidproductie (bronvermogen) van de in de motorcrossbaan aanwezige motoren voldoet aan de norm van 94 dB(A).
- 3.13.2 De in voorschrift 3.13.1 bedoelde meting wordt uitgevoerd door een persoon die lid is van de motorcrossvereniging die gebruik maakt van deze vergunning.
- 3.13.3 De in voorschrift 3.13.1 bedoelde geluidproductie van de individuele rijder in de baan moet conform de actuele reglementen van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) worden uitgevoerd.
- 3.13.4 Indien de geluidproductie van een crossmotor meer bedraagt dan volgens voorschrift 3.13.1 is toegestaan, mag een rijder met deze crossmotor niet deelnemen aan de training of wedstrijd.
- 3.13.5 Van de in voorschrift 3.13.1 genoemde meting worden de resultaten in het centrale registratiesysteem opgenomen.

3.14 Motorcrosseizoen

- 3.14.1 Het motorcrosseizoen betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december van een kalenderjaar.

3.15 Aanvullende geluidvoorschriften

- 3.15.1 Rijders op volledig elektrisch aangedreven crossmotoren worden uitgezonderd van de gestelde geluidsnormen en het aantal crossuren tijdens de in de aanvraag beschreven crossactiviteiten binnen de inrichting.
- 3.15.2 Het rennersveld moet, met uitzondering van volledig elektrisch aangedreven crossmotoren, tijdens crossactiviteiten voor minimaal 75% uit viertakmotoren bestaan.
- 3.15.3 De verbrandingsmotoren van de in de inrichting aanwezige werktuigen en voertuigen, inclusief die aan de trainingen of wedstrijden meedoen en voor de baanpreparatie gebruikt worden, moeten voorzien zijn van een deugdelijke uitlaatdemper en zodanig zijn afgesteld, dat een doelmatige verbranding plaatsvindt. De vergunninghouder moet erop toezien dat, van stilstaande crossmotoren buiten de motorcrossbaan, de motor uitgezet is. Tevens moet op de voorzijde van de inrichting een bordje zijn geplaatst met in letters van minimaal 5 cm het opschrift: "STILSTAANDE MOTOREN: MOTOR UIT".

4 Stof

4.1 Algemeen

- 4.1.1 Bij droge weersomstandigheden moet, een dag voordat er een training of een wedstrijd wordt gehouden, de hele motorcrossbaan door middel van een sproei-installatie worden bevochtigd om de verspreiding van stof naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

5 Transportmiddelen (geen crossmotoren)

5.1 Algemeen

- 5.1.1 De verbrandingsmotor van binnen de inrichting aanwezige voertuigen moeten zodanig zijn afgesteld dat de uitlaatgassen nagenoeg roet- en rookloos zijn.
- 5.1.2 De verbrandingsmotor van binnen de inrichting aanwezige voertuigen moeten zijn voorzien van een doelmatige geluiddemper in de uitlaat en mag alleen in werking zijn voor zover dit voor het laden, het lossen en het rijden noodzakelijk is.

6 Nazorg

6.1 Algemeen

6.1.1 Zodra de vergunninghouder, die de inrichting of een deel hiervan overdraagt aan een ander natuurlijk of rechtspersoon, moet dit direct aan het bevoegd gezag worden gemeld.

6.1.2 Uiterlijk 3 maanden voordat de activiteiten van de inrichting worden beëindigd moet hiervan schriftelijk melding worden gedaan aan het bevoegd gezag. Bij deze melding moeten tevens de volgende gegevens worden overgelegd:

- de wijze waarop de in de inrichting aanwezige grond-, hulp- en afvalstoffen en de overige milieuschadelijke stoffen zullen worden verwijderd;
- de toekomstige bestemming en gebruik van de gebouwen en het terrein van de inrichting, voor zover dit bij de vergunninghouder bekend is;
- een plattegrond met daarop de ligging van eventuele ondergrondse tanks, inclusief afschriften van de laatste keuringsrapporten.
- Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van het buiten gebruik stellen van de inrichting.

BIJLAGE 2 - INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN

1 Inrichting

1.1 Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het veranderen en het in werking hebben van een motorcrossterrein als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 aanhef en onder e, in samenhang met artikel 2.6 van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

1.2 Toetsing revisie

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder a van de Wabo betrokken;
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder b van de Wabo rekening gehouden;
- de aspecten genoemd in artikel 2.14 lid 1 onder c van de Wabo in acht genomen.

In de onderstaande hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

1.3 Huidige vergunnings situatie

Voor de inrichting zijn in het verleden de volgende vergunningen en of ontheffingen verleend dan wel meldingen geaccepteerd:

- oprichtingsvergunning op grond van artikel 8.1 van de Wet milieubeheer, verleend op 6 oktober 1994, kenmerk WM1185, voor het oprichten en inwerking hebben van een motorcrossterrein;
- melding op grond van artikel 8.19 van de Wet milieubeheer, geaccepteerd op 6 augustus 2002, kenmerk M522, voor het plaatsen van 4 prefab units, die gebruikt worden als clubhuis.

De hierboven genoemde vergunning en melding zijn volgens de Invoeringswet Wabo gelijkgesteld aan een omgevingsvergunning.

1.4 Locatie van de inrichting

Het motorcrossterrein ligt op het perceel kadastraal bekend: gemeente Zelhem, sectie AC, nummers 1911, 1329, 1330, 1338 en 1365, gemeente Bronckhorst. Het motorcrossterrein ligt in het buitengebied van de gemeente Bronckhorst, ongeveer 2,5 kilometer ten oosten van de kern van Zelhem en ongeveer 2 kilometer ten noord-westen van de kern van Halle. Het motorcrossterrein ligt op een afstand van ongeveer 15 kilometer van het natuurgebied de Uiterwaarden van de IJssel, ongeveer 12 kilometer van het natuurgebied Stelkampsveld en ongeveer 16 km van het natuurgebied Korenburgerveen. De motorcrossbaan ligt niet in een waterwingebied, een grondwaterbeschermingsgebied, stiltegebied of stiltebeleidsgebied.

1.5 Aangevraagde activiteiten

1.5.1 Activiteiten en werkzaamheden

De aanvraag betreft het wijzigen/uitbreiden van de volgende activiteiten en werkzaamheden:

- **uitbreiden van de openingstijden van de motorcrossbaan voor het houden van trainingen op de zaterdag van 13:00 tot 16:30 uur naar 12:00 tot 16:29 uur;**
- uitbreiden van de openingstijden van de motorcrossbaan, maximaal 10 dagen per kalenderjaar, voor het houden van trainingen op de woensdag naar 16:30 tot 19:00 uur;
- uitbreiden van de openingstijden motorcrossbaan, maximaal 10 dagen per kalenderjaar, voor het houden van trainingen op de woensdagavond naar 19:00 tot 20:00 uur, voor uitsluitend gekentekende motoren;
- uitbreiden van de openingstijden van de motorcrossbaan, maximaal 3 dagen per kalenderjaar, voor het houden van trainingen op de woensdagmiddag naar 13:00 tot 16:00 uur;

- uitbreiden van de openingstijden van de motorcrossbaan, maximaal 2 dagen per kalenderjaar, voor het houden van dealermiddagen op de woensdag naar 14:00 tot 19:00 uur;
- uitbreiden van de openingstijden van de motorcrossbaan tijdens het houden van wedstrijden van 10:00 tot 17:30 uur naar 8:30 tot 18:00 uur;
- verminderen van het aantal te houden clubcrossen van 8 naar maximaal 6 clubcrossen per kalenderjaar;
- uitbreiden aantal rijders gelijktijdig in de motorcrossbaan tijdens crossactiviteiten, van 25 rijders naar maximaal 40 rijders;
- uitbreiden aantal deelnemers aan een wedstrijd van 160 rijders naar maximaal 300 rijders;
- verlagen bronvermogen van crossmotoren overeenkomstig de KNMV-norm per 1 januari 2011;
- uitbreiden aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers (rijders en toeschouwers);
- Aanpassen van de ligging van de motorcrossbaan;
- de woning met 3 wooneenheden aan Wolfersveenweg 14, 14a en 14b in Zelhem betreft geen beheerderswoning meer;
- het plaatsen van een bovengrondse dieselolietank in een lekbak met een inhoud van 995 liter;
- het plaatsen van een metalen watertank met een inhoud van 2500 liter ten behoeve van de watervoorziening voor de spoelplaats.

1.5.2 Onderdelen inrichting

De aanvraag betreft een inrichting waarbinnen de volgende onderdelen aanwezig zijn:

- een motorcrossbaan;
- een inschrijf-/ontmoetingsruimte annex kantine;
- een tijdswaarnemingsruimte met daar boven een juryruimte;
- een omroep ruimte met daar onder een berging;
- een omroepinstallatie;
- een lichtmast;
- een toiletunit;
- een eerste hulp unit;
- een ondergronds waterbassin ten behoeve van sproeiwerkzaamheden met tractor en watertank;
- een watertank met een inhoud van 2500 liter ten behoeve van de watervoorziening voor de spoelplaats;
- een parkeerterrein ten behoeve van vervoersmiddelen voor leden en of medewerkers.

Aan de overzijde van de Wolfersveenweg 29 in Halle heeft de Halmac grond in eigen eigendom dat dienst doet als rennerskwartier bij grotere evenement zoals Open Nederlands kampioenschappen en Nederlands kampioenschappen.

Op dit terrein, dat ook onderdeel is van de inrichting, zijn de volgende onderdelen aanwezig:

- een gebouw met werkplaats, toilet, doucheruimten, opslag en stalling voor materiaal en materieel, een bestuurskamer en keuken;
- een rennerskwartier;
- opslag voor afzettingsmaterialen (nodig zijn bij evenementen);
- stalling van grondverzetmachine;
- een watertank;
- een bovengrondse IBC tank met een inhoud van 995 liter, voor het opslaan van dieselolie, uitsluitend ten behoeve van eigen gebruik;
- een container voor waterbenodigdheden op een vloeistofkerende vloer genoemd spuitplaats;
- parkeerruimte voor bestuursleden en bezoekers.

1.5.3 Motorcrosseizoen

Het motorcrosseizoen loopt van 1 januari tot en met 31 december.

1.5.4 Motorcrossactiviteiten

Binnen het motorcrosseizoen vinden, indien de weersomstandigheden dit toelaten, de volgende motoractiviteiten plaats op het motorcrossterrein:

- motorcrosstrainingen;
- dealermiddagen;
- bromfietscross;

- clubcross;
- motorcrosswedstrijden.

1.5.5 Motorcrosstrainingen

Er wordt getraind op de woensdag en de zaterdag. **Op de zaterdag is de motorcrossbaan geopend van 12:00 tot 16:29 uur.** Tijdens de motorcrosstrainingen op zaterdag wordt door maximaal 40 rijders in de motorcrossbaan gereden. Elke rijder rijdt maximaal 1,5 uur waardoor het aantal crossuren op de zaterdagmiddag maximaal $40 \text{ rijders} \times 1,5 \text{ uur} = 60$ crossuren bedraagt. Op maximaal 10 dagen per kalenderjaar wordt getraind op de woensdagmiddag. Op deze woensdagmiddagen is de motorcrossbaan geopend van 16:30 tot 19:00 uur. Op maximaal 10 dagen per kalenderjaar wordt getraind op de woensdagavond getraind met gekentekende crossmotoren die voldoen aan de eisen van de wegenverkeerswet. Op deze woensdagavonden is de motorcrossbaan geopend van 19:00 tot 20:00 uur. Op maximaal 3 dagen per kalenderjaar wordt getraind op de woensdagmiddag. Op deze woensdagmiddagen is de motorcrossbaan geopend van 13:00 tot 16:00 uur. Tijdens motorcrosstrainingen op de woensdagmiddag en -avond rijden maximaal 40 rijders gelijktijdig in de motorcrossbaan. Elke rijder rijdt op de woensdagmiddag maximaal 2 uur waardoor het aantal crossuren op de woensdagmiddag maximaal $40 \text{ rijders} \times 2 \text{ uur} = 80$ crossuren bedraagt. Elke rijder rijdt op de woensdagavond maximaal 1 uur waardoor het aantal crossuren op de woensdagavond maximaal $40 \text{ rijders} \times 1 \text{ uur} = 40$ crossuren bedraagt.

1.5.6 Dealermiddag

Maximaal 2 dagen per kalenderjaar wordt op een woensdagmiddag van 14:00 tot 19:00 uur een dealermiddag georganiseerd. Tijdens een dealermiddag tonen dealers hun nieuwe type crossmotoren. Hierbij rijden maximaal 10 rijders een aantal ronden in de baan om de nieuwe type crossmotoren te tonen aan het aanwezige publiek. Elke rijder rijdt maximaal 1 uur in de baan. Het aantal crossuren tijdens een dealermiddag bedraagt maximaal $(10 \text{ rijders} \times 1 \text{ uur}) = 10$ crossuren.

1.5.7 Bromfietscross

Maximaal 1 dag per kalenderjaar wordt op een zaterdag van 12:00 tot 16:30 uur een bromfietscross georganiseerd. Aan een bromfietscross doen maximaal 100 rijders mee. Tijdens een bromfietscross rijden teams bestaande uit meerdere rijders tegen elkaar. Elk team rijdt op toerbeurt onafgebroken 2 uur lang ronden. Tijdens een bromfietscross rijden maximaal 40 rijders gelijktijdig in de baan. Het aantal crossuren tijdens een bromfietscross bedraagt maximaal $(40 \text{ rijders} \times 2 \text{ uur}) = 80$ crossuren.

1.5.8 Clubcross

Maximaal 6 dagen per kalenderjaar wordt op een zaterdag van 12:00 tot 16:30 uur een clubcross georganiseerd. Aan een clubcross doen maximaal 180 rijders mee. Elke rijder rijdt maximaal 0,75 uur in de baan. Elke rijder rijdt 45 minuten (15 minuten warm rijden en 2 manches van elk 15 minuten) waardoor het aantal crossuren tijdens een clubcross maximaal $(180 \text{ rijders} \times 0,75 \text{ uur}) = 135$ crossuren bedraagt.

1.5.9 Motorcrosswedstrijden

Binnen het motorcrosseizoen worden maximaal 3 weekenden op een zaterdag en zondag van 8.30 tot 18.00 uur motorcrosswedstrijden georganiseerd. Aan een motorcrosswedstrijd doen maximaal 300 rijders mee. Tijdens een motorcrosswedstrijd rijden maximaal 40 rijders gelijktijdig in de baan. Elke rijder rijdt 45 minuten (15 minuten warm rijden en 2 manches van elk 15 minuten) waardoor het aantal crossuren per wedstrijddag maximaal $(300 \text{ rijders} \times 0,75 \text{ uur}) = 225$ crossuren bedraagt.

1.5.10 Type crossmotoren

Op het motorcrossterrein wordt gereden met viertakt- en tweetaktmotoren met een cilinderinhoud van 50 cc tot en met 500 cc. Het rennersveld tijdens motorcrossactiviteiten (met uitzondering van de bromfietscross) bestaat voor minimaal 75% uit 4-taktmotoren. In de toekomst zal waarschijnlijk gebruik worden gemaakt van elektrische motoren.

2 Activiteitenbesluit milieubeheer

2.1 Algemeen

In het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) zijn voor bepaalde activiteiten die binnen inrichtingen plaats kunnen vinden, algemene regels opgenomen. Deze regels zijn direct werkend en mogen niet in de omgevingsvergunning worden opgenomen.

De inrichting waarvoor vergunning is aangevraagd, wordt aangemerkt als een type C inrichting op grond van het Activiteitenbesluit.

Op basis van artikel 1.10 van het Activiteitenbesluit moet de verandering van de inrichting worden gemeld. De aanvraag wordt ten aanzien van de activiteiten die onder het Activiteitenbesluit vallen aangemerkt als melding.

Voor de aangevraagde activiteiten houdt dit in dat - voor zover deze betrekking hebben op de genoemde (deel)activiteiten - moet worden voldaan aan de volgende artikelen uit het Activiteitenbesluit en de bijbehorende Activiteitenregeling:

- Paragraaf 3.1.3 Lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening;
- Paragraaf 3.2.1 In werking hebben van een stookinstallatie, niet zijnde een grote stookinstallatie
- Paragraaf 3.2.6 In werking hebben van een koelinstallatie;
- Paragraaf 3.3.1 Afleveren van vloeibare brandstof en gecomprimeerd aardgas aan motorvoertuigen voor het wegverkeer of afleveren van vloeibare brandstof aan spoorvoertuigen;
- Paragraaf 3.3.2 Het uitwendig wassen van motorvoertuigen, werktuigen of spoorvoertuigen;
- Paragraaf 3.4.3 Opslaan en overslaan van goederen;
- Paragraaf 3.4.9 Opslaan van gasolie, smeerolie of afgewerkte olie in een bovengrondse opslagtank;
- Paragraaf 3.6.1 Bereiden van voedingsmiddelen
- Paragraaf 3.7.3 Bieden van gelegenheid voor het beoefenen van sport in de buitenlucht.

In deze vergunning zijn voor deze activiteiten geen (aanvullende) voorschriften opgenomen.

3 Beste Beschikbare Technieken

3.1 Algemeen

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) worden toegepast.

Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van beste beschikbare technieken (BBT) rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriele regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT.

3.2 Conclusies BBT

De inrichting voldoet - met inachtneming van de van dit besluit onderdeel uitmakende voorschriften - aan de beste beschikbare technieken (BBT) ter voorkoming van emissies naar de lucht, de bodem, het water, geluidemissies, afvalpreventie, externe veiligheid en energiebesparing. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

4 Afval

4.1 Afvalpreventie

In hoofdstuk 13 van het LAP is het beleid uitgewerkt voor afvalpreventie. Preventie van afval is een van de hoofddoelstellingen van het afvalstoffenbeleid. Op welke wijze wij invulling geven aan preventie is beschreven in de handreiking 'Wegen naar preventie bij bedrijven' (Infomil 2005). Uitgangspunt voor alle bedrijven is dat het ontstaan van afval zoveel mogelijk moet worden voorkomen of beperkt. De Handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" (Infomil 2005) hanteert ondergrenzen die de relevantie van afvalpreventie bepalen. Hierin wordt gesteld dat afvalpreventie relevant is wanneer er jaarlijks meer dan 25 ton (niet gevaarlijk) bedrijfsafval en/of meer dan 2,5 ton gevaarlijk afval binnen de inrichting vrijkomt.

De totale hoeveelheid afval ligt beneden de gehanteerde ondergrenzen. Wij hebben daarom in deze vergunning verder geen aandacht besteed aan de preventie van afvalstoffen.

4.2 Afvalscheiding

In hoofdstuk 14 van het LAP is het beleid uitgewerkt voor afvalscheiding, waarbij paragraaf 14.4 specifiek ingaat op afvalscheiding door bedrijven. Daarbij is aangegeven dat het voor bedrijfsafval niet goed mogelijk is een limitatieve opsomming te maken van afvalstoffen die door alle bedrijven gescheiden moet worden gehouden. Bedrijven verschillen van aard en omvang veel van elkaar en er bestaat een groot aantal bedrijfsspecifieke afvalstoffen. Uitgangspunt is dat bedrijven verplicht zijn alle afvalstoffen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden af te geven, tenzij dat redelijkerwijs niet van hen kan worden gevergd.

Uit de aanvraag blijkt dat binnen de inrichting tijdens reguliere crossactiviteiten geen afval vrijkomt binnen de inrichting. Tijdens wedstrijden waarbij toeschouwers aanwezig zijn, komt restafval vrij dat wordt opgeslagen in een container die periodiek geleegd wordt door een erkende afvalinzamelaar. Hiervoor zijn voorschriften opgenomen in deze vergunning.

5 Bodem

5.1 Het kader voor de bescherming van de bodem

Het (nationale) preventieve bodembeschermingbeleid is vastgelegd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB). Het uitgangspunt van de NRB is dat door een combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm) een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd. Alleen in bepaalde bestaande situaties kan conform de NRB onder voorwaarden volstaan worden met een aanvaardbaar bodemrisico.

Op basis van de NRB worden de (voorgenomen) activiteiten beoordeeld en wordt bepaald welke cvm noodzakelijk is om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen. Daarbij richt de NRB zich op de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten. Bodembescherming in situaties van calamiteiten wordt in het kader van de NRB niet behandeld. Een eventuele calamiteitenopvang die onlosmakelijk deel uitmaakt van de installatie, bijvoorbeeld in de vorm van een tank of opvangbassin, is wel een activiteit waar de NRB in voorziet. Tankputten en calamiteiten vijvers voor de opslag van verontreinigd bluswater worden in de NRB niet behandeld.

5.2 De bodembedreigende activiteiten

Binnen de inrichting vinden de volgende bodembedreigende activiteiten plaats:

- het opslaan van 995 liter dieselolie in een IBC bovengrondse opslagtank;
- het aftanken van eigen voertuigen (tractor of shovel) met dieselolie;
- het stallen van een tractor;
- het uitvoeren van kleine onderhoudswerkzaamheden aan crossmotoren in het rennerskwartier.

5.3 Beoordeling en conclusie verwaarloosbaar bodemrisico

Uit de aanvraag blijkt dat de volgende voorzieningen of maatregelen getroffen worden ter voorkoming van bodemverontreiniging:

- de opslag en het aftanken van dieselolie aan eigen een voertuig (tractor) voldoet aan de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 30;
- De stalling van de tractor is voorzien van vloestofkerende vloer;
- werkzaamheden aan crossmotoren in het rennerskwartier vinden plaats boven zogenaamde milieumatten;
- binnen de inrichting zijn voldoende absorptiekorrels voorhanden ten behoeve van eventuele calamiteiten.

Door de aanwezigheid van deze voorzieningen en de getroffen maatregelen wordt voor alle bodembedreigende activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico behaald. De voorschriften van het Activiteitenbesluit zijn van toepassing voor deze inrichting voor wat betreft bodembedreigende activiteiten.

6 Energie

De inrichting gebruikt een beperkte hoeveelheid energie. De hoeveelheden zijn zodanig klein dat de inrichting als niet energierelevant wordt aangemerkt. Dit is in overeenstemming met het landelijke beleid zoals vastgelegd in de circulaire "energie in de milieuvergunning". Inrichtingen met een jaarlijks energieverbruik kleiner dan 25.000 m³ aardgas(equivalent) en tegelijk kleiner dan 50.000 kWh elektriciteit worden daarin als niet energierelevant bestempeld. In de vergunning zijn daarom geen voorschriften ter bevordering van het zuinig gebruik van energie opgenomen.

7 Brandveiligheid

Brand is een van de aspecten die tot nadelige gevolgen voor het milieu kunnen leiden en valt dus in beginsel onder de reikwijdte van de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Criterium voor het stellen van brandveiligheidseisen is of de nadelige gevolgen voor het milieu door brand zich tot buiten de inrichting kunnen uitstrekken. Brandveiligheidseisen kunnen worden opgesteld vanuit verschillende invalshoeken. Wij streven bij vergunningverlening op grond de Wabo naar een integrale benadering, waarbij onderlinge afstemming plaatsvindt tussen betrokken actoren. Dit leidt ertoe dat het gewenste brandveiligheidsniveau wordt gerealiseerd.

7.1 Bouwbesluit 2012

Met ingang van 1 april 2012 is het Bouwbesluit 2012 in werking getreden. De bestaande afbakening tussen bouw- en milieuregelgeving is gehandhaafd.

Wanneer er sprake is van:

- een brandbare en milieugevaarlijke stof en de opslaghoeveelheid boven de grens van tabel 7.6 van het Bouwbesluit 2012 ligt, dan is de Wabo het wettelijke kader;
- een brandbare en milieugevaarlijke stof en de opslaghoeveelheid onder de grens van tabel 7.6 van het Bouwbesluit 2012 ligt, dan is het Bouwbesluit 2012 het wettelijke kader;
- een brandbare en niet milieugevaarlijke stof, dan is het Bouwbesluit 2012 het wettelijke kader.

In de onderhavige inrichting is er sprake van de opslag van 995 liter dieselolie. Op grond van tabel 7.6 van het Bouwbesluit 2012 is het Bouwbesluit 2012 het wettelijke kader. Daarom zijn er in deze vergunning geen brandveiligheidsvoorschriften opgenomen.

In de aanvraag is beschreven welke brandblusmiddelen aanwezig zijn binnen de inrichting. De algemene regeling over de verplichte aanwezigheid, onderhoud en controle van mobiele brandblusmiddelen (inclusief brandslanghaspels) is geregeld in het Bouwbesluit 2012.

7.2 Reservoir of tank

Binnen de inrichting vindt de opslag van dieselolie plaats in een bovengrondse tanks, met een inhoud van 995 liter. Deze tank moet voldoen aan PGS 30. De voorschriften van het Activiteitenbesluit zijn van toepassing op de opslag van dieselolie.

8 **Geluid en trillingen**

8.1 Algemeen

De motorcrossbaan ligt in het buitengebied van de gemeente Bronckhorst. Om de hoogte van de geluidsbelasting van de aangevraagde activiteiten op de omgeving te kunnen bepalen moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Bij de aanvraag is akoestisch rapportage (kenmerk 12-213r8 van 29 september 2014) ingediend. De rapportage is opgesteld door Adviesburo Van der Boom.

Hierna worden vervolgens de Representatieve Bedrijfssituatie (RBS), de Incidentele Bedrijfssituatie (IBS) en de verkeersaantrekkende werking behandeld.

8.2 Representatieve bedrijfssituatie (RBS)

De RBS is de situatie met de hoogste geluidsbelasting die regelmatig binnen de inrichting plaatsvindt. In paragraaf 2.1 van het akoestisch onderzoek staat beschreven welke activiteiten binnen de inrichting in de RBS plaatsvinden. Dit betreffen de volgende activiteiten:

- motorcrossactiviteiten in de dagperiode;
- motorcrossactiviteiten in de avondperiode.

8.2.1 Motorcrossactiviteiten in de dagperiode

In de RBS vinden in de dagperiode de volgende motorcrossactiviteiten plaats binnen de inrichting:

- **motorcrosstrainingen op zaterdag van 12:00 tot 16:29 uur (onbeperkt in aantallen per jaar);**
- maximaal 10 keer per kalenderjaar, motorcrosstrainingen op woensdag van 16:30 tot 19:00 uur;
- maximaal 3 keer per kalenderjaar, motorcrosstrainingen op woensdagmiddag van 13:00 tot 16:00 uur;
- maximaal 2 keer per kalenderjaar, dealermiddagen op woensdag van 14:00 tot 19:00;
- maximaal 1 Keer per kalenderjaar, een bromfietscross op zaterdag van 12:00 tot 16:30.

De maatgevende motorcrossactiviteit tijdens de RBS in de dagperiode betreft de training op een woensdag van 13:00 tot 16:00 uur. Het langtijdgemiddelde geluidniveau op 1.5 meter hoogte tijdens deze motorcrossactiviteit bedraagt:

- 46 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 44 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 44 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 49 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 52 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 54 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 48 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 49 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 47 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 55 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

Daarmee wordt de richtwaarde van 40 dB(A) voor de dagperiode met 4 tot 15 dB(A) overschreden. De maximaal toegestane waarde van 55 dB(A) in de dagperiode wordt niet overschreden.

Het maximale geluidniveau ($L_{\max}$) op 1,5 meter hoogte tijdens de training op een woensdag van 13:00 tot 16:00 uur bedraagt:

- 65 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 63 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 63 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 67 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 71 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 72 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 66 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 67 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 65 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 73 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

De grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode wordt ter plaatse van de volgende immissiepunten overschreden:

- op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- woning aan de Wolfersveenweg 14 in Halle (immissiepunt 10).

In de Handreiking wordt een ontheffingsmogelijkheid ten aanzien van de grenswaarde voor $L_{\max}$ in de dagperiode genoemd voor bepaalde gevallen. 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 de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden.

Omdat de trainingen een onlosmakelijk deel van de activiteiten van de inrichting vormen en de overschrijding van de grenswaarde voor $L_{\max}$ onvermijdbaar zijn, maken wij gebruik van de mogelijkheid om de grenswaarde van 70 dB(A) in de dagperiode met ten hoogste 5 dB(A) te overschrijden. Tijdens motorcrosstrainingen in de dagperiode stellen wij de volgende hogere grenswaarden voor $L_{\max}$ in de dagperiode:

- 71 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 72 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 73 dB(A) op de woning aan de Wolfersveenweg 14 in Halle (immissiepunt 10).

8.2.2 Motorcrosstrainingen in de avondperiode

Maximaal 10 keer per kalenderjaar wordt er op woensdagavond van 19:00 tot 20:00 uur getraind met gekentekende crossmotoren.

Het langtijdgemiddelde geluidniveau op 5 meter hoogte in de avondperiode bedraagt:

- 41 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 39 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 38 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 44 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 47 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 49 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 42 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 44 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 42 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 50 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

Daarmee wordt de richtwaarde 's avonds van 35 dB(A) tussen de 3 en 15 dB(A) overschreden. De maximaal toegestane grenswaarde 's avonds van 50 dB(A) wordt niet overschreden.

De maximale geluidsniveaus ($L_{\max}$), tijdens trainingen, op 5 meter hoogte in de avondperiode bedraagt:

- 57 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 55 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 54 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 58 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 62 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 63 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 58 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);

- 59 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 57 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 65 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

De grenswaarde van 65 dB(A) in de avondperiode wordt niet overschreden.

8.2.3 Onderhoudswerkzaamheden motorcrossbaan

Onderhoudswerkzaamheden aan de motorcrossbaan vinden plaats in de dagen voorafgaand aan de betreffende crossactiviteit. Deze werkzaamheden duren maximaal 8 uur per dag en vinden plaats in de dagperiode tussen 7:00 en 19:00 uur, op dagen dat er geen crossactiviteiten zijn. Bij de baanpreparatie wordt de motorcrossbaan met behulp van een tractor met schaaf of een shovel uitgevlakt. Op wedstrijddagen, die 3 weekenden per jaar op een zaterdag en zondag georganiseerd worden, vinden onderhoudswerkzaamheden aan de motorcrossbaan plaats in de dagperiode na afloop van de crossactiviteiten tot 19:00 uur en maximaal 2 uur in de avondperiode van 19:00 tot 21:00 uur. De geluidbelasting tijdens deze onderhoudswerkzaamheden is niet hoger dan de richtwaarden van 40 dB(A) in de dagperiode en 35 dB(A) in de avondperiode. De maximale geluidniveaus (L_{max}) is op alle immissiepunten niet hoger dan de grenswaarde van 65 dB(A) in de avondperiode.

Deze activiteit voldoet aan de geluidnormen voor langtijdgemiddelde en maximale geluidniveaus.

8.3 Incidentele bedrijfssituatie (IBS)

Een aantal keren per jaar vinden er binnen de inrichting activiteiten plaats die afwijken van de RBS, deze afwijkende activiteiten vallen onder de zogenoemde incidentele bedrijfssituatie (IBS). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat binnen de inrichting sprake is van de volgende IBS:

- motorcrosswedstrijden, maximaal 3 weekenden per kalenderjaar;
- clubcross, maximaal 6 keer per kalenderjaar (op zaterdag).

8.3.1 Motorcrosswedstrijden

Maximaal 3 keer per jaar wordt in een weekend (zaterdag en zondag) tussen 8:30 en 18:00 uur een wedstrijd georganiseerd met maximaal 300 deelnemers met hooguit 40 rijders gelijktijdig in de baan. De baan gaat om 8:30 open en uiterlijk 18:00 uur (na de prijsuitreiking) is het publiek weer weg.

Het langtijdgemiddelde geluidniveau tijdens een motorcrosswedstrijd tijdens de dagperiode bedraagt op 1,5 m hoogte;

- 54 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 51 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 51 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 56 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 60 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 61 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 55 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 56 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 54 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 64 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

Daarmee wordt de richtwaarde voor de dagperiode van 40 dB(A) tussen de 11 en 24 dB(A) overschreden. De maximaal toegestane waarde voor de dagperiode van 55 dB(A) wordt overschreden. Na belangenafweging willen we voor deze motorcrossactiviteit die maximaal 6 dagen per jaar plaatsvindt en daardoor onder de IBS valt, ontheffing verlenen van de maximaal toegestane waarde. Voor de belangenafweging verwijzen wij naar paragraaf 8.4 van deze vergunning.

Na belangenafweging worden tijdens een motorcrosswedstrijd, de volgende normen voor het langtijdgemiddelde geluidniveau gesteld:

Punt	Adres	$L_{A,lt}$ in dB(A) in de dagperiode van 8:30-18:00 uur
1	Bielemansdijk 7	54
2	Bielemansdijk 9	51
3	Kuiperstraat 1-1a	51
4	Nieuwe woning	56
5	Rand recreatiepark	60
6	Rand recreatiepark	61
7	Aaltenseweg 12	55
8	Priesterinkdijk 14	56
9	Bielemansdijk 12	54
10	Wolfersveenweg 14	64

De maximale geluidniveaus tijdens een motorcrosswedstrijd op 1,5 m hoogte in de dagperiode bedraagt;

- 67 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 65 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 65 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 69 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 73 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 74 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 68 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 69 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 67 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 80 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

De maximale geluidniveaus (piek) op de woning Wolfersveenweg 14 is 80 dB(A) en op andere woningen tussen 65 en 74 dB(A). De grenswaarde van 75 dB(A) voor de dag wordt alleen op de woning Wolfersveenweg 14 overschreden. Na belangenafweging willen we voor deze motorcrossactiviteit die maximaal 6 dagen per jaar plaatsvindt en daardoor onder de IBS valt, ontheffing verlenen van de maximaal toegestane waarde. Voor de belangenafweging verwijzen wij naar paragraaf 8.4 van deze vergunning.

Na belangenafweging worden tijdens een motorcrosswedstrijd, de volgende normen voor het maximale geluidniveau gesteld:

Punt	Adres	$L_{A,max}$ in dB(A) in de dagperiode van 8:30-18:00 uur
1	Bielemansdijk 7	67
2	Bielemansdijk 9	65
3	Kuiperstraat 1-1a	65
4	Nieuwe woning	69
5	Rand recreatiepark	73
6	Rand recreatiepark	74
7	Aaltenseweg 12	66
8	Priesterinkdijk 14	69
9	Bielemansdijk 12	67
10	Wolfersveenweg 14	80

8.3.2 Clubcross

Maximaal 6 keer per kalenderjaar wordt er op een zaterdag tussen 12:00 en 16:30 uur een clubcross georganiseerd met maximaal 180 rijders die elk 45 minuten in de baan rijden.

Het langtijdgemiddelde geluidniveau tijdens een clubcross in de dagperiode op 1,5 m hoogte bedraagt;

- 52 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 50 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 50 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 54 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 58 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 59 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);

- 53 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 54 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 52 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 62 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

Daarmee wordt de richtwaarde overdag van 40 dB(A) tussen 10 en 22 dB(A) overschreden. De maximaal toegestane waarde overdag van 55 dB(A) wordt overschreden. Na belangenafweging willen we voor deze motorcrossactiviteit die maximaal 6 dagen per jaar plaatsvindt en daardoor onder de IBS valt, ontheffing verlenen van de maximaal toegestane waarde. Voor de belangenafweging verwijzen wij naar paragraaf 8.4 van deze vergunning.

Na belangenafweging worden tijdens een clubcross, de volgende normen voor het langtijdgemiddelde geluidniveau gesteld:

Punt	Adres	$L_{A,It}$ in dB(A) in de dagperiode van 12:00-16:30 uur
1	Bielemansdijk 7	52
2	Bielemansdijk 9	50
3	Kuiperstraat 1-1a	50
4	Nieuwe woning	54
5	Rand recreatiepark	58
6	Rand recreatiepark	59
7	Aaltenseweg 12	53
8	Priesterinkdijk 14	54
9	Bielemansdijk 12	52
10	Wolfersveenweg 14	62

De maximale geluidniveaus tijdens een clubcross in de dagperiode op 1,5 m hoogte bedraagt;

- 67 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 7 Halle (immissiepunt 1);
- 65 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 9 Halle (immissiepunt 2);
- 65 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 1-1a Halle (immissiepunt 3);
- 69 dB(A) op de woning aan de Kuiperstraat 2-2a Halle (immissiepunt 4);
- 73 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 5);
- 74 dB(A) op de rand van het recreatiepark (immissiepunt 6);
- 68 dB(A) op de woning aan de Aaltenseweg 12 Zelhem (immissiepunt 7);
- 69 dB(A) op de woning aan de Priesterink 14 Zelhem (immissiepunt 8);
- 67 dB(A) op de woning aan de Bielemansdijk 12 Halle (immissiepunt 9);
- 80 dB(A) op de woning Wolfersveenweg 14 Halle (immissiepunt 10).

De maximale geluidniveaus (piek) bedragen op de woning Wolfersveenweg 14 80 dB(A) en op andere woningen wordt de 70 dB(A) niet overschreden. De grenswaarde van 75 dB(A) voor de dag wordt op de woning Wolfersveenweg 14 alsook op de rand van het recreatiepark overschreden. Na belangenafweging willen we voor deze motorcrossactiviteit die maximaal 6 dagen per jaar plaatsvindt en daardoor onder de IBS valt, ontheffing verlenen van de maximaal toegestane waarde. Voor de belangenafweging verwijzen wij naar paragraaf 8.4 van deze vergunning.

Na belangenafweging worden tijdens een clubcross, de volgende normen voor het maximale geluidniveau gesteld:

Punt	Adres	L_{Amax} in dB(A) in de dagperiode van 12:00-16:30 uur
1	Bielemansdijk 7	67
2	Bielemansdijk 9	65
3	Kuiperstraat 1-1a	65
4	Nieuwe woning	69
5	Rand recreatiepark	73
6	Rand recreatiepark	74
7	Aaltenseweg 12	66
8	Priesterinkdijk 14	69
9	Bielemansdijk 12	67
10	Wolfersveenweg 14	80

8.4 Belangenafweging

De Handreiking biedt mogelijkheden om een hogere waarde te vergunnen dan de maximaal toegestane (grens)waarden. Hiervoor moet de volgende werkwijze worden gevolgd.

Allereerst moet het referentieniveau van het achtergrondgeluid bepaald worden:

- Als het niveau van het achtergrondgeluid hoger is dan de streefwaarde kan het niveau van het achtergrondgeluid worden vergund. In het akoestisch onderzoek zijn geen metingen verricht naar het achtergrondgeluid. Ook zijn er geen wegen in de directe omgeving van het motorcrossterrein waarvan een hoger achtergrondgeluid is af te leiden. Geschat wordt dat het referentieniveau van de omgeving niet boven de richtwaarden voor de omgeving zal liggen.
- Als de geluidsbelasting van het motorcrossterrein boven het referentieniveau blijft, kan na belangenafweging een hogere waarde worden vergund. Belangrijk hierbij is de inspanningen die zijn gedaan om de geluidsbelasting zo laag mogelijk te krijgen.

8.4.1 Geluidreducerende maatregelen

De aanvrager draagt er zorg voor dat alleen motoren op de motorcrossbaan worden toegelaten die aan de strenge KNMV normen voldoen. De aanvrager heeft er nagenoeg alles aan gedaan om de geluidbelasting zo laag mogelijk te houden.

Om de geluidbelasting op de omgeving verder te beperken zijn de volgende maatregelen denkbaar:

- Het beperken van het aantal crossuren; een halvering van de crosstijd geeft een reductie van 3 dB(A);
- Verhoging van de bestaande geluidafscherming bijvoorbeeld tot in totaal 6 meter, waarvan het bovenste gedeelte (1 meter) scherm; een 6 meter hoog scherm veroorzaakt op 1,5 meter hoogte een reductie van 1 dB(A)

Verminderen van het aantal crossuren zou zorgen voor onvoldoende capaciteit voor crossactiviteiten. Het verhogen van de bestaande geluidafscherming levert onvoldoende geluidreductie op in verhouding tot de noodzakelijke (financiële) inspanning en biedt daarom geen passende oplossing. Ook is dit een onwenselijke landschappelijke situatie.

Aanvullende maatregelen zijn niet mogelijk, zonder daarbij de aangevraagde situatie te wijzigen. Daarnaast zullen aanvullende maatregelen buitensporig hoge kosten met zich meebrengen en niet in verhouding staan tot de verkregen geluidswinst.

8.4.2 Bestaande situatie

De motorcrossbaan wordt al lange tijd gebruikt door de HALMAC. Dit blijkt onder meer uit de toekende bestemming, "crossterrein" in het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2-1988.

De vigerende oprichtingsvergunning van 6 oktober 1994 staat huidig gebruik van de motorcrossbaan toe:

- Maximaal 25 crossers gelijktijdig op zaterdag (van 13:30 – 16:30).
- Maximaal 8 clubcrossen per jaar op zaterdag (van 13:00 – 17:00)
- Maximaal 3 weekenden per jaar grote motorcrosswedstrijden, op zaterdag en zondag trainingen van 10:00 – 12:00 uur en wedstrijden van 13:00 – 17:00 uur.

8.4.3 Maatschappelijke belang

Tot slot kan geconstateerd worden dat een motorcrossbaan een maatschappelijk belang vertegenwoordigt die het rechtvaardigt om hogere geluidsnormen vast te stellen dan de richtwaarden uit de Handreiking. Door alleen de hogere waarden voor de zaterdag en de woensdag te vergunnen wordt op overige dagen van de week aan de streefwaarden van de Handreiking voldaan.

8.4.4 Verkeersaantrekkende werking

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat tijdens de RBS (training) geen woningen binnen de 50 dB(A) contour liggen, ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg.

Tijdens IBS (wedstrijd, clubcross) komen naast de rijders, circa 1000 toeschouwers, die met circa 600 auto's komen en gaan via de noordelijke en zuidelijke route. Als gevolg van deze

verkeersbewegingen ligt de geluidsbelasting op relevante woningen langs de Wolfersveenweg ruimschoots onder 50 dB(A).

Gezien de aard van de woningen is een minimale geluidwering van de gevels te verwachten van 20 dB(A) (enkel glas, geen gedempte ventilatie, matige kierdichting), zodat de binnenniveaus in deze woningen niet boven de 35 dB(A) zullen komen, waarmee aan de wettelijke eisen kan worden voldaan.

8.5 Trillingen

Gezien de aard van de activiteiten en de afstand tot de dichtstbijzijnde trillingsgevoelige bestemmingen is trillingshinder niet te verwachten. Een onderzoek naar trillingen achten wij daarom niet nodig. Ook achten wij het daarom niet nodig hierover voorschriften op te nemen.

9 **Geur**

Tijdens het motorcrossen worden door de crossmotoren uitlaatgassen uitgestoten, deze kunnen enige geurhinder in de omgeving veroorzaken. Het emitteren van uitlaatgassen door de motoren is niet te voorkomen. De afstand tot de meest dichtbij gelegen woning bedraagt meer dan 100 meter, op deze afstand heeft een dussdanige verspreiding van de uitlaatgassen plaatsgevonden dat de geurhinder acceptabel is.

Gelet op de factoren en genoemde ervaringen verwachten wij dat de geuroverlast tot een acceptabel niveau beperkt zal blijven.

10 **Lucht**

Emissies naar de lucht bestaan uit uitlaatgassen van het crossmotoren en vervoersmiddelen van bezoekers. Voor de emissies van uitlaatgassen zijn rechtstreeks werkende wet- en regelgeving van toepassing en daarom zijn geen voorschriften opgenomen voor dit aspect.

11 **Stof**

Om het verspreiden van stof in de omgeving bij droge weersomstandigheden zoveel mogelijk te voorkomen wordt de motorcrossbaan bij droge weersomstandigheden, een dag voor een training of wedstrijd door middel van een sproei-installatie bevochtigd. Op deze manier wordt verspreiding van stof naar de omgeving beperkt.

12 **Besluit milieueffectrapportage**

12.1 Algemeen

Op 7 mei 1999 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage 1994 (Stb. 540, 1994) in werking getreden (Stb. 224, 1999). In de bijlage van dit besluit worden de activiteiten beschreven waarvoor een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

12.2 M.e.r.-plicht

De in de aanvraag beschreven voorgenomen activiteiten zijn niet vermeld in onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Er daarom geen m.e.r.-plicht voor de aangevraagde situatie.

Daarnaast blijkt uit de beoordeling dat de aangevraagde situatie geen omstandigheden geeft als bedoeld in bijlage III van richtlijn 85/337/EEG, die aanleiding kunnen geven tot het opstellen van een milieueffectrapport.

12.3 M.e.r.-beoordelingsplicht

De in de aanvraag beschreven voorgenomen activiteiten zijn wel vermeld in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

In kolom 1, onder D 43 staat de volgende activiteit genoemd:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen.

In kolom 2 van de bijlage van het Besluit m.e.r. staat in welke gevallen een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Dit betreft de gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

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

In de aangevraagde situatie wordt de motorcrossbaan maximaal 7 uur en 59 minuten per week opengesteld, de oppervlakte van de motorcrossbaan is meer dan 5 hectare, hieraan vinden echter geen uitbreidingen plaats. In zoverre bestaat voor de aangevraagde activiteiten geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

12.4 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De activiteit waarvoor vergunning wordt aangevraagd heeft betrekking op de aanleg van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen. In de aangevraagde situatie betreft niet de, in de onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r., genoemde gevallen. In het kader van de voorbereiding van dit plan is geconstateerd, dat het plan niet binnen een zeer kwetsbaar of waardevol gebied is gelegen. Op basis van inhoudelijke overwegingen van de relevante aspecten (lucht, geur, externe veiligheid, geluid, BBT, energie, afvalstoffen en afvalwater) kan worden geconcludeerd, dat het milieubelang in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten voor het milieu zijn te verwachten. Het opstellen van een milieueffectrapport is niet nodig.

Met het voorgaande is aangesloten bij de indeling, zoals ook is toegepast in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling. Daarbij worden plannen beoordeeld aan de hand van de volgende hoofdstukken, die vervolgens weer onderverdeeld zijn in criteria:

- de kenmerken van het project;
- de plaats waar de activiteit wordt verricht, de kenmerken van het plangebied in relatie met kwetsbaarheid van de omgeving;
- de kenmerken van de gevolgen van de activiteit, mogelijke effecten van de activiteit, o.a. bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid.

12.4.1 Kenmerken van het project:

- a. de omvang van het project;
- b. de cumulatie met andere projecten;
- c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- d. de productie van afvalstoffen;
- e. verontreiniging en hinder;
- f. risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen en technologieën.

De hiervoor onder a, c, d en e genoemde punten zijn in deze overwegingen beoordeeld, reden waarom wij de aangevraagde vergunning verleenbaar achten.

Voor wat betreft het onder b gestelde (cumulatie) zijn voor zover ons bekend, in de omgeving van onderhavige inrichting geen andere activiteiten, wijzigingen of uitbreidingen aan de orde, waardoor cumulatie van emissies van geluid, geur en fijn stof toeneemt.

Ten slotte is het onder punt f genoemde risico van ongevallen, ten gevolge van gebruikte stoffen en technologieën niet aanwezig, dan wel hoogstens verwaarloosbaar te achten.

12.4.2 Plaats van het project

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik;
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:

- a. wetlands;
- b. kustgebieden;
- c. berg- en bosgebieden;
- d. reservaten en natuurparken;
- e. gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd;
- f. speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG;
- g. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;;
- h. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;;
- i. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Met betrekking tot de locatie van het project wordt over het bestaande grondgebruik en de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, evenals het opnamevermogen van het natuurlijke milieu opgemerkt dat met de aangevraagde vergunning daarop niet een zodanige aanslag wordt gepleegd, dat deze vergunning om die reden geweigerd zou moeten worden. In het geval aantasting van deze aspecten worden voorzien, hebben wij voorschriften opgenomen, waardoor dat worden verhinderd dan wel zoveel mogelijk wordt voorkomen.

12.4.3 Kenmerken van het potentiële effect

Als gevolg van de voorgenomen activiteit moet ook beoordeeld worden of er sprake is van een toename van een negatief effect op de directe omgeving en of deze al dan niet verwaarloosbaar is.

13 Richtlijn industriële emissies

13.1 Algemeen

De IPPC-richtlijn is per 1 januari 2013 opgenomen in de Richtlijn industriële emissies (RIE). De verplichtingen die uit de RIE voortvloeien zijn alleen van toepassing op de activiteiten die in bijlage I van deze richtlijn worden genoemd. De in de aanvraag beschreven activiteiten, worden niet genoemd in de bijlage I van de RIE. De richtlijn is daarom niet van toepassing op de aangevraagde situatie.

14 Natura2000-gebieden

14.1 Algemeen

De Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) is een Nederlandse wet die oorspronkelijk in 1967 is vastgesteld maar in 1998 ingrijpend is gewijzigd. In deze wet is de natuurbescherming van specifieke gebieden geregeld. Internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) zijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt. De volgende gebieden zijn aangewezen en beschermd op grond van de wet:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden)
- Beschermde Natuurmonumenten
- Wetlands

14.2 Natura 2000-gebieden

De meest dichtbijgelegen Natura2000-gebieden betreffen het natuurgebied de Uiterwaarden van de IJssel op ongeveer 15 kilometer afstand en het natuurgebied Stelkampsveld op ongeveer 12 kilometer afstand en ongeveer 16 km van het natuurgebied Korenburgerveen.

14.3 Beschermde Natuurmonumenten

In de nabijheid van de inrichting liggen geen beschermde natuurmonumenten. Het meest dichtbijgelegen beschermd natuurmonument betreft het natuurgebied Wildenborch/Bosket op meer dan 3 km afstand.

14.4 Wetlands

In de nabijheid van de motorcrossbaan liggen geen wetlands. De meest dichtbijgelegen wetlands liggen op meer dan 10 km afstand van motorcrossbaan.

14.5 Conclusie

Gelet op de grote afstanden tot deze gebieden, het relatief geringe gebruik van het motorcrossterrein en het risico van wildcrossen in natuurgebieden in en om de gemeente Bronckhorst achten we het gebruiken van het motorcrossterrein onder voorwaarden acceptabel.

Wij concluderen dat het gebruik van het motorcrossterrein geen betekenisvolle ('significante') toename van verontreiniging veroorzaakt voor de hiervoor genoemde Natura2000-gebieden en het beschermde natuurmonument, waardoor er geen aanleiding dat de Natuurbeschermingswet 'aanhaakt' bij deze procedure om een omgevingsvergunning.

15 **Zienswijzen**

15.1 Inleiding

Van 27 november 2014 tot en met 7 januari 2015 hebben burgemeester en wethouders van Bronckhorst een ontwerp van de omgevingsvergunning voor het uitbreiden het motorcrossterrein De Kappenbulten aan de Wolfersveenweg 29 in Zelhem ter inzage gelegd. Tijdens deze inzagetermijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt, in totaal zijn 19 brieven met zienswijzen ingediend binnen de inzagetermijn. In paragraaf 1.1 'Overzicht ingekomen zienswijzen' staat een overzicht van de ingekomen zienswijzen en daarbij behorende namen van de personen, namens wie de zienswijzen zijn ingediend.

15.2 Overzicht ingekomen zienswijzen

Nr	Datum ontvangst	Naam	Adres
1	22-12-2014	Fam. B. Smeitink	Wolfersveenweg 14, 7025 CN Halle
	22-12-2014	A. Smeitink/N.Oonk	Wolfersveenweg 14a, 7025 CN Halle
2	22-12-2014	Fam. B. Rietman	Wolfersveenweg 14b, 7025 CN Halle
3	23-12-2014	K.J.I. Groeneweg	Priesterinkdijk 14, 7021 HX Zelhem
4	24-12-2014	B. Radstake	Bielemansdijk 7, 7025 CN Halle
	24-12-2014	Fam. Zaalmink	Bielemansdijk 24, 7025 Zelhem
	24-12-2014	H. ten Hulscher	Bielemansdijk 9, 7025 CN Halle
	24-12-2014	H. Koskamp-de Rek	Bielemansdijk 11, 7025 CN Halle
	24-12-2014	J.A. Koskamp	Bielemansdijk 11, 7025 CN Halle
	24-12-2014	J.A. Koskamp	Bielemansdijk 11a, 7025 CN Halle
5	29-12-2014	H Daale	Halseweg 54-20, 7025 ET Halle
6	30-12-2014	J. van Eck	Halseweg 54-85, 7025 ET Halle
7	30-12-2014	J.S. Wiersma/E. Wiersma-Maas	Priesterinkdijk 11a, 7021 HX Zelhem
8	31-12-2014	H. Vrugink	Priesterinkdijk 14b, 7021 HX Zelhem
9	31-12-2014	V.M.L. Boschman (05-01-2015 brief)	Aaltenseweg 22, 7021 HR Zelhem
10	31-12-2014	F. Fokkert (05-01-2015 brief)	Bielemansdijk 8, 7021 HT Zelhem
11	02-01-2015	M. Post (e-mail)	Priesterinkdijk 10, 7021 HX Zelhem
12	04-01-2015	H. Pas/S. van Rhijn	Halseweg 50, 7025 ET Halle
13	05-01-2015	Th. N. Nau/J. Pau-van Oostrum	Kuiperstraat 2b, 7025 CK Halle
14	05-01-2015	R.G. Pöll	Halseweg 54-36, 7025 ET Halle
	05-01-2015	B. van Geffen-de Snoo	Halseweg 54-11, 7025 ET Halle
	05-01-2015	W.H. Mulder	Halseweg 54-32, 7025 ET Halle
15	05-01-2015	A. Kruijt/E.G. Beunk	Aaltenseweg 13, 7021 HR Zelhem
	05-01-2015	J. Meijerman	Priesterinkdijk 14c, 7021 HX Zelhem
	05-01-2015	H.A. Meijerman	Priesterinkdijk 14a, 7021 HX Zelhem
	05-01-2015	J. Kip	Priesterinkdijk 12, 7021 HX Zelhem

Nr	Datum ontvangst	Naam	Adres
16	05-01-2015	Dhr. W.A.P. van Zandbrink	Halseweg 54-40, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. D. Nolson	Halseweg 54-52, 7025 ET Halle
	05-01-2015	I.A.M. van der Laar-van Poppel	Halseweg 54-65, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. F.R. Onken	Halseweg 54-47, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. K. Nijmeijer	Halseweg 54-33, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. H.W. Hartog	Halseweg 54-13, 7025 ET Halle
	05-01-2015	R.W. Heinen	Halseweg 54-38, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. P&C. Jooren van Bohemen	Halseweg 54-77, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. J.L. van der Poel	Halseweg 54-60, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. J. Stellingwerf	Halseweg 54-63, 7025 ET Halle
	05-01-2015	J.M. Diepstraten	Halseweg 54-?, 7025 ET Halle
	05-01-2015	P.B.B.M. Roof	Halseweg 54-39, 7025 ET Halle
	05-01-2015	Fam. G.J. Jautze	Halseweg 54-79, 7025 ET Halle
	05-01-2015	A.I. Holtslag	Halseweg 54-6, 7025 ET Halle
17	05-01-2015	M.O. Goezinnen	Bielemansdijk 10, 7021 HT Zelhem
18	06-01-2015	Vereniging Buitengoed Bos en Enk	Halseweg 54-45, 7025 ET Halle
19	06-01-2015	J.S. Wiersma/E. Wiersma-Maas	Priesterinkdijk 11a, 7021 HX Zelhem

15.3 Ingekomen zienswijzen 1 en 2

15.3.1 Zienswijze 1

Op 22 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57396/24934) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door de familie B. Smeitink, Wolfersveenweg 14 in Halle en de heer A. Smeitink en mevrouw N. Oonk, Wolfersveenweg 14a in Halle.

15.3.2 Zienswijze 2

Op 22 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57396/24936) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door de familie B. Rietman, Wolfersveenweg 14b in Halle.

15.4 Reactie op zienswijzen 1 en 2

15.4.1 Inhoud zienswijzen 1 en 2

De twee brieven met zienswijzen komen inhoudelijk grotendeels overeen. Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving gegeven van de zienswijzen.

2.1.3-a

Omwonenden hebben grote bezwaren tegen de mogelijk dat er op 25 verschillende woensdagen activiteiten plaatsvinden op het circuit of onderdelen van de inrichting. Deze uitbreiding geeft een enorme extra druk op het gebied, door een toename van verkeerhinder, parkeren, geluidhinder en geurhinder.

Reactie op 2.1.3-a:

De aanvraag betreft het maximaal 7 uur en 59 minuten per week openstellen van de motorcrossbaan op zaterdagmiddag en woensdagmiddag. Op de zaterdag is crossen toegestaan van 12:00 tot 16:29. Op de woensdag van 13:00 tot 16:00 uur. Afwijkingen op de woensdagmiddag tot 19:00 uur of voor gekentekende motoren tot 20:00 uur zijn toegestaan en beschreven maar mogen niet lijden tot overschrijding van de maximaal 7 uur en 59 minuten per week crossen in de motorcrossbaan. De uitbreiding van de uren tot maximaal 7 uur en 59 minuten per week is een bevoegdheid van het gemeentebestuur en deze heeft de belangen zorgvuldig afgewogen.

2.1.3-b

Omwonenden hebben met de voorzitter van de Halmac met, de heer Wesselink, over hun bezwaar gesproken. De heer Wesselink heeft aangegeven dat het de bedoeling van de Halmac is om op maximaal 10 woensdagen tot 19.00 uur activiteiten te organiseren op het circuit, zoals tevoren afgesproken. Deze afspraak wil de heer Wesselink niet schriftelijk bevestigen aan de omwonenden.

Reactie op 2.1.3-b

De gemeente Bronckhorst is niet op de hoogte van afspraken die zijn gemaakt tussen de heer Wesselink en omwonenden. Op grond van de in de aanvraag beschreven activiteiten opgenomen dat het motorcrossterrein:

- maximaal 10 dagen per kalenderjaar gebruikt mag worden voor het houden van trainingen op de woensdag van 16:30 tot 19:00 uur;
- maximaal 10 dagen per kalenderjaar gebruikt mag worden voor het houden van trainingen op de woensdagavond van 19:00 tot 20:00 uur, voor uitsluitend gekentekende motoren;
- maximaal 3 dagen per kalenderjaar gebruikt mag worden voor het houden van trainingen op de woensdagmiddag van 13:00 tot 16:00 uur;
- maximaal 2 dagen per kalenderjaar gebruikt mag worden voor het houden van dealermiddagen op de woensdag van 14:00 tot 19:00 uur.

Daarbij mag de Halmac zelf bepalen wanneer de afzonderlijke activiteiten worden gehouden, zolang de voorgeschreven dagen en tijden niet worden overschreden.

15.5 Zienswijzen 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 en 16

15.5.1 Zienswijze 3

Op 23 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57396/24937) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door K.J.I. Groeneweg, Priesterinkdijk 14, 7021 HX Zelhem.

15.5.2 Zienswijze 4

Op 24 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57396/24938) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door B. Radstake, Bielemansdijk 7, 7025 CN Halle, tevens gemachtigde namens:

- H. ten Hulscher, Bielemansdijk 9, 7025 CN Halle;
- M. Koskamp-De Rek, Bielemansdijk 11, 7025 CN Halle;
- J.A. Koskamp, Bielemansdijk 11, 7025 CN Halle;
- G. Koskamp, Bielemansdijk 11a, 7025 CN Halle;
- Fam. Zaalmink, Bielemansdijk 24, 7025 CN Halle.

15.5.3 Zienswijze 6

Op 30 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25041) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door J. van Eck, Halseweg 54-85, 7025 ET Halle.

15.5.4 Zienswijze 7

Op 30 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25060) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door J.S. Wiersma en E. Wiersma-Maas, Priesterinkdijk 11a, 7021 HX Zelhem.

15.5.5 Zienswijze 8

Op 31 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25071) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door H. Vrugink, Priesterinkdijk 14b, 7021 HX Zelhem.

15.5.6 Zienswijze 12

Op 4 januari 2015 is per brief een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door H. Pas en S. van Rhijn, Halseweg 50, 7025 ET Halle.

15.5.7 Zienswijze 13

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25133) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door Th.N. Pau en J. Pau-Van Oostrom van Landgoed de Driesprong, Kuiperstraat 2b, 7025 CK Halle.

15.5.8 Zienswijze 14

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25159) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door prof. dr. R.G. Pöll, Halseweg 54-36, 7025 ET Halle, tevens gemachtigde namens:

- B. van Geffen-De Snoo, Halseweg 54-11, 7025 ET Halle;
- W.H. Mulder, Halseweg 54-32, 7025 ET Halle.

15.5.9 Zienswijze 15

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25166) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door A. Kruijt en E.G. Beunk, Aaltenseweg 13, 7021 HR Zelhem, tevens gemachtigde namens:

- J. Meijerman, Priesterinkdijk 14c, 7021 HX Zelhem;
- H.A. Meijerman, Priesterinkdijk 14a, 7021 HX Zelhem;
- J. Kip, Prieterinkdijk 12, 7021 HX Zelhem.

15.5.10 Zienswijze 16

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25171) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door W.A.P. van Zandbrink, Halseweg 54-40, 7025 ET Halle en als gemachtigde ingediend namens:

- Fam. D. Nolson, Halseweg 54-52, 7025 ET Halle;
- I.A.M. van der Laar-van Poppel, Halseweg 54-65;
- Fam. F.R. Onken, Halseweg 54-47, 7025 ET Halle;
- Fam. K. Nijmeijer, Halseweg 54-33, 7025 ET Halle;
- Fam. H.W. Hartog, Halseweg 54-13, 7025 ET Halle;
- R.W. Heinen, Halseweg 54-38, 7025 ET Halle;
- Fam. P. & C. Jooren van Bohemen, Halseweg 54-77, 7025 ET Halle;
- Fam. J.L. van der Poel, Halseweg 54-60, 7025 ET Halle;
- Fam. J. Stellingwerf, Halseweg 54-63, 7025 ET Halle;
- J.M. Diepstraten, Horstacher 22-18, 6546 GJ Nijmegen;
- P.B.B.M. Roof, Halseweg 54-39, 7025 ET Halle;
- Fam. G. Jautze, Halseweg 54-79, 7025 ET Halle;
- G.J. Alberts, Halseweg 54-79, 7025 ET Halle;
- A.I. Holtslag, Halseweg 54-6, 7025 Halle.

15.6 Reactie op zienswijzen 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 en 16

15.6.1 Inhoud zienswijzen 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 en 16

De brieven met zienswijzen komen inhoudelijk grotendeels overeen. Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving gegeven van de zienswijzen.

1.1 Algemeen

De vergunningaanvraag dateert al van 2012. Kennelijk voldeed die vergunningaanvraag niet, want op 20 augustus 2013 schreef de Halmac aan u dat op uw verzoek een nieuwe aanvraag is ingediend. De nieuwe aanvraag gaat uit van meer crossuren, meer ridders in de baan en van niet-motorcross gerelateerde activiteiten dan de oorspronkelijke aanvraag. Hieruit kan geen andere conclusie getrokken worden dan dat u de Halmac maximaal ter wille wilt zijn en dat u op geen enkele manier rekening wenst te houden met de u bekende en terechte bezwaren van buurtbewoners.

Reactie op 1.1 Algemeen:

De omgevingsvergunningaanvraag is op 28 november 2012 door de Halmac ingediend bij de gemeente Bronckhorst. Op 1 april 2013 is de aanvraag op verzoek van de gemeente Bronckhorst ter behandeling doorgezonden naar de Omgevingsdienst Achterhoek (ODA). De aanvraag is op ontvankelijkheid getoetst door de ODA. Naar aanleiding van de ontvankelijkheidstoets is de Halmac op 16 juli 2013 verzocht om aanvraag aan te vullen. Naar aanleiding van dit verzoek heeft de Halmac op 23 augustus 2013 een aanvulling op de aanvraag ingediend. Dit betrof geen nieuwe omgevingsvergunningaanvraag, echter een aanvulling op omgevingsvergunningaanvraag van 28 november 2012. De gemeente en de

ODA hebben de Halmac op geen enkel wijze geholpen bij het opstellen of aanleveren van de aanvullingen op de aanvraag door de Halmac.

1.2 Algemeen

In de correspondentie die is gevoerd over het mega piratenfestijn en de land- en tuinbouwbeurs heeft u meerdere malen aangegeven dat er op het Halmacterrein geen andere activiteiten kunnen plaatsvinden dan motorcrossactiviteiten en -trainingen. Eenmalig kon daarvan worden afgeweken. In een gesprek dat de heer Pöll, de heer Radstake en mevrouw Groeneweg met wethouder Spekschoor hadden op 16 april 2014, heeft laatstgenoemde aangegeven dat er op het Halmacterrein geen ruimte meer is voor evenementen of andere, niet-motorcross gerelateerde activiteiten. Hij gaf aan dat er in het najaar van 2014 een nieuw evenementenbeleid door de gemeente zou worden vastgesteld. Dat nieuwe evenementenbeleid is er nog niet. Desalniettemin wil de gemeente instemmen met het voornemen om dealerdagen te organiseren op het Halmacterrein. Dat heeft niets met wedstrijden en trainingen te maken en is strijdig met eerdere uitspraken.

Reactie op 1.2 Algemeen:

De op 28 november 2012 door de Halmac ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning, inclusief bijlagen, bevat informatie met betrekking tot de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft. Uit deze informatie blijkt dat de hoofdactiviteiten die de Halmac uitvoert op het motorcrossterrein bestaan uit het organiseren van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Daarnaast worden enkele nevenactiviteiten aangevraagd, waaronder het maximaal 2 keer jaar organiseren van een dealermiddag van 14.00-19.00 uur. Naar onze mening is deze activiteit motorcross gerelateerd. Naar aanleiding van de aanvraagde activiteiten moeten wij beoordelen of vergunningverlening geheel of gedeeltelijk mogelijk is. Naar aanleiding van onze beoordeling zijn wij van oordeel dat deze nevenactiviteit niet in strijd is met geldende wet- en regelgeving en daarom vergunbaar is.

1.3 Algemeen

De bezwaren van omwonenden richten zich in belangrijke mate op de toename van de geluidsoverlast die zij zullen ervaren. De gemeente is echter van plan de gevraagde vergunning te verlenen op basis van een geluidsonderzoek dat in opdracht van de Halmac is uitgevoerd. U heeft zelf geen geluidsonderzoek uitgevoerd en evenmin een second opinion gevraagd.

Reactie op 1.3 Algemeen:

Een deskundige van de Omgevingsdienst Achterhoek heeft het akoestisch rapport beoordeeld en akkoord bevonden.

2.1 Geluidsoverlast

In 1994 is aan de Halmac vergunning verleend voor het organiseren van drie wedstrijden per jaar en voor trainingen op de zaterdagmiddag van 13.30 uur tot 16.30 uur. Die aanvraag is getoetst aan de Circulaire Industrielawaai en de Handleiding meten en rekenen (IL-HR-13-01). Volgens die circulaire dient voor een landelijke omgeving een streefwaarde van 40dB(A) gehanteerd te worden in de dagperiode. De gemeente heeft destijds gemeend daarvan af te moeten wijken (in positieve zin voor de Halmac) op grond van een bestuurlijke afwegingsproces.

De bestuurlijke afwegingen waren toen onder meer:

- Er zijn nauwelijks klachten uit de omgeving;
- Het circuit wordt alleen op één middag gebruikt;
- In de directe nabijheid van het circuit ligt geen woonwijk of liggen geen meerdere woningen bij elkaar;
- Het circuit heeft een positieve uitstraling op de (toenmalige) gemeente Zelhem.

Deze afwegingen zijn achterhaald en gelden niet meer.

Er zijn in de afgelopen tijd verschillende klachten bij de gemeente ingediend over overtreding van de vergunningvoorschriften. Er is in de onmiddellijke nabijheid een recreatiepark gerealiseerd, waar 18 bewoners permanent mogen verblijven. Ook voor deze woningen moet

het woonklimaat gewaarborgd blijven. Er zijn in de onmiddellijke omgeving enkele landgoederen gerealiseerd met de toezegging van de gemeente dat rust en ruimte zouden zijn gewaarborgd. Die landgoederen zijn ook gecreëerd om de landschappelijke waarden te versterken. Van een positieve uitstraling is geen sprake (meer). Omdat de bestuurlijke afwegingen niet meer gelden moet het huidige en toekomstige geluidniveau beperkt blijven tot 40 dB(A).

Reactie op Geluidsoverlast 2.1:

De aangehaalde Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening hanteert voor het betreffende gebied inderdaad een richtwaarde van 40 dB(A). Van deze richtwaarde mag worden afgeweken. De werkwijze waarop van de richtwaarden kan worden afgeweken is beschreven in de Handreiking:

- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum "etmaalwaarde" van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen.

Door Adviesburo Van der Boom zijn in 2004 in opdracht van de Regio Achterhoek voor alle toenmalige regiogemeenten achtergrondniveaumetingen uitgevoerd om het referentieniveau van het omgevingsgeluid te bepalen. Op grond van de metingen kan worden geconcludeerd dat het referentieniveau in het landelijk gebied in de Achterhoek hooguit 40 dB(A) bedraagt. Dit geldt ook voor de toenmalige gemeente Zelhem en de locatie aan de Wolversveenweg en omgeving in Halle. De afgelopen 10 jaren zijn in het gebied geen veranderingen geweest die van invloed zijn geweest op het referentieniveau in het gebied. Het opnieuw uitvoeren van achtergrondniveaumetingen zal naar ons oordeel niet tot nieuwe inzichten ten aanzien van het referentieniveau van het omgevingsniveau leiden, zodat nieuwe metingen niet noodzakelijk zijn. Voor de overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid heeft een bestuurlijk afwegingsproces plaatsgevonden waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol hebben gespeeld.

2.2 Geluidsoverlast

Geluidsmetingen en geluidsonderzoek zijn onderwerpen die voor een leek moeilijk te begrijpen zijn. Dat geldt ook voor de metingen en de uitkomsten van het onderzoek door de Halmac. Toch vallen er een aantal dingen op die leiden tot zeer ernstige twijfels aan de objectiviteit van validiteit ervan.

2.2-a Geluidsoverlast

Het rapport van de Halmac gaat kennelijk uit van de geluidemissie van de motoren en berekent op grond daarvan de geluidbelasting op de gevels van de omliggende woningen. Er zijn bij geen enkele woning in de omgeving geluidsmetingen gedaan. De betrouwbaarheid van die berekeningen is dan ook buitengewoon twijfelachtig.

Reactie op 2.2-a Geluidsoverlast:

Deze berekeningsmethodiek is beschreven in de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999 en geeft betrouwbare resultaten. In de praktijk wordt de Handleiding dan ook gebruikt. Deze handleiding is ook in de jurisprudentie aanvaard.

2.2-b Geluid overlast

De gemeente heeft geen eigen geluidsonderzoek laten uitvoeren en is klakkeloos afgegaan op het rapport dat in opdracht van de Halmac is opgesteld. Dat is op zijn minst onzorgvuldig.

Reactie op 2.2-b Geluidsoverlast:

Het akoestisch rapport is zorgvuldig beoordeeld door een deskundige van de Omgevingsdienst Achterhoek.

2.2-c Geluidoverlast

Bij wedstrijden en bij clubcrossen is een geluidsinstallatie in gebruik waarvan het geluidniveau aanmerkelijk uitstijgt boven het lawaai van de crossmotoren (dat moet ook wel, anders heeft zo'n geluidsinstallatie geen zin). In het Halmacrapport is uitgegaan van een onmogelijk laag geluidniveau van deze installatie.

Reactie op 2.2-c Geluidoverlast:

De omroepinstallatie (alleen in gebruik tijdens wedstrijden) is gerepresenteerd door middel van 4 bronnen verspreid over het terrein met een bronvermogen van elk 120 dB(A). Daarmee kan de baan voor omroepberichten zonder probleem worden bestreken (70 dB(A) op 50 m van de luidsprekers, is goed hoorbaar voor publiek). In het onderzoek is uitgegaan van dit bronvermogen met stemgeluid en een totale bedrijfsduur van 30 minuten. Bij een training wordt geen omroepinstallatie gebruikt. De aangehouden geluidniveaus voor de geluidinstallatie zijn acceptabel. Aangezien het akoestisch onderzoek deel uitmaakt van de vergunning moet de inrichtinghouder zich hieraan houden.

2.2-d Geluidoverlast

Het lijkt er op dat de maximaal toegestane geluidniveaus voor iedereen verschillend zijn. Dat is strijdig met het gelijkheidsbeginsel.

Reactie op 2.2-d Geluidoverlast:

De geluidvoorschriften zijn zo gesteld dat de geluidsoverlast per geluidgevoelig object zo beperkt mogelijk is en er geen hogere geluidniveaus worden toegestaan dan voor de activiteiten noodzakelijk zijn. Welke geluidniveaus dat zijn is per locatie verschillend in verband met de situering van het geluidgevoelig object ten opzichte van de activiteit en de geometrische verspreiding van geluid.

Geluidoverlast 2.2-e

De KNMV hanteert de norm van 100 dB(A). In het geluidrapport wordt gewag gemaakt van een bronniveau van 135 dB(A). Dit strijdig met elkaar.

Reactie op Geluidoverlast 2.2-e:

De KNMV hanteert een norm van 94 dB(A) op 7,5 meter afstand. Op basis hiervan kan een bronniveau worden berekend. Bij de start zijn maximaal 40 crossmotoren die tegelijk deze bronniveaus op één punt produceren. Dit betekent een tijdelijke verhoging van het bronniveau ter plaatse. Het akoestisch rapport gaat bij de start uit van een bronvermogen van ca 135 dB(A) voor een duur van hooguit 5 seconden. Dit bronvermogen komt overeen met het uitgangspunt van de KNMV en 40 tegelijk startende motoren.

2.2-f Geluidoverlast

Er wordt gebruik gemaakt van meetgegevens die ontleend zijn aan metingen op een motorcrossterrein in Lierop. Deze metingen zijn gebruikt als referentiepunt voor geluidniveaus op het Halmaccircuit. De positie en de ligging van beide crossbanen is echter totaal verschillend en iedere vergelijking gaat dus per definitie mank.

Reactie op 2.2-f Geluidoverlast:

Bij het bepalen van de bronniveaus wordt gecorrigeerd voor de geometrische gegevens van locatie waar is gemeten. De bronniveaus zijn in elke situatie te gebruiken mits de motoren van hetzelfde type zijn.

2.2-g Geluidoverlast

Het geluidrapport is gebaseerd op een groot aantal aannames. Nergens wordt aangegeven welke geluidniveaus daadwerkelijk gemeten zijn en nergens wordt verwezen naar rapportages en metingen van het geluidniveau van motoren die op het Halmacterrein actief zijn.

Reactie op 2.2-g Geluidoverlast:

Er zijn door het adviesbureau ter plaatse metingen uitgevoerd om de bronniveaus te kunnen bepalen. De hanteerde methode is gebaseerd op de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. De handreiking en de berekeningsmethode zijn in de jurisprudentie aanvaard.

2.2-h Geluidoverlast

De berekeningen in het geluidrapport zijn gebaseerd op een baanbezetting van 40 rijders tegelijkertijd in de baan. De huidige vergunning gaat echter uit van een maximum van 25 rijders tegelijkertijd in de baan. Uitbreiding naar de (gewenste) 50 rijders betekent dus een verdubbeling. De berekeningen van de Halmac kunnen dus niet juist zijn, omdat het uitgangspunt niet juist is.

Reactie op 2.2-h Geluidoverlast:

Het akoestisch onderzoek gaat uit van 40 rijders die 1,5 uur op zaterdag of 2 uur op zondag rijden. Tijdens wedstrijden rijden hooguit 40 renners tegelijk in de baan. De aanvraag betreft geen 50 rijders gelijktijdig in de baan. In de huidige vergunning staat dat aan de trainingen niet meer dan 25 motorrijders tegelijk actief deel mogen nemen. De tijden zijn echter anders. Een vergelijking is daarom moeilijk te maken. In de bestaande vergunning is het maximale aantal crossuren niet opgenomen. In deze vergunning zijn deze wel opgenomen.

2.2-i Geluidoverlast

De controle van de geluidproductie wordt in handen gelegd van de Halmac. Dit kan natuurlijk al helemaal niet.

Reactie op 2.2-i Geluidoverlast:

Het betreft het minimaal 1 keer in de maand door middel van metingen door een persoon die lid is van de motorcrossvereniging controleren of de in de motorcrossbaan aanwezige motoren voldoen aan de norm van 94 dB(A). Hiervan moet een registratie worden bijgehouden en wanneer de norm wordt overschreden mag de crossmotor niet deelnemen. Het bevoegd gezag kan controleren of deze voorschriften correct worden nageleefd en kan zelf ook metingen verrichten. Het is naar ons oordeel een naleefbaar en handhaafbaar voorschrift.

2.2-j Geluidoverlast

Er wordt in de concept-vergunning niet gerept over toezicht of handhaving door de gemeente en evenmin worden er sancties verbonden aan het overtreden van voorschriften. Gelet op de ingewikkeldheid van de vergunningvoorschriften is het zelfs zeer twijfelachtig of effectieve handhaving überhaupt mogelijk is. Eerdere verzoeken tot handhaving versterken deze twijfels.

Reactie op 2.2-j Geluidoverlast:

Handhaving en sanctie zijn geen onderwerpen die in een omgevingsvergunning mogen worden opgenomen. De geluidvoorschriften zijn handhaafbaar. De aan te houden tijden zijn helder. De aantallen kunnen worden geteld. Op de genoemde beoordelingspunten kunnen ter controle metingen of berekeningen worden verricht.

3.1 Ecologische zone

Het terrein van de Halmac maakt onderdeel uit van de ecologische verbindingszone en is deels bestemd voor landbouw met natuur- en landschapswaarde. Dit is mede voor de gemeente Bronckhorst aanleiding geweest om samen met de gemeenten Lochem en Zutphen een landschapsontwikkelingsplan vast te stellen. Binnen dat plan is een gedeelte aangewezen voor verbindingslandgoederen die mede ten doel hebben om rust, ruimte en landschappelijke waarden te versterken. Het motorcrossterrein van de Halmac valt net buiten de zone voor verbindingslandgoederen. Kennelijk is dat bewust gedaan om de Halmac te ontzien. Een blik op de plankaart leert onmiddellijk dat het volstrekt onlogisch is om de Halmac buiten de landgoederenzone te houden; het is een uitstulping in een verder regelmatig verlopende zone. Dat is niet uit te leggen en strijdig met de bedoelingen van zo'n verbindingszone.

Reactie op 3.1 Ecologische verbindingzone:

Op 30 juni 2011 is door de gemeenteraad van Bronckhorst het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011', vastgesteld. Bij besluit van 1 juli 2009 hebben Provinciale Staten van Gelderland de kaart met de 'Herbegrenzing van de EHS van Gelderland' vastgesteld. Op deze kaart ligt het motorcrossterrein binnen de EHS-natuur. Voor het buitengebied heeft de gemeente Bronckhorst samen met de gemeenten Lochem en Zutphen een landschapsontwikkelingsplan (LOP) opgesteld. Het LOP is op 25 juni 2009 door de gemeenteraad van Bronckhorst vastgesteld.

Tijdens de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' zijn binnen de planologische afwegingen, belangen van onder andere natuur-, milieu- en landschappelijke aard afgewogen alsmede de gevolgen voor de directe omgeving. Daarbij is tevens rekening gehouden met vastgesteld provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid. Op plankaart behorend bij het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' heeft het perceel waarop het motorcrossterrein ligt de enkelbestemming 'Terreinen voor sport', specifieke vorm van sport - 5', motorsportaccommodatie, survivalterrein, fietscross/ATB, (jeugd)opleidingen, wedstrijden. Ten aanzien van de aangevraagde activiteiten is daarom geen sprake van handelen in strijd met ruimtelijke regels.

3.2 Ecologische verbindingzone

Geluid en stank van uitlaatgassen zullen zich niets aantrekken van een onlogische plankaart. De geplande activiteiten van de Halmac zullen dan ook een zeer negatieve invloed hebben op de landgoederenverbindingzone. Rust en ruimte zullen worden aangetast en in plaats van een verbetering zal er een verslechtering optreden van landschappelijke waarden. Uitbreiding van de activiteiten van de Halmac is daarom volstrekt strijdig met het eigen beleid van de gemeente, zoals dat is geformuleerd in het Landschapsontwikkelingsplan.

Reactie op 3.2 Ecologische verbindingzone:

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op 3.1 Ecologische verbindingzone.

3.3 Ecologische verbindingzone

In het streekplan van de provincie Gelderland is ten aanzien van ecologische verbindingzones onder meer het volgende opgenomen. "EHS-natuur bestaat uit bestaande natuurgebieden en voor een kleiner deel uit natuurontwikkelings-gebieden die momenteel agrarisch cultuurgrond zijn. EHS-verbindingzone is een gebied waar de ecologische verbindingfunctie wordt versterkt. De zone bestaat uit landbouwgronden en verspreid gelegen kleine natuur- en bouselementen waarvoor specifiek ruimtelijk beleid aan de orde is. Dit is een combinatie van planologische bescherming van aanwezige waarden. En planologische reservering voor versterking van de natuurwaarde voor de doelsoorten die in het Gelderse gebiedsplan Natuur en Landschap zijn aangegeven." Het is duidelijk dat de geplande uitbreiding van de Halmac niet past in het provinciale beleid ten aanzien van natuur- en landschapsontwikkeling.

Reactie op 3.3 Ecologische verbindingzone:

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op 3.1 Ecologische verbindingzone.

3.4 Ecologische verbindingzone

Op een terrein dat grenst aan het terrein van de Halmac heeft de gemeente vergunning verleend voor de bouw van de (deels ondergrondse) observatiepost. Voor de ontwikkeling van die observatiepost is door de gemeente zelfs een aanmerkelijke subsidie toegekend. Daarmee erkent de gemeente dat in het gebied de landschappelijke kwaliteit verbeterd moet worden.

Reactie op 3.4 Ecologische verbindingzone:

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op 3.1 Ecologische verbindingzone.

3.5 Ecologische verbindingzone

De effecten van de gevraagde uitbreiding zijn zodanig dat naar oordeel een milieu-effectrapportage onontkoombaar is. Noch in de vergunningaanvraag, noch in de concept vergunning, wordt daaraan echter aandacht besteed. Het geen is gemeld over de milieu-

aspecten is volstrekt onvoldoende om een gedegen oordeel over de milieu-effecten te kunnen geven.

Reactie op 3.5 Ecologische verbindingzone:

Voor onze beoordeling ten aanzien van het Besluit milieueffectrapportage verwijzen wij naar hoofdstuk 12 Besluit milieueffectrapportage van ons advies van 7 november 2014. Wij zijn van oordeel dat voor de aangevraagde bedrijfssituatie geen mer-plicht of mer-beoordelingsplicht geldt.

3.6 Ecologische verbindingzone

Met name tweetaktmotoren zijn, zoals bekend, notoire luchtvervuilers. En bij verschillende van de voorgenomen activiteiten wordt hoofdzakelijk of alleen maar gebruik gemaakt van tweetaktmotoren. Dan is het onbestaanbaar dat aan dit aspect totaal geen aandacht wordt besteed, zeker niet omdat het hier handelt om een gebied dat is aangewezen als ecologische verbindingzone.

Reactie op 3.6 Ecologische verbindingzone:

In voorschrift 3.15.2 van Bijlage 1 – voorschriften milieu bij ons advies van 7 november 2014 is opgenomen dat bij motorcrossactiviteiten minimaal 75% van het rennersveld uit viertaktmotoren moet bestaan. Daarnaast zijn in geldende wet- en regelgeving geen normen gesteld ten aanzien van luchtmissies op ecologische verbindingzones. Wij zijn van oordeel dat in de aangevraagde situatie sprake is van een acceptabel niveau van luchtmissies op de ecologische verbindingzone.

3.7 Ecologische verbindingzone

Verdubbeling van het aantal rijders en meer dan een verdubbeling van het aantal cross- en trainingsuren leidt tot aanzienlijk grotere verkeersstromen op daartoe niet geschikte wegen. Ook dit aspect is op geen enkele wijze in de aanvraag of de concept vergunning meegenomen.

Reactie op 3.7 Ecologische verbindingzone:

De verkeersbewegingen van en naar het motorcrosssterrein vinden plaats op openbare wegen. Deze wegen zijn niet in eigendom of beheer van de motorcrossvereniging. Daarnaast maken deze wegen geen onderdeel uit van de aangevraagde activiteiten, waardoor deze niet zijn meegenomen in de beoordeling van de aangevraagde activiteiten. Ten aanzien van de parkeermogelijkheden voor renners en bezoekers, zijn wij van oordeel dat in de aangevraagde situatie voldoende parkeergelegenheden geboden worden binnen de inrichting.

3.8 Ecologische verbindingzone

Omdat de concept vergunning er van uitgaat dat ook in de avonduren gecroost gaat worden, zal gebruik moeten worden gemaakt van verlichting. Dat is opnieuw een verstoring van de natuur- en landschapswaarden in het gebied. En ook aan dit aspect is volstrekt ten onrechte geen enkele aandacht besteed.

Reactie op 3.8 Ecologische verbindingzone:

In de aangevraagde situatie is geen sprake van verlichting van de motorcrossbaan. De bestaande verlichting wordt in de aangevraagde situatie niet gewijzigd. Binnen de inrichting zijn enkele lichtmasten aanwezig voor met name het verlichten van parkeerterrein en de ontsluitingswegen naar de openbare weg. Deze verlichting is minimaal en noodzakelijk voor het veilig kunnen verlaten van het motorcrosssterrein. Wij zijn van oordeel dat de aangebrachte verlichting geen noemenswaardige verstoring van de natuur- en landschapswaarden in het gebied zullen veroorzaken ten opzichte van de bestaande situatie.

4.1 Waardevermindering

Zoals gezegd zal het verlenen van de vergunning aan de Halmac leiden tot aanzienlijke geluidsoverlast en tot aanmerkelijke aantasting van het woongenot. En daarmee tot een aanzienlijke waardedaling van onze woningen. Het zal duidelijk zijn dat ik de schade die daardoor ontstaat, als nadeelcompensatie zal verhalen op de gemeente Bronckhorst.

Reactie op 4.1 Waardevermindering:

Een verzoek tot planschade in verband met waardevermindering van onroerend goed of aantasting van het woongenot is alleen mogelijk bij een procedure tot wijziging van een bestemmingsplan. De aangevraagde activiteiten passen binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan, waardoor wijziging van het bestemmingsplan niet noodzakelijk is. Aangezien voor de aangevraagde activiteiten het bestemmingsplan niet hoeft te worden gewijzigd, is het indienen van een verzoek tot planschade niet mogelijk.

15.7 Ingekomen zienswijze 5

15.7.1 Zienswijze 5

Op 29 december 2014 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57396/25046) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door H. Daale, Halseweg 54-20, 7025 ET Halle.

15.8 Reactie op zienswijze 5

15.8.1 Inhoud zienswijze 5

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving gegeven van de zienswijze.

1 Onderbouwing aanvraag door Halmac

Een aanvraag zoals deze die behoorlijk diep ingrijpt op de bestaande situatie, dient naar mijn mening een stevige onderbouwing te kennen, aan de ene kant om door u een goed afgewogen besluit te kunnen nemen en aan de andere kant om degenen die het met de voorgelegde plannen geheel of gedeeltelijk oneens zijn de kans te bieden inhoudelijk daarop in te gaan. Het totaal aan stukken suggereert dus dat er een aanvraag is gedaan met een gedegen toelichting. Er is na de eerste aanvraag een aanvullend stuk ingediend door de voorzitter van de Halmac, 'Toelichting - Op de aanvraag om omgevingsvergunning van 28 november 2012'. Dit betreft echter geen nadere onderbouwing van de noodzaak om tot een dergelijke uitbreiding te komen, maar slechts een verdere uitsplitsing van hetgeen die uitbreiding inhoudt. Naar mijn mening heeft er dus geen zorgvuldige afweging van 'voors' en 'tegens' kunnen plaatsvinden, ten minste deze is niet in de stukken terug te vinden. Daardoor is ook geen genuanceerde zienswijze van mijn kant mogelijk, niet anders dan leidend tot een volledige afwijzing van hetgeen nu als besluit voorligt.

Reactie op 1 Onderbouwing aanvraag Halmac:

In artikel 4.4, lid 1 van Besluit omgevingsrecht staat het volgende:

Onverminderd artikel 4:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

In artikel 4.17, lid 1, onder a. en b. van de Regeling omgevingsrecht staat dat in of bij de aanvraag om een vergunning voor het veranderen van een inrichting of van de werking daarvan, vermeldt de aanvrager:

- a. de beoogde verandering van de inrichting of van de werking daarvan;
- b. op welke gegevens en bescheiden die eerder zijn verstrekt in het kader van de aanvraag van de vergunning of vergunningen krachtens welke de inrichting is opgericht dan wel in werking is, de verandering van invloed is, met een aanduiding van de door de verandering veroorzaakte wijzigingen daarvan.

Uit dit artikel blijkt dat de aanvrager geen onderbouwing van de noodzaak tot een uitbreiding in de aanvraag hoeft te vermelden. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag van 28 november 2012, inclusief bijbehorende bijlagen, voldoende informatie bevat voor het nemen van een beslissing op de aanvraag.

2-a Rijtijden en aanvullende activiteiten

In de aanvraag door Halmac is een overzicht opgenomen van de zaken die men graag ziet aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Het voorstel om meer mogelijkheden te hebben voor het kunnen crossen is een logische, gezien de activiteiten die op dat punt worden ontplooid. Daarnaast worden er evenwel voorstellen gedaan voor activiteiten die niet perse tot het productenpakket van een crossvereniging behoren en meer lijken te moeten worden gezien als evenementen.

Reactie op 2-a Rijtijden en aanvullende activiteiten:

De op 28 november 2012 door de Halmac ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning, inclusief bijlagen, bevat informatie met betrekking tot de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft. Uit deze informatie blijkt dat de hoofdactiviteiten die de Halmac uitvoert op het motorcrossterrein bestaan uit het organiseren van motorcrosstrainingen en –wedstrijden. Daarnaast worden enkele nevenactiviteiten aangevraagd:

- het maximaal 2 dagen per jaar organiseren van een dealermiddag van 14.00-19.00 uur;
- het maximaal 1 dag per jaar organiseren van een bromfietscross van 12.00-16.30 uur.

Naar onze mening zijn deze activiteiten motorcross gerelateerd.

Naar aanleiding van de aanvraagde activiteiten moeten wij beoordelen of vergunningverlening geheel of gedeeltelijk mogelijk is. Wij zijn van mening dat deze nevenactiviteiten niet in strijd zijn met geldende wet- en regelgeving en daarom vergunbaar zijn.

2-b Rijtijden en aanvullende activiteiten

Tevens is het houden van brommerscrosswedstrijden niet gericht op de doelgroep van Halmac, gebaseerd op het huidige gebruik van de crossbaan. De vraag is of het hierbij gaat om het scheppen van een aanbod voor een doelgroep die zonder meer op een andere wijze aan haar trekken kan komen.

Reactie op 2-b Rijtijden en aanvullende activiteiten:

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op 2-a Rijtijden en aanvullende activiteiten.

2-c Rijtijden en aanvullende activiteiten

Vervolgens wordt voorgesteld om met gekentekende motoren op een aantal woensdagavonden te gaan rijden. Ook hierbij gaat het om een activiteit die niet direct tot de primaire zaken van Halmac mogen worden gerekend, hoewel in 2011 in het motorblad Motoplus in een interview is aangegeven dat degene die hier worden aangesproken wellicht niet op de openbare weg hun 'crosswerk' moeten behoeven te verrichten.

Reactie op 2-c Rijtijden en aanvullende activiteiten:

De aangevraagde activiteiten betreft onder andere het maximaal 10 dagen per jaar op de woensdagavond van 19.00-20.00 uur organiseren van trainingen voor gekentekende crossmotoren. Met dit type crossmotor mag op de openbare weg gereden worden en moet daarom voldoen aan strengere geluidsnormen dan een crossmotor zonder kenteken. Een gekentekende crossmotor moet voldoen aan artikel 5.4.11, lid 3 en 4, in samenhang met Bijlage VIII van de Regeling voertuigen. Dit betekent dat een gekentekende crossmotor een lagere geluidproductie heeft dan een crossmotor zonder kenteken. Hierdoor kan tijdens het maximaal 10 dagen per jaar trainen met gekentekende crossmotoren, voldaan worden aan de grenswaarden in de avondperiode voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (50 dB(A)) en het maximale geluidniveau (65 dB(A)).

2-d Rijtijden en aanvullende activiteiten

Het is overigens niet duidelijk op welke wijze personen aan beide toegevoegde vormen met gebruikmaking van het Halmacterrein kunnen deelnemen: eenmalig, via een abonnement of op basis van introductie. Daarbij gaat het in principe om commercieel gebruik van de crossbaan, met de vraag of daarvoor een aparte vergunning is vereist.

Reactie op 2-d Rijtijden en aanvullende activiteiten:

De aangevraagde activiteit betreft het maximaal 10 dagen per jaar op een woensdag, van 19.00-20.00 uur, organiseren van een training voor gekentekende crossmotoren. Daarbij mogen maximaal 40 renners, gelijktijdig, maximaal 1 uur (19.00-20.00 uur), gebruik maken van de motorcrossbaan. Daarbij zijn wij van oordeel dat het voor de beoordeling van de vergunbaarheid van deze activiteit niet relevant is of de motorcrossbaan commercieel zal worden gebruikt of niet.

2-e Rijtijden en aanvullende activiteiten

Verder moet mij van het hart dat er sprake is van een vorm van 'verhullend taalgebruik'. Het gaat uiteraard om een voorstel, dus zo moet het ook worden gelezen, maar de volgende formulering is punt 1 van de later ingediende toelichting suggereert ten minste dat er nu ook al op woensdag wordt getraind.

Reactie op 2-e Rijtijden en aanvullende activiteiten:

Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.

2-f Rijtijden en aanvullende activiteiten

Ten slotte wil ik bij dit punt stellen dat op elementen nog niet duidelijk is in welke mate gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden als de aanvraag wordt goedgekeurd. Een voorbeeld is het gebruik van de kantine, als volgt verwoordt:

'Enkele keren per jaar (afhankelijk van de behoefte) vinden er bijeenkomsten plaats in de kantine/ontmoetingsruimte (bijvoorbeeld vergaderingen of soortgelijke besprekingen).' Begrippen als 'enkele keren' en 'soortgelijke' laten naar mijn mening teveel ruimte voor interpretatie en dus ook voor andere activiteiten. Het gebruik van een kantine als ontmoetingsruimte laat de mogelijkheid open om ook mensen van buiten Halmac te vragen op een bepaalde bijeenkomst aanwezig te zijn. Het is voorstelbaar dat dit leidt tot een dusdanig gebruik voor een langere tijd op elke willekeurige dag zodanig dat er overlast kan ontstaan.

Reactie op 2-f Rijtijden en aanvullende activiteiten:

De vereniging Halmac heeft net als vele sportverenigingen in Nederland een verenigingsgebouw, dat gebruikt wordt als kantine, vergaderruimte en ontmoetingsruimte. Het gebruik hiervan is reeds vergund in de onderliggende vergunning. In de aangevraagde situatie vinden geen wijzigingen plaats ten aanzien van het verenigingsgebouw.

3 Onderbouwing met redenen

Niet duidelijk is wat de daadwerkelijke redenen zijn voor dit voorstel. In een eerder overleg is door mij de vraag gesteld aan het bestuur van de Halmac of er sprake is van: wachtlijsten, personen die bij de training moet worden weggestuurd, niet kunnen trainen, afwijzing van wedstrijden en andere zaken die binnen het huidige regime niet zouden kunnen worden gerealiseerd. Deze vraag kon niet met 'ja' worden beantwoord. Mijn vermoeden, gelet op het ontbreken van een deugdelijke onderbouwing van de noodzaak van de uitbreiding in de later ingekomen stukken, dat er nu nog steeds geen 'ja' als antwoord kan worden gegeven. De uitbreiding met aanvullende activiteiten is gericht op andere en veelal nieuwe doelgroepen en dan zal ook door de gemeente met die invalshoek een besluit moeten worden onderbouwd.

Reactie op 3 Onderbouwen met redenen:

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie op 1 Onderbouwing aanvraag Halmac.

4 Overleg met gemeente en betrokkenen

Op 27 augustus 2013 heeft in het gemeentehuis een overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van de gemeente (College van B&W, diensten), Halmac, Bos en Enk en bewoners van huizen in de omgeving van het crossterrein. Het ging om een informeel overleg waarbij de voorliggende aanvraag uit 2012 op tafel lag, om te bezien op welke wijze met alle betrokkenen tot een oplossing zou kunnen worden gekomen dat wil zeggen tot een besluit dat door allen zou kunnen worden geaccepteerd. Nadat duidelijk was geworden dat de uitbreiding

van rijtijden en activiteiten niet is gebaseerd op een directe noodzaak gelet op het huidige gebruik door de leden, werd vanuit het Halmac gesteld dat het een uur eerder beginnen op zaterdag vooral is ingegeven door het daarmee mogelijk maken voor jonge leden om ook een keer op de grote baan te rijden, in plaats van alleen op hun eigen 'kleine baan'. Als reactie daarop is van de kant van de gemeente aangegeven dat dit mogelijk acceptabel zou kunnen zijn, gezien de doelgroep en het gebruik van motoren met een veel kleiner vermogen. Het bestuur van Halmac wilde hier absoluut niet op ingaan, als een soort oplossing voor wensen vanuit de vereniging als het gaat om de activiteiten die direct aan het huidige gebruik van de baan te koppelen zijn. Tevens werd van de kant van de gemeente verzocht aan het Halmac bestuur om het draagvlak beter te schetsen.

Het is onduidelijk wat na deze bijeenkomst tot andere inzichten bij de gemeente heeft geleid. Het onderzoeksrapport bevat geen aanvullende aspecten en kan dus ook geen aanleiding zijn voor het standpunt om nu voor de volle 100% mee te gaan in hetgeen het bestuur van de Halmac wil.

Reactie op 4 Overleg met gemeente en betrokkenen:

De taak van het bevoegd gezag bij een aanvraag voor omgevingsvergunning betreft het beoordelen of de aanvraag vergunbaar is. Daarbij toetst zij of de aangevraagde activiteiten kunnen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Wij zijn van oordeel dat de aangevraagde activiteiten niet in strijd zijn met geldende wet- en regelgeving en daarom vergunbaar zijn.

15.9 Ingekomen zienswijze 9

15.9.1 Zienswijze 9

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25195) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door mr. F. Postma van De Haan Advocaten Leeuwarden, namens V.M.L. Bosman, Aaltenseweg 2, 7021 HR Zelhem.

15.10 Reactie op zienswijze 9

15.10.1 Inhoud zienswijze 9

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving gegeven van de zienswijze.

1 Toestand van milieu en gevolgen voor het milieu

Ten onrechte is de toestand van het milieu niet of onvoldoende betrokken bij het ontwerpbesluit. De huidige toestand van het milieu laat niet toe dat er een uitbreiding in de aangekondigde vorm wordt toegestaan. Essentieel is dat het achtergrondgeluid, wanneer de baan niet wordt gebruikt, erg laag is, nu het een gebied betreft op het platteland. Deze toestand wordt thans voor een beperkt aantal uren verstoord. Nadere verstoring van het rustige achtergrondgeluid is dan ook niet acceptabel. Voorts is de uitbreiding welke in het ontwerp wordt toegestaan in strijd met plannen die de gemeente eerder heeft bekendgemaakt. De gemeente heeft namelijk op een voorlichtingsavond waar cliënt bij aanwezig was, aangegeven dat de natuurwaarden in het gebied waar de crossbaan is gevestigd wil verbeteren. Er zou aandacht en tijd worden besteed aan de ecologische verbindingzone. Thans wordt aan deze insteek en dit voornemen in het geheel geen aandacht meer besteed. Naast het voorgaande is essentieel dat de verkeersbewegingen zullen toenemen, nu er meer motoren worden toegestaan en er meer deelnemers van en naar de crossbaan reizen. Daarnaast zal er meer publiek komen kijken bij trainingen en/of wedstrijden. Ex art. 2.14 lid 1, a, aanhef en onder 1 Wabo dient de toestand van het milieu meegewogen te worden. Nu thans niet het geval is, kan onderhavig ontwerp geen stand houden.

Reactie op 1 Toestand van milieu en gevolgen voor het milieu:

De aanvraag betreft het maximaal 7 uur en 59 minuten per week crossen op zaterdagmiddag en woensdagmiddag. Op de zaterdag is crossen toegestaan van 12:00 tot 16:30. Op de woensdag van 13:00 tot 16:00 uur. Afwijkingen op de woensdagmiddag tot 19:00 uur of voor

gekeken tot 20:00 uur zijn toegestaan en beschreven maar mogen niet lijden tot overschrijding van de 7 uur en 59 minuten per week. De uitbreiding van de uren tot maximaal 7 uur en 59 minuten per week is een bevoegdheid van het gemeentebestuur en deze heeft de belangen zorgvuldig afgewogen. Bij deze belangenafweging is de toestand van het milieu betrokken.

2 Zorgvuldige voorbereiding m.b.t. overschrijding grenswaarden

De gevolgen voor het milieu dienen meegewogen te worden ex art. 2.14 lid 1, sub a, aanhef en onder 2 Wabo. Thans is hieraan onvoldoende aandacht besteed. Het akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat de grenswaarden zullen worden overschreden. Cliënt ziet niet in waarom een overtreding die 12 keer per jaar plaatsvindt, maakt dat de overtreding van de grenswaarden kan worden toegestaan. Cliënt meent dat dit punt onvoldoende gemotiveerd is en dat de belangen van de omwonenden hierbij onvoldoende zijn meegewogen. Cliënt verwacht erg veel (extra) geluidsoverlast door de thans toegestane duur dat de baan wordt gebruikt, reden waarom de belangen van hem en andere omwonenden zwaar dienen te worden gewogen. Het besluit is gezien het voorgaande onzorgvuldig voorbereid ex art. 3:2 Awb en daarnaast is het wegens het gebrek aan belangenafweging in strijd met art. 3:4 lid 2 Awb.

Reactie op 2 Zorgvuldige voorbereiding m.b.t. overschrijding grenswaarden:

De Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening is gevolgd. In deze handreiking zijn incidentele situaties beschreven en het maximale aantal dagen per jaar dat er sprake mag zijn van een incidentele bedrijfssituatie (IBS) en een overschrijding tijdens de IBS kan worden toegestaan. In de vergunning zijn de clubcross maximaal 6 dagen per jaar en de wedstrijden maximaal 6 dagen per jaar als IBS aangemerkt. Voor deze activiteiten waren in de huidige vergunning ook uitzonderingen opgenomen. De bepaling van de IBS is zorgvuldig tot stand gekomen conform de Handreiking en beperkt tot maximaal 12 dagen per jaar.

3 Voorkomen gevolgen milieu

Naast het voorgaande is essentieel dat onvoldoende gekeken is naar de mogelijkheden de gevolgen voor het milieu te voorkomen. Ex art. 2.14 lid 1, sub a aanhef en onder 5 Wabo. De maatregelen die thans genomen zijn, zijn reeds onvoldoende. Daarnaast worden er m.b.t. de gewijzigde toegestane openingstijden dat de baan wordt gebruikt geen aanvullende maatregelen genomen, terwijl dit wel noodzakelijk is. De vergunning kan derhalve niet op de voorgenoemde wijze worden afgegeven.

Reactie op 3 Voorkomen gevolgen milieu:

Ons is niet duidelijk naar welk milieuaspect onvoldoende gekeken is. In ons advies van 7 november 2014 hebben wij ten aanzien van de voor de aanvraag relevante milieuaspecten een beoordeling uitgevoerd. Naar aanleiding van deze beoordeling concluderen wij dat aanvraag vergunbaar is.

4 Best beschikbare technieken

In het advies van de omgevingsdienst is een paragraaf gewijd aan de best beschikbare technieken. Deze paragraaf is echter inhoudsloos, nu alleen een uitleg wordt gegeven over dit begrip, maar niet wordt aangegeven welke technieken in onderhavige kwestie moeten worden toegepast en welke zijn toegepast. Gezien het voorgaande is onvoldoende aangetoond dat de best beschikbare technieken worden gebruikt, wat ex art. 2.14 lid 1, sub c onder 1. Gezien het voorgaande kan de vergunning niet in onderhavige vorm worden afgegeven.

Reactie op 4 Best beschikbare technieken:

In artikel 1.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt omschreven wat onder best beschikbare technieken (BBT) wordt verstaan. In artikel 2.14, lid 1, onder c, sub 1. houdt het bevoegd gezag bij een beslissing op een omgevingsvergunningaanvraag die betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder e. van de Wabo, in ieder geval in acht: dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende best beschikbare technieken worden toegepast. De voor een inrichting BBT worden afgeleid van de voor de betreffende bedrijfstak BBT gecombineerd met de specifieke

milieuomstandigheden en technische kenmerken van de inrichting. In artikel 5.4 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden een aantal aspecten opgesomd waarmee bij de vaststelling van BBT voor een inrichting rekening moet worden gehouden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waarbinnen activiteiten of typen productieprocessen plaatsvinden waarvoor BBT-conclusies of bij ministeriële regeling informatiedocumenten over BBT zijn aangewezen of niet. De aanvraag betreft geen activiteiten of typen productieprocessen waarvoor BBT-conclusies en bij ministeriële regeling informatiedocumenten zijn vastgesteld. Wij hebben bij het vaststellen van BBT daarom rekening gehouden met hetgeen is aangegeven in artikel 5.4, lid 3 van het Bor. In paragraaf 3.2 conclusies BBT wordt verwezen naar de overwegingen in de desbetreffende paragraaf van een milieuthema. In ons ontwerp-advies van 7 november 2014 hebben wij ten aanzien van de voor de aanvraag relevante milieuthema's (milieuaspecten) een beoordeling uitgevoerd. Naar aanleiding van deze beoordeling concluderen wij in de aangevraagde bedrijfssituatie BBT wordt toegepast.

5 Normstelling

Cliënt wenst naast het voorgaande op te merken dat het huidige stelsel van voorwaarden slecht te handhaven is. Er worden diverse categorieën motoren op diverse momenten, zodat de situatie op generlei wijze te controleren is. Te meer is de normstelling in onderhavige ontwerp omgevingsvergunning essentieel, nu er eerder reeds meerdere overtredingen van de voorwaarden bij thans geldende vergunning hebben plaatsgevonden. Het bestuur van de crossbaan lijkt zich niets aan te trekken van de voorwaarden bij de vergunning, reden waarom oncontroleerbare voorwaarden onwenselijk zijn. Het voorgaande maakt dat de voorwaarden bij het ontwerp onvoldoende zijn en de vergunning derhalve niet kan worden afgegeven.

Reactie op 5 Normstelling:

De voorschriften in het advies zijn met grote zorgvuldigheid opgesteld. Naar ons oordeel zijn deze duidelijk geformuleerd en handhaafbaar.

15.11 Ingekomen zienswijze 10

15.11.1 Zienswijze 10

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25187) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door F. Fokkert, Bielemansdijk 8, 7021 HT Zelhem.

15.12 Reactie op zienswijze 10

15.12.1 Inhoud zienswijze 10

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving gegeven van de zienswijze.

1-a Argumentatie

Nergens is een onderbouwing te vinden voor de uitbreiding van de openingstijden c.q. crossuren.

Reactie op 1-a Argumentatie:

In artikel 4.4, lid 1 van Besluit omgevingsrecht staat het volgende:

Onverminderd artikel 4:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

In artikel 4.17, lid 1, onder a. en b. van de Regeling omgevingsrecht staat dat in of bij de aanvraag om een vergunning voor het veranderen van een inrichting of van de werking daarvan, vermeldt de aanvrager:

- a. de beoogde verandering van de inrichting of van de werking daarvan;

- b. op welke gegevens en bescheiden die eerder zijn verstrekt in het kader van de aanvraag van de vergunning of vergunningen krachtens welke de inrichting is opgericht dan wel in werking is, de verandering van invloed is, met een aanduiding van de door de verandering veroorzaakte wijzigingen daarvan.

Uit dit artikel blijkt dat de aanvrager geen onderbouwing van de noodzaak tot een uitbreiding in de aanvraag hoeft te vermelden. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag van 28 november 2012, inclusief bijbehorende bijlagen, voldoende informatie bevat voor het nemen van een beslissing op de aanvraag.

1-b Argumentatie

Opmerkelijk, dat de omgevingsdienst Achterhoek in haar ontwerp-advies onder 1.4 Locatie inrichting de natuur en landgoederen (waarvan met openstelling op grond van de Natuurschoonwet) rond de inrichting 'over het hoofd' ziet, c.q. kennelijk op geen enkele wijze zijn/worden meegewogen.

Reactie op 1-b Argumentatie:

De invloed van de aanvraag op de EHS en de landgoederen, maakt geen onderdeel uit van het toetsingskader op grond waarvan de omgevingsvergunning wordt verleend. Deze toetsing heeft daarom niet plaatsgevonden.

1-c Argumentatie

Voor landgoederen, natuur en diersoorten geldt een drempelwaarde van 45 dB(A). Deze waarde wordt 52 keer per jaar gedurende meerdere uren overschreden. Een motorcross middenin zo'n gebied is en blijft een vreemde eend in de bijt. Kortom 52 zaterdagen is hier echt de limit. De drie extra (zon)dagen niet meegerekend.

Reactie op 1-c Argumentatie:

Er wordt vanuit gegaan dat 52 zaterdagen de limiet is. De woensdagen worden uitgesloten. In vergunning wordt de limiet gesteld op het gebruik van de baan voor crossen op maximaal 7 uur en 59 minuten per week en 3 weekenden per jaar. Deze 7 uur en 59 minuten zijn verdeeld over de zaterdagochtend en woensdagmiddagen. Op deze tijdstippen vindt er een overschrijding van de richtwaarde en het referentieniveau plaats. Het toestaan van deze overschrijding heeft plaatsgevonden op basis van een bestuurlijke afweging.

1-d Argumentatie

Het motorcrossseizoen loopt van januari tot en met december. Er mag gecrost worden op 52 zaterdagen. Deze mogelijkheid biedt voldoende ruimte om ook de crossuren van de voorgenomen woensdagen op te vangen. Kortom de noodzaak om ook buiten de zaterdag te crossen is er niet.

Reactie op 1-d Argumentatie:

In artikel 4.4, lid 1 van Besluit omgevingsrecht staat het volgende:

Onverminderd artikel 4:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

In artikel 4.17, lid 1, onder a. en b. van de Regeling omgevingsrecht staat dat in of bij de aanvraag om een vergunning voor het veranderen van een inrichting of van de werking daarvan, vermeldt de aanvrager:

- a. de beoogde verandering van de inrichting of van de werking daarvan;
- b. op welke gegevens en bescheiden die eerder zijn verstrekt in het kader van de aanvraag van de vergunning of vergunningen krachtens welke de inrichting is opgericht dan wel in werking is, de verandering van invloed is, met een aanduiding van de door de verandering veroorzaakte wijzigingen daarvan.

Uit dit artikel blijkt dat de aanvrager geen onderbouwing van de noodzaak tot een uitbreiding van de activiteiten op de woensdag in de aanvraag hoeft te vermelden.

1-e Argumentatie

De ontwerpvergunning geeft de organisatie een vrijbrief om zelf te bepalen op welke woensdagen en wanneer er gecroost mag worden. Er wordt gesproken over 10 woensdagen, maar in het meest ongunstige geval betreft het 25 woensdagen(delen) waarop gecroost mag worden! Als er al op woensdagen gecroost zou moeten worden, dan is het met het oog op duidelijkheid naar de buurt en controle/handhaving wenselijk om deze dagen/dagdelen vast te leggen in de vergunning.

Reactie op 1-e Argumentatie:

Het in de omgevingsvergunning voorschrijven op welke woensdagen er gecroost mag worden is naar onze mening onnodig beperkend ten aanzien van de uitvoering van de aangevraagde activiteiten. Daarnaast zorgt een spreiding van de activiteiten voor een lagere gemiddelde geluidsbelasting op de omgeving. Wij zien daarom geen noodzaak in de omgevingsvergunning op te nemen wanneer, welke crossactiviteiten moeten plaatsvinden.

1-f Argumentatie

Het gevolg van de huidige vergunningverlening is, dat er een cumulatie van verstorende effecten plaatsvindt, die niet gezien wordt, waarmee geen rekening wordt gehouden en waardoor de gevolgen van deze werkwijze meer en meer op gespannen voet komt te staan met de duurzame kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving.

Reactie op 1-f Argumentatie:

Niet nader onderbouwd is welke effecten cumulatief zouden zorgen voor een aantasting van de duurzame kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving. Ook is dat niet aannemelijk gemaakt.

1-g Argumentatie

Omdat niet is aangegeven in de voorliggende ontwerpvergunning op welke woensdagen er gecroost mag worden, is het niet denkbeeldig te veronderstellen dat dit met name in het 'mooi weer' seizoen zal zijn; precies de periode, dat ieder buiten bezig is en wil genieten van de landelijke omgeving en rust. De woensdagen zorgen daardoor voor onevenredig extra overlast voor de buurt, recreanten en bezoekers.

Reactie op 1-g Argumentatie:

Het is door ons niet mogelijk om vooraf te bepalen op welke dagen in het jaar het 'mooi weer' zal zijn. Het in de omgevingsvergunning voorschrijven op welke woensdagen er gecroost mag worden is naar onze mening daardoor niet zinvol en onnodig beperkend ten aanzien van de uitvoering van de aangevraagde activiteiten.

1-h Argumentatie

Dealerdagen en bromfietscross zijn evenementen. Zij behoren niet tot de core-bussines van de motorcross, maken geen deel uit van de reguliere- en incidentele bedrijfssituatie en dienen derhalve niet te worden opgenomen in de vergunning.

Reactie op 1-h Argumentatie:

De op 28 november 2012 door de Halmac ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning, inclusief bijlagen, bevat informatie met betrekking tot de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft. Uit deze informatie blijkt dat de hoofdactiviteiten die de Halmac uitvoert op het motorcrossterrein bestaan uit het organiseren van motorcrosstrainingen en -wedstrijden. Daarnaast worden enkele nevenactiviteiten aangevraagd:

- het maximaal 2 dagen per jaar organiseren van een dealermiddag van 14.00-19.00 uur;
- het maximaal 1 dag per jaar organiseren van een bromfietscross van 12.00-16.30 uur.

Naar onze mening zijn deze nevenactiviteiten motorcross gerelateerd.

Daarnaast zijn wij van mening dat het trainen met gekentekende crossmotoren tot de hoofdactiviteiten van de Halmac behoren. Naar aanleiding van de aangevraagde activiteiten

moeten wij beoordelen of vergunningverlening geheel of gedeeltelijk mogelijk is. Daarbij het feit of aangevraagde activiteiten een commerciële aard hebben niet relevant. Wij zijn van oordeel dat deze hoofd- en nevenactiviteiten niet in strijd zijn met geldende wet- en regelgeving en daarom vergunbaar zijn.

1-i Argumentatie

Ik heb begrepen dat de gemeente Bronckhorst naar twee bestemmingsplannen toewerkt. Het zou getuigen van werkelijk duurzaamheidsbeleid wanneer parallel hieraan ook integraal gebiedsgericht beleid buiten het gemeentehuis wordt ontwikkeld, waarbij op een evenwichtige wijze rekening worden gehouden met People, Planet en Profit. Hiermee kan worden voorgeschreven, dat elke aanvraag getoetst dient te worden aan bepaalde gebiedscriteria, waaronder de impact/uitwerking van eerder afgegeven vergunningen. De kans op ongebreidelde stapeling van activiteiten en effecten, zoals nu steeds het geval is, zou hierdoor aanmerkelijk verminderen.

Reactie op 1-i Argumentatie:

Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.

1-j Argumentatie

Als bewoner van het buitengebied bekruipt je langzamerhand het gevoel op een evenemententerrein te wonen, in plaats van landelijk in het 'rustige' buitengebied.

Reactie op 1-j Argumentatie:

Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.

2 Zienswijze punt Kanttekeningen

2-a Kanttekeningen

Onder 8.4 geeft ODA aan, dat de Handreiking mogelijkheden biedt om een hogere waarde te vergunnen dan de maximaal toegestane (grens)waarden. Hiervoor moet allereerst het referentieniveau van het achtergrondgeluid bepaald worden. In het akoestisch onderzoek zijn echter geen metingen verricht naar het achtergrondgeluid. Met andere woorden er wordt niet voldaan aan de voorwaarden uit de Handreiking. Daarmee vervalt de onderbouwing van wat in de ontwerpvergunning is opgenomen.

Reactie op 2-a Kanttekeningen:

Door Adviesburo Van der Boom zijn in 2004 in opdracht van de Regio Achterhoek voor alle toenmalige regiogemeenten achtergrondniveaumetingen uitgevoerd om het referentieniveau van het omgevingsgeluid te bepalen. Op grond van de metingen kan worden geconcludeerd dat het referentieniveau in het landelijk gebied in de Achterhoek hooguit 40 dB(A) bedraagt. Dit geldt ook voor de toenmalige gemeente Zelhem en de locatie aan de Wolversveenweg en omgeving in Halle. De afgelopen 10 jaren zijn in het gebied geen veranderingen geweest die van invloed zijn geweest op het referentieniveau in het gebied. Het opnieuw uitvoeren van achtergrondniveaumetingen zal naar ons oordeel niet tot nieuwe inzichten ten aanzien van het referentieniveau van het omgevingsniveau leiden, zodat nieuwe metingen niet noodzakelijk zijn. Voor de overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid heeft een bestuurlijk afwegingsproces plaatsgevonden waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke hebben gespeeld.

2-b Kanttekeningen

Dat ODA in de toelichting ontwerp-advies aangeeft, dat een motorcrossbaan een maatschappelijk belang vertegenwoordigt, kan ik volgen. Maar dat hiermee 'automatisch' ook hogere geluidsnormen dan richtwaarden uit de Handreiking kunnen worden gerechtvaardigd gaat een stap te ver, mede gelet op mijn voorgaande opmerking.

Reactie op 2-b Kanttekeningen:

Een belangrijke beperking is dat maximaal 7 uur en 59 minuten per week en 3 weekenden mag worden gecrost. Op deze momenten is er bij een aantal woningen sprake van hogere geluidniveaus dan de richtwaarde voor landelijk gebied. Ook het referentieniveau van het omgevingsgeluid wordt overschreden. Er heeft een bestuurlijke afweging plaatsgevonden op grond waarvan de overschrijdingen zijn toegestaan.

2-c Kanttekeningen

Dat door alleen hogere waarden voor de zaterdag en de woensdag te vergunnen op overige dagen van de week aan de streefwaarden van de Handreiking wordt voldaan (8.4.4) is een nietszeggende constatering. Je kunt dan bijvoorbeeld net zo goed beweren, dat door alleen de hogere waarden voor de dinsdag tot en met zaterdag te vergunnen op overige dagen van de week aan de streefwaarde van de Handreiking wordt voldaan.

Reactie op 2-c Kanttekeningen:

Ook hier is het uitgangspunt dat maximaal 7 uur en 59 minuten per week en 3 weekenden sprake mag zijn van hogere geluidniveaus dan de richtwaarden van het gebied en het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

2-d Kanttekeningen

In het ontwerp akoestisch onderzoek is een zogenaamde octaafband opgenomen. Hierin staat aangegeven, dat bij de start van 20 crossmotoren de bronsterkte boven de 130 dB(A) uitkomt. Onduidelijk is voor welke cilinderinhoud dit geldt; deze varieert namelijk nogal (50-500cc).

Reactie op 2-d Kanttekeningen:

De tabel waarin deze waarden zijn opgenomen bevat bronvermogens die akoestische adviesbureaus binnen Nederland hebben gemeten. Deze tabel dient ter onderbouwing van de door Adviesburo Van Der Boom gehanteerde bronniveaus. De cilinderinhoud doet hierbij niet ter zake.

2-e Kanttekeningen

In de aanvraag wordt ten minste gesproken over 25, vaak 40 tegelijk startende deelnemers en ook over een aanzienlijk aantal meer deelnemers en meer activiteiten. Op welke wijze het akoestisch onderzoek hier wordt doorvertaald naar de ontwerpvergunning is niet duidelijk.

Reactie op 2-e Kanttekeningen:

Voor de bepaling van het langtijdgemiddelde geluidniveau zijn naast de bronniveaus ook de tijdsduur dat een crossmotor daadwerkelijk crost van belang. Om een vergelijking te maken: 40 crossmotoren die 1 uur rijden hebben hetzelfde langtijdgemiddelde geluidniveau dan 20 crossmotoren die 2 uur rijden. In de vergunning is daarom het maximale aantal renners als het maximale aantal crosssuren per crossactiviteit opgenomen.

2-f Kanttekeningen

Waarom wordt gerekend met de dB(A) als eenheid en niet Lden (gemiddelde dag-avond-nacht) staat niet aangegeven.

Reactie op 2-f Kanttekeningen:

Er wordt getoetst aan de hand van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening en deze hanteert dB(A) geluidniveaus per beoordelingsperiode.

2-g Kanttekeningen

Achtergrond van verschillende meethoogtes geluidsmetingen is niet duidelijk; waarom de ene keer op 1,5 m hoogt en andere keer op 5 m hoogte het geluid meten?

Reactie op 2-g Kanttekeningen:

Jurisprudentie gaat uit van 1,5 m in de dagperiode en 5 m in de avond- en nachtperiode. Van deze 5 meter wordt uitgegaan aangezien in de avond- en nachtperiode het verblijf in de

slaapkamer, meestal op de eerste verdieping, beoordeeld en beschermd moet worden. Wanneer een woning geen verdieping met geluidgevoelige ruimten heeft wordt alleen 1,5 m aangehouden.

2-h Kanttekeningen

Evenmin wordt in het akoestisch onderzoek en de ontwerpvergunning ingegaan op het cumulatieve) effect van andere dan motorcrossgeluid, waaronder bijvoorbeeld de verkeersstromen van bezoekers buiten de reguliere motorcross en 'de geluidsinstallatie'. In bijlage I Voorschriften Milieu ontbreken in het geheel nadere voorschriften over het gebruik en het in werking hebben van de omroep- (of geluids?)installatie.

Reactie op 2-h Kanttekeningen:

Deze constatering is juist. In Bijlage 1 – voorschriften milieu bij dit advies hebben wij voorschrift 3.1.4 opgenomen. In dit voorschrift staat het gebruik en het in werking hebben van de geluidsinstallatie binnen de inrichting beschreven.

2-i Kanttekeningen

De aanvrager zelf is verantwoordelijk voor het registreren en administreren van de activiteiten. Evenals voor het uitvoeren van periodieke maandelijkse geluidmetingen. Deze registratie beperkt zicht tot het minimale. Belangrijke informatie, zoals bijvoorbeeld de registratie van de cilinderinhoud waarmee gereden wordt ontbreekt. Eveneens hoe hierop wordt toegezien en gecontroleerd.

Reactie op 2-i Kanttekeningen:

In de voorschriften hebben wij de registratie van informatie, die voor de uitvoering van toezicht- en handhavingstaken noodzakelijk is, opgenomen. De registratie van de cilinderinhoud van crossmotoren is daarvoor naar ons oordeel niet nodig. Wel is in voorschrift 3.12.1 opgenomen dat geregistreerd moet worden of een crossmotor voorzien is van een viertakt of tweetakt motor. Deze informatie is noodzakelijk om te kunnen bepalen of het rennersveld tijdens een crossactiviteit met crossmotoren voor minimaal 75% uit viertaktmotoren bestaat.

2-j Kanttekeningen

De eenheid voor het aantal crossuren is niet duidelijk aangegeven in de ontwerpvergunning. Wel belangrijk in verband met toezicht en controle. Is dat per evenement/dag(deel)?

Reactie op 2-j Kanttekeningen:

In de voorschriften is voor elke afzonderlijke crossactiviteit aangegeven, wanneer, door welk maximaal aantal renners gelijktijdig, welk aantal crossuren in de motorcrossbaan gereden mag worden. Wij zijn van oordeel dat de opgenomen voorschriften duidelijk omschreven en handhaafbaar zijn.

2-k Kanttekeningen

Wanneer er al een activiteit plaatsvindt op een woensdag zou in de vergunning moeten worden aangegeven, dat dan op de zaterdag in die week geen activiteiten mogen worden gehouden. En dat deze woensdagactiviteiten plaatsvinden binnen de range van tien woensdagen zodat niet op nog meer dan de tien woensdagen gecroost kan worden.

Reactie op 2-k Kanttekeningen:

Op grond van het aangepaste voorschrift 3.1.2 mag maximaal 7 uur en 59 minuten per week gereden worden op de motorcrossbaan. Daarbij mag de vergunninghouder zelf bepalen op welke wijze hij invulling geeft aan dit voorschrift, zolang de maximaal gestelde tijdsduur per week niet overschreden wordt.

2-l Kanttekeningen

De aan- en afvoerroutes (deelnemers en materialen) zou m.i. herzien moeten worden. Nu komen naast personen auto's met aanhanger ook enorme campers, vrachtwagens al dan niet

met oplegger via de Priesterinkdijk, Aaltenseweg met een bijna onneembare bocht richting Bielemandijk naar het terrein. En dat gebeurt dan meestal niet met 10 km/u, waarvan het ontwerp akoestisch onderzoek vanuit gaat. Deze binnenwegen zijn absoluut niet geschikt voor de intensieve en zware (piek)vervoersstromen, die veroorzaakt worden door aangevraagde/vergunde activiteiten. Kortom dit leidt tot veel overlast en vernieling van bermen en wegen.

Reactie op 2-a Kanttekeningen:

De verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein vinden plaats op openbare wegen. Deze wegen zijn niet in eigendom of beheer van de motorcrossvereniging. Daarnaast maken deze wegen geen onderdeel uit van de aangevraagde activiteiten, waardoor deze niet zijn meegenomen in de beoordeling van de omgevingsvergunningaanvraag.

15.13 Ingekomen zienswijze 17

15.13.1 Zienswijze 17

Op 5 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25272) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door M.O. Goezinnen, Bielemandijk 10, 7021 HT Zelhem.

15.14 Reactie op zienswijze 17

15.14.1 Inhoud zienswijze 17

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving van de zienswijze en een reactie daarop gegeven.

1 De infrastructuur rondom de crossbaan is niet toereikend en zeer kwetsbaar

Nu al is er regelmatig overlast en ontstaat bij evenementen een onevenredig grote druk op de bestaande verharde wegen maar vooral op de zandpaden die zich niet lenen voor druk verkeer, dit laatste is onderkend door de gemeente doordat deze zandpaden niet toegankelijk gemaakt zijn door verkeersborden. Door een toename van het aantal momenten waarop het de bedoeling is van de ontwerpvergunning dat het crossterrein opengesteld zou gaan worden zal de overlast en de risico's alleen maar toenemen.

Reactie op 1:

De verkeersbewegingen van en naar het motorcrossterrein vinden plaats op openbare wegen. Deze wegen zijn niet in eigendom of beheer van de motorcrossvereniging. Daarnaast maken deze wegen geen onderdeel uit van de aangevraagde activiteiten, waardoor deze niet zijn meegenomen in de beoordeling van de aangevraagde activiteiten.

2 De overlast van het crossterrein zal toenemen, zowel geluids- als ook milieutechnisch

De huidige geluidsoverlast is volgens de normen die in de huidige vergunning staan reeds het maximale wat mogelijk is om de omgeving niet disproportioneel te belasten. Daarbij gaat de gemeente voorbij aan het door hen geformuleerde beleid ten aanzien van het milieu in de directe omgeving van het crossterrein.

Reactie op 2:

Op 30 juni 2011 is door de gemeenteraad van Bronckhorst het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011', vastgesteld. Tijdens de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' zijn binnen de planologische afwegingen, belangen van onder andere natuur-, milieu- en landschappelijke aard afgewogen alsmede de gevolgen voor de directe omgeving. Daarbij is tevens rekening gehouden met vastgesteld gemeentelijk (planologisch)beleid. Op de plankaart behorend bij het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' heeft het perceel waarop het motorcrossterrein ligt de enkelbestemming 'Terreinen voor sport', specifieke vorm van sport -5', motorsportaccommodatie, survivalterrein, fietscross/ATB, (jeugd)opleidingen, wedstrijden. De aanvraag hoeft niet meer getoetst te worden aan gemeentelijk (planologisch)beleid, aangezien deze beoordeling reeds is uitgevoerd tijdens de procedure tot het vaststellen van het bestemmingsplan. Voor onze beoordeling ten aanzien van het milieuaspect geluid

verwijzen wij naar hoofdstuk 8 Geluid en trillingen van ons advies van 7 november 2014. Naar aanleiding van deze beoordeling zijn wij van oordeel dat aanvraag vergunbaar is.

3 Het overleg vanuit de gemeente en de Halmac naar de omwonenden over de ontwerpvergunning is problematisch

Tot op heden is er weinig tot geen sprake van directe communicatie met de belanghebbende omwonenden, althans voor zover mij bekend, dit geeft weinig vertrouwen in de gemeente voor het behartigen van mijn belangen in deze situatie.

Reactie op 3:

Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.

4 De normstelling in de ontwerpvergunning is disproportioneel toegenomen, niet transparant en moeilijk te controleren.

In de ontwerpvergunning wordt een gewijzigde structuur en vaststelling van de normen voorwaarden die zouden moeten gaan gelden voor het gebruik van het crossterrein en de daarop aanwezige crossbaan. Naast het feit dat een toename van het aantal uren waarop de baan in gebruik is, wordt ook het aantal rijders sterk uitgebreid. De wijze waarop de normen en voorwaarden geformuleerd zijn en inhoudelijk worden onderbouwd zal zeer problematisch gecontroleerd kunnen worden. Hierbij stel ik vast dat de gemeente als handhaver en vergunningverlener nog op geen enkele wijze zich garant heeft gesteld voor het handhaven van de eventueel te verstrekken nieuwe vergunning. Zelfs dat zij ten opzichte van de huidige vergunning niet effectief handhaven.

Reactie op 4:

De toezicht op en handhaving van door haar afgegeven omgevingsvergunningen betreffen wettelijke taken van de gemeente. Deze taken zijn sinds 1 april 2013 door Bronckhorst overgedragen naar de Omgevingsdienst Achterhoek (ODA). Door toezichthouders van de ODA worden deze taken nu uitgevoerd. Wij zijn van oordeel dat de opgenomen voorschriften in de omgevingsvergunning handhaafbaar zijn.

15.15 Ingekomen zienswijze 18

15.15.1 Zienswijze 18

Op 6 januari 2015 is per brief (ingeboekt met kenmerk CZA 57932/25274) een zienswijze bij de gemeente Bronckhorst binnengekomen. De zienswijze is ingediend door H. Muilerman en J. Niessink van Vereniging Bos en Enk, Halseweg 54-45, 7025 ET Halle.

15.16 Reactie op zienswijze 18

15.16.1 Inhoud zienswijze 18

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving van de zienswijze en een reactie daarop gegeven.

1)

Het gaat hierbij niet alleen om een uitbreiding van de uren per week, maar vooral om een uitbreiding van de activiteiten van de Halmac. Het betreft hier nieuwe commerciële activiteiten die niets met activiteiten van een hobby (crossen is toch een hobby) van doen hebben. Dealermiddagen en crossen met gekentekende motoren horen niet primair bij een crossclub.

Reactie op 1):

De op 28 november 2012 door de Halmac ingediende omgevingsvergunning-aanvraag bevat informatie met betrekking tot de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft. Uit deze informatie blijkt dat de hoofdactiviteiten die de Halmac uitvoert op het motorcrossterrein bestaan uit het organiseren van motorcrosstrainingen en –wedstrijden. Daarnaast worden enkele nevenactiviteiten aangevraagd:

- het maximaal 2 dagen per jaar organiseren van een dealermiddag van 14.00-19.00 uur;
- het maximaal 1 dag per jaar organiseren van een bromfietscross van 12.00-16.30 uur.

Naar onze mening zijn deze nevenactiviteiten motorcross gerelateerd.

Daarnaast zijn wij van mening dat het trainen met gekentekende crossmotoren tot de hoofdactiviteiten van de Halmac behoren, namelijk het trainen met crossmotoren. Naar aanleiding van de aanvraagde activiteiten moeten wij beoordelen of vergunningverlening geheel of gedeeltelijk mogelijk is. Daarbij is de commerciële aard van de activiteiten niet relevant. Wij zijn van oordeel dat deze hoofd- en nevenactiviteiten niet in strijd zijn met geldende wet- en regelgeving en daarom vergunbaar zijn.

2)

Na de eventuele toestemming voor de aangevraagde uitbreiding van de crossuren tot 8 uur per week is er sprake van een verplichte milieutoetsing: MER-beoordelingsplicht: MER is verplicht bij een crossbaan van 5 ha en vanaf 8 uur per week gebruik van die crossbaan (uitspraak van de Raad van State, 201207901/1/R1).

Reactie op 2):

Deze constatering is juist. Op 28 januari 2015 is door de heer C.G.J.M. ter Maat, Van Iersel Luchtman N.V., namens de Halmac, een ondergeschikte wijziging van de op 28 november 2012 ingediende omgevingsvergunningaanvraag ingediend. De wijziging betreft het aanpassen van de maximale tijdsperiode die per week gereden mag worden op de motorcrossbaan, van 8 uur naar maximaal 7 uur en 59 minuten per week. Door deze aanpassing betreft de aanvraag het minder dan 8 uur per week openstellen van een motorcrossbaan. Naar ons oordeel geldt er daarom voor de aanvraag geen mer-beoordelingsplicht op grond van Bijlage I, Onderdeel D, onder D.43 van het Besluit milieueffectrapportage. We hebben naar aanleiding van de aanvraag echter een vormvrije mer-beoordeling uitgevoerd. Naar aanleiding van de vormvrije mer-beoordeling zijn wij van oordeel dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld naar aanleiding van de aanvraag.

3)

In 2002 is de crossbaan ingedeeld in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De crossbaan ligt, onder andere samen met Buitengoed Bos en Enk, in de Ecologische Verbindingszone, met als specifieke aanduiding "EHS natuur". Dit betekent dat de toenmalige situatie, in 2002 dus, vast ligt. Wat toen toegestaan was, blijft toegestaan. Alle uitbreidingen daarna worden getoetst aan: "nee, tenzij". Alleen al de uitbreiding van het geluid is al genoeg voor een negatief oordeel over de aanvraag.

Reactie op 3):

Op 30 juni 2011 is door de gemeenteraad van Bronckhorst het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011', vastgesteld. Bij besluit van 1 juli 2009 hebben Provinciale Staten van Gelderland de kaart met de 'Herbegrenzing van de EHS van Gelderland' vastgesteld. Op deze kaart ligt het motorcrossterrein binnen de EHS-natuur. Tijdens de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' zijn binnen de planologische afwegingen, belangen van onder andere natuur-, milieu- en landschappelijke aard afgewogen alsmede de gevolgen voor de directe omgeving. Daarbij is tevens rekening gehouden met vastgesteld provinciaal planologisch beleid. Op de plankaart behorend bij het bestemmingsplan 'Buitengebied Zelhem 2011' heeft het perceel waarop het motorcrossterrein ligt de enkelbestemming 'Terreinen voor sport', specifieke vorm van sport -5', motorsportaccommodatie, survivalterrein, fietscross/ATB, (jeugd)opleidingen, wedstrijden. Ten aanzien van de aangevraagde activiteiten is daarom geen sprake van handelen in strijd met ruimtelijke regels. De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het activiteit: revisie, inrichting veranderen (Milieu). Een aanvraag voor een dergelijke activiteit hoeft niet meer getoetst te worden aan provinciale planologische regels, aangezien deze beoordeling reeds is uitgevoerd tijdens de procedure tot het vaststellen van het bestemmingsplan.

4)

Bij de aankoop van kavels op Buitengoed Bos en Enk hebben zowel de makelaar als de notaris de potentiële kopers nadrukkelijk gewezen op de nabije ligging van een motorcrossterrein. Daarbij de uitleg dat het ging om een in de (nu geheten) omgevingsvergunning vastgelegde maximum aan crossuren: alleen op zaterdag van 13.00 tot 16.30 uur, plus jaarlijkse wedstrijden in weekends. Uiteraard om te voorkomen dat er protesten zouden komen als de woningen gereed zouden zijn. Nu de crossuren uitgebreid worden van 3,5 naar 8 uur per week, volgens de aanvraag van de Halmac en volgens de voor ons liggende voorstel van de gemeente, is er volgens ons sprake van een onbetrouwbare overheid. Woningen op Bos en Enk, toch al moeilijk in de markt liggend, worden onverkoopbaar als wij de potentiële kopers nu moeten uitleggen dat er niet alleen op zaterdag maar ook op woensdag gecrost mag worden.

Reactie op 4):

De gemeente Bronckhorst heeft in het verleden richting burgers en/of bedrijven op geen enkele wijze gecommuniceerd dat de Halmac in de toekomst, de bestaande en vergunde activiteiten binnen de motorsportaccommodatie niet meer mag veranderen en/of uitbreiden.

5)

Bij het voorliggende voostel worden de woningen op Bos en Enk alle onderworpen aan de geluidsnormen die gelden voor recreatiewoningen, dit alles conform het bestemmingsplan waarin sprake is van een recreatieterrein. De gemeente heeft echter bijna de helft van de bewoners van de woningen een levenslange gedoogbeschikking gegeven, dat wil zeggen dat die bewoners levenslang permanent op Bos en Enk zullen wonen te onderwerpen aan een veel ruimere geluidsnorm van recreatiewoningen, terwijl zij in hun woning niet recreëren maar gewoon legaal wonen.

Reactie op 5):

Op de rand van het recreatieterrein zijn geluidvoorschriften gesteld. In de reguliere bedrijfssituatie mag in de dagperiode op de rand van het recreatiepark $L_{Ar,lt}$ hooguit 54 dB(A) bedragen en L_{Amax} hooguit 72 dB(A). Deze waarden liggen boven de richtwaarde voor landelijk gebied en de referentiewaarde van het omgevingsgeluid maar kunnen op basis van de bestuurlijke afweging worden toegestaan.

15.17 Ingekomen aanvulling op zienswijze 7

15.17.1 Aanvulling op zienswijze 7

Op 6 januari 2015 is per brief (kenmerk CZA 57932/25275) een aanvulling op de zienswijze van 30 december 2014 (kenmerk CZA 57932/25060) van J.S. Wiersma en E. Wiersma-Maas, Priesterinkdijk 11a, 7021 HX Zelhem, binnengekomen bij de gemeente Bronckhorst.

15.18 Reactie op aanvulling op zienswijze 7

15.18.1 Inhoud aanvulling op zienswijze 7

Hierna wordt puntsgewijs een beschrijving van de aanvulling op zienswijze 7 en een reactie daarop gegeven.

1 Aanvulling

De aangehouden normstelling doet geen recht aan ons woongenot. Er is al jaren sprake van een slecht woon- en leefklimaat op zaterdagmiddag. Dit wordt door de uitbreiding van de openingstijden op zaterdagmiddag verslechterd. De uitbreiding naar woensdagen (zowel overdag als 's avonds) beschouwen wij als een verdere verslechtering. De belangenafweging is onzorgvuldig geweest.

Reactie op 1 Aanvulling:

De aanvraag betreft het maximaal 7 uur en 59 minuten per week openstellen van de motorcrossbaan op zaterdagmiddag en woensdagmiddag. Op de zaterdag is crossen toegestaan van 12:00 tot 16:29. Op de woensdag van 13:00 tot 16:00 uur. Afwijkingen op de woensdagmiddag tot 19:00 uur of voor gekentekende motoren tot 20:00 uur zijn toegestaan

en beschreven maar mogen niet lijden tot overschrijding van de maximaal 7 uur en 59 minuten per week crossen in de motorcrossbaan. De uitbreiding van de uren tot maximaal 7 uur en 59 minuten per week is een bevoegdheid van het gemeentebestuur en deze heeft de belangen zorgvuldig afgewogen.

2 Aanvulling

Het aantal crossuren op zaterdag is een onderschatting van de werkelijke situatie. In de huidige situatie zijn al $3 \times 25 = 75$ crossuren toegestaan. Het valt niet in te zien waarom na uitbreiding van de openingstijden (4,5 uur i.p.v. 3 uur) en het toelaten van meer renners tegelijkertijd in de baan (40 i.p.v. 25) het aantal crossuren nu beperkt zal kunnen blijven tot 60 crossuren.

Reactie op 2 Aanvulling:

Indien tijdens de trainingen op de zaterdagmiddag van 12.00 tot 16.29 uur meer dan 40 renners gelijktijdig in de motorcrossbaan rijden en/of meer dan 60 crossuren in de motorcrossbaan gereden worden, is er sprake van overtreding van de gestelde voorschriften en zal er handhavend opgetreden worden door toezichthouders van de Omgevingsdienst Achterhoek.

3 Aanvulling

Door het verlengen van de openingstijden neemt de periode van overlast op zaterdagmiddag toe, terwijl de noodzaak hiertoe niet is aangetoond.

Reactie op 3 Aanvulling:

In artikel 4.4, lid 1 van Besluit omgevingsrecht staat het volgende:

Onverminderd artikel 4:2, lid 2, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

In artikel 4.17, lid 1, onder a. en b. van de Regeling omgevingsrecht staat dat in of bij de aanvraag om een vergunning voor het veranderen van een inrichting of van de werking daarvan, vermeldt de aanvrager:

- c. de beoogde verandering van de inrichting of van de werking daarvan;
- d. op welke gegevens en bescheiden die eerder zijn verstrekt in het kader van de aanvraag van de vergunning of vergunningen krachtens welke de inrichting is opgericht dan wel in werking is, de verandering van invloed is, met een aanduiding van de door de verandering veroorzaakte wijzigingen daarvan.

Uit dit artikel blijkt dat de aanvrager geen onderbouwing van de noodzaak tot een uitbreiding in de aanvraag hoeft op te nemen. Wij zijn van oordeel dat de omgevingsvergunningaanvraag van 28 november 2012 voldoende informatie bevat om een besluit te nemen op de aanvraag.

4 Aanvulling

Het valt niet in te zien waarom er ook in de avondperiode zou moeten worden getraind. Er is voldoende mogelijkheid om de training op zaterdagmiddag te laten plaatsvinden. Het is onduidelijk welk maatschappelijk belang gediend wordt met het toestaan van trainingen in de avond.

Reactie op 4 Aanvulling:

In artikel 4.4, lid 1 van Besluit omgevingsrecht staat het volgende:

Onverminderd artikel 4:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

In artikel 4.17, lid 1, onder a. en b. van de Regeling omgevingsrecht staat dat in of bij de aanvraag om een vergunning voor het veranderen van een inrichting of van de werking daarvan, vermeldt de aanvrager:

- e. de beoogde verandering van de inrichting of van de werking daarvan;

- f. op welke gegevens en bescheiden die eerder zijn verstrekt in het kader van de aanvraag van de vergunning of vergunningen krachtens welke de inrichting is opgericht dan wel in werking is, de verandering van invloed is, met een aanduiding van de door de verandering veroorzaakte wijzigingen daarvan.

Uit dit artikel blijkt dat de aanvrager geen onderbouwing van de noodzaak tot een uitbreiding van de activiteiten op de woensdag in de aanvraag hoeft te vermelden.

5 Aanvulling

Wij betwijfelen of de gekentekende motorfietsen zo stil zijn als in het rekenonderzoek is aangehouden. Er ontbreekt een norm waaraan de motorfietsen zich moeten houden voordat ze 's avonds de baan op mogen.

Reactie op 5 Aanvulling:

Gekentekende motoren zijn motoren met een lagere geluidemissie die moeten voldoen aan de wettelijke eisen voor motoren op de openbare weg. Volgens het Rekenvoorschrift verkeerslawaaï geldt voor dergelijk motorfietsen (rijdsnelheid ca. 80 km/uur) een bronniveau van ca. 104 dB(A). De aangehouden geluidniveaus voor de gekentekende motoren in het akoestisch rapport zijn acceptabel bevonden. Aangezien het akoestisch onderzoek deel uitmaakt van de vergunning dient de houder van de inrichting zich hieraan te houden.

6 Aanvulling

Er is geen sprake van een vergund recht voor de avondperiode, zodat ten onrechte is getoetst aan 50dB(A) in de avondperiode. Bij vergunningverlening had de richtwaarde van 35 dB(A) in de avondperiode gerespecteerd moeten worden.

Reactie op 6 Aanvulling:

In de avondperiode, dit is de periode van 19:00 tot 23:00 uur, mag het crossen van 19:00 tot 20:00 uur uitsluitend met gekentekende motoren plaatsvinden. Dit is getoetst aan de richtwaarde voor landelijk gebied in de avondperiode van 35 dB(A) en het referentieniveau van het omgevingsgeluid. Op basis van een bestuurlijke afweging is een geluidniveau van hooguit 50 dB(A) (ter plaatse van de woning Wolfersveenweg 14) vergund.

7 Aanvulling

Voorschrift 3.3 is niet eenduidig geformuleerd.

Reactie op 7 Aanvulling:

Voorschrift 3.3 is inderdaad niet eenduidig geformuleerd, wij hebben daarom dit voorschrift aangepast in Bijlage 1 – voorschriften milieu bij dit advies.

16 Conclusie

Wij hebben de gevolgen voor het milieu die de inrichting kan veroorzaken beoordeeld, en daarbij hun onderlinge samenhang, de technische kenmerken en de geografische ligging van de inrichting in acht genomen. Binnen de inrichting worden de van toepassing zijnde en in aanmerking komende beste beschikbare technieken die in redelijkheid van de inrichting gevegd kunnen worden, zoveel als mogelijk is en binnen de daarbij gestelde grenzen, toegepast. Op grond van bovenstaande overwegingen adviseren wij de gevraagde omgevingsvergunning voor wat betreft de activiteit milieu te verlenen. Ter bescherming van het milieu adviseren wij tevens de hiervoor opgenomen voorschriften aan de vergunning te verbinden.

BIJLAGE 3 - BEGRIPPEN

1. Afvalstoffen:

Alle stoffen, preparaten of voorwerpen, waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen.

2. Beste beschikbare technieken (BBT):

Voor het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu meest doeltreffende technieken om de emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu, die een inrichting kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken, die - kosten en baten in aanmerking genomen - economisch en technisch haalbaar in de bedrijfstak waartoe de inrichting behoort, kunnen worden toegepast, en die voor degene die de inrichting drijft, redelijkerwijs in Nederland of daarbuiten te verkrijgen zijn; daarbij wordt onder technieken mede begrepen het ontwerp van de inrichting, de wijze waarop zij wordt gebouwd en onderhouden, alsmede de wijze van bedrijfsvoering en de wijze waarop de inrichting buiten gebruik wordt gesteld.

3. Bodembedreigende activiteit:

Bedrijfsmatige activiteit die gepaard gaat met het gebruik, de productie of de emissie van een bodembedreigende stof overeenkomstig de definitie van het Activiteitenbesluit.

4. Equivalent geluidniveau (L_{Aeq}):

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode, optredende geluid, vastgesteld overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" 1999, uitgegeven door het Ministerie van VROM.

5. Geluidniveau in dB(A):

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) terzake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

6. Gevaarlijke afvalstoffen:

Afvalstof die een of meer van de in bijlage III bij de kaderrichtlijn afvalstoffen genoemde gevaarlijke eigenschappen bezit.

7. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$):

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid en zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, tonaal geluid of muziekgeluid, vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', uitgave 1999.

8. Maximale geluidniveau (L_{Amax}):

Het hoogste A-gewogen geluidsniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm C_m . De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

9. PGS:

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, onder verantwoordelijkheid van vier departementen uitgebrachte richtlijnen voor opslag en handling van gevaarlijke stoffen (voorheen CPR-richtlijn). De adviesraad gevaarlijke stoffen heeft voor het tot stand komen van deze

richtlijnen een adviserende taak. PGS richtlijnen zijn te downloaden via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl.

10. PGS 30:

Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 30, 'Vloeibare brandstoffen bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties: richtlijn voor brandveiligheid, arbeidsveiligheid en milieuveiligheid'. Downloaden via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl.

11. Preventie:

Maatregelen die worden genomen voordat een stof, materiaal of product afvalstof is geworden, ter vermindering van:

- a. de hoeveelheden afvalstoffen, al dan niet via het hergebruik van producten of de verlenging van de levensduur van producten;
- b. de negatieve gevolgen van de geproduceerde afvalstoffen voor het milieu en de menselijke gezondheid, of
- c. het gehalte aan schadelijke stoffen in materialen en producten.

12. Referentieniveau:

De hoogste waarde van de onder 1. en 2. genoemde niveaus, bepaald overeenkomstig het Besluit bepaling referentieniveau-periode (Stcrt. 1982, 162):

1. het geluidsniveau, uitgedrukt in dB(A), dat gemeten over een bepaalde periode gedurende 95% van de tijd wordt overschreden, exclusief de bijdrage van de inrichting zelf;
2. het optredende equivalente geluidsniveau (LAeq) veroorzaakt door wegverkeerbronnen minus 10 dB(A), met dien verstande dat voor de nachtperiode van 23.00 tot 07.00 uur alleen wegverkeerbronnen in rekening mogen worden gebracht met een intensiteit van meer dan 500 motorvoertuigen gedurende die periode.

13. Trilling:

Mechanische beweging rond een referentiepunt dat in evenwicht is.

14. Week:

Tijdsperiode van 7 achtereenvolgende dagen, omvattend zondag tot en met zaterdag.

15. Woning:

Gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, de beheersverordening, bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening, of, indien met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening is afgeweken, de omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van laatstgenoemde wet.