

Rho adviseurs B.V.  
t.a.v. De heer C. Tasma

Verzenddatum

Ons kenmerk  
Z-235081

Uw kenmerk

Uw brief van

onderwerp:  
advies NRD motorcrosslocatie  
Pagina  
1/9

Contact  
Robert Bergman  
T 088 - 321 50 00

Geachte heer Tasma,

Op 21 mei 2019 heeft u namens de Exploitatiemaatschappij Sphinx B.V. een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ingediend die betrekking heeft op een permanente motorcrosslocatie op de zogenoemde NC10-locatie.

Op grond van artikel 7.27 lid 8 van de Wet milieubeheer geeft het bevoegd gezag binnen zes weken na ontvangst van de NRD een advies aan de indiener over de NRD. In onze brief van 2 juli 2019 hebben wij u laten weten dat wij de termijn met zes weken te verlengen, onder meer om op die manier ook de zienswijzen en reacties die tot 19 juli konden worden ingediend, bij het advies te betrekken.

Door het grote aantal zienswijzen en de complexiteit is het vervolgens helaas niet gelukt om binnen de gestelde termijn een advies te geven. Hieronder treft u ons advies aan.

### **Beoordeling NRD**

In de NRD geeft u de onderzoeksopzet aan voor de nog op te stellen (ontwerp)Milieu effect rapportage (Mer). Wij hebben de NRD ter inzage gelegd en een ieder in de gelegenheid gesteld om naar aanleiding van de NRD zienswijzen in te dienen. De ingediende zienswijzen hebben wij aan u toegestuurd met het verzoek deze mee te nemen in het vervolgtraject van de Mer. Hetzelfde geldt voor de reacties die wij hebben ontvangen van de zogenoemde vooroverlegpartners.

Als digitale gemeente ontvangen wij uw post graag via [post@hollandskroon.nl](mailto:post@hollandskroon.nl).  
Brievenbuspost en pakketten kunt u sturen naar postbus 8, 1760 AA Anna Paulowna.

Hieronder gaan wij specifiek in op de in de NRD genoemde te beoordelen aspecten en de daarvoor te hanteren beoordelingscriteria. Daarbij houden wij de volgorde aan die u in tabel 6.1. van de NRD hanteert. Vervolgens gaan wij in op het locatieonderzoek. Daarna plaatsen wij nog een aantal aanvullende kanttekeningen.

### **Verkeer en vervoer**

De in de NRD genoemde beoordelingscriteria voor het aspect verkeer en vervoer zijn op zich akkoord. Ter aanvulling merken wij het volgende op. Het is van belang inzicht te hebben in de verkeersstromen (met ander woorden: hoe komen gebruikers en bezoekers van en naar het motorcrossterrein) en in het aantal verkeersbewegingen, uitgaande van de maximale planologische mogelijkheden. Daarbij is van belang ook aan te geven hoe die aantallen zijn bepaald. Ook raden wij aan om aan te geven welke maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid en de parkeersituatie op en in de directe omgeving van het motorcrossterrein te optimaliseren.

### **Geluid**

De in de NRD genoemde beoordelingscriteria voor het aspect geluid zijn op zich correct, maar wel tamelijk globaal beschreven. Wij wijzen u erop dat het uit te voeren akoestisch onderzoek moet voldoen aan de daarvoor gestelde (wettelijke) eisen. Verder wijzen wij u op het volgende.

Bij het geluidsonderzoek dat verricht is in het kader van de locatiestudie, die onderdeel uitmaakt van de NRD, plaatsen wij voorsnog de volgende kanttekeningen.

In de NRD zijn twee mogelijke locaties voor de vestiging van motorcrossterrein. Deze twee locaties zijn:

- Locatie NC10 (Locatie Groetweg);
- Locatie 73 (Locatie nabij Zuiderkwelweg).

In het kader van het locatieonderzoek is het aspect geluid onderzocht voor beide locaties. Daarbij zijn de geluidsbelastingen voor beide locaties berekend zonder dat er maatregelen worden genomen. Ook is er onderzocht welke maatregelen er nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geluidseisen. De resultaten van deze studie zijn beschreven in de memo van 6 maart 2019 van adviesbureau DGMR, getiteld: 'Aanvullend geluidsonderzoek voor de locaties NC10 en 73' (Kenmerk:M.2017.1181.08.N001)'. De Omgevingsdienst NHN heeft voor ons dit rapport als volgt beoordeeld.

### *Vergelijking van beide locaties*

#### Situatie zonder maatregel

In de memo van DGMR zijn voor beide locaties de geluidsbelastingen op de omliggende woningen berekend op een wedstrijddag zonder maatregel, zoals geluidsschermen rondom het terrein, worden getroffen. Uit deze berekening blijkt de geluidsbelastingen bij de woningen rondom de locatie 73 lager zijn dan bij de woningen rondom de locatie NC10. Maar bij beide locaties wordt niet voldaan aan de geluidsnorm voor L<sub>Ar,LT</sub> van 40 dB(A)<sub>1</sub> voor de dag-periode.

#### Situatie waarbij wordt voldaan aan de geluidsnormen

Om te kunnen voldoen aan de geluidsnormen zijn rondom de hoge geluidswallen noodzakelijk. In de onderstaande tabel staan de benodigde geluidswallen weergegeven.

Locatie NC10		Locatie 73	
Hoogte (m)	Lengte (m)	Hoogte (m)	Lengte (m)
12	365	12	220
11	340	10,5	375
3	155	10	155

Voor beide locaties zijn zeer hoge geluidswallen noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de geluidsnormen bij de woningen. Door de benodigde maatregelen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de geluidsnormen is het de vraag of beide locaties geschikt zijn voor de realisatie van een crossterrein.

#### Overige situaties

Er zijn in het akoestisch onderzoek nog vier situaties berekend, te weten:

- Walhoogte bij 50 dB(A), gemengd gebied;
- Walhoogte bij 45 dB(A), buitengebied;
- Geluidsbelasting bij landschapsvariant;
- Geluidsbelasting bij landschapsvariant (minimaal).

Op beide locaties wordt bij deze vier varianten niet voldaan aan de geluidsnorm voor L<sub>Ar,LT</sub> van 40 dB(A)<sub>2</sub> voor de dagperiode. Deze vier varianten zijn dan ook akoestisch niet haalbaar.

Uit de memo van DGMR blijkt dat op beide locaties de vestiging van een crossbaan mogelijk is maar dat de benodigde maatregelen zeer ingrijpend zijn. Beide locaties scoren op basis van de haalbaarheid zeer slecht.

#### *Toename van hoogte geluidswal ten opzichte onderzoek Sweco uit 2018*

In 2018 is door Sweco akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit geluidsonderzoek bleek dat de geluidswal met topscherf maximaal 'slechts' 10 meter hoog hoefde te worden bij de locatie NC10. Op basis van het huidige onderzoek moet de hoogste geluidswal met topscherf 12 meter hoog worden om te voldoen aan de geluidsnorm bij de omliggende woningen. Op het eerste oog zijn de uitgangspunten van beide onderzoeken grotendeels gelijk. De extra hoogte van de geluidsschermen worden niet verklaard in de notitie van DGMR.

#### *Springen van crossmotoren*

Op de crossbaan worden springheuvels gebouwd. Over deze springheuvels springen de motoren hoog door de lucht. Het is niet duidelijk hoe in het rekenmodel rekening is gehouden met de springende motoren en de hoge bronhoogte tijdens de sprong. Door de hoge bronhoogte neemt de afscherfende werking van de grondwallen sterk af.

#### *Geluidslekken in de varianten*

Het uitgangspunt van de memo van DGMR was dat op de woningen wordt voldaan aan de geluidsnormen. Hierdoor zijn er bij de beide locaties aan de kant waar geen woningen zijn gesitueerd geen geluidswallen gesitueerd. In deze richting is er sprake van een sterke geluidsuitstraling en is er sprake van een geluidslek.

De crossbaan wordt gesitueerd in een rustig buitengebied. Door de crossbaan verandert het akoestisch klimaat. Om invloed van de crossbaan op het akoestisch klimaat in de omgeving zo beperkt mogelijk te houden, moet de crossbaan aan alle zijden worden voorzien van een effectief geluidsscherf.

In het akoestisch onderzoek voor het motorcrossterrein dat ten grondslag ligt aan de Mer moeten de bovenstaande opmerkingen en vragen worden beantwoord.

#### **Lucht**

De beoordelingscriteria voor het aspect lucht zijn akkoord. Aangetoond moet worden dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de kwaliteit van de buitenlucht.

#### **Externe veiligheid**

De in de NRD globaal benoemde beoordelingscriteria voor het aspect externe veiligheid zijn op zich correct, maar voor de uitwerking daarvan geven we de volgende aandachtspunten mee.

De ontwikkeling bevindt zich binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting (gasontvangstation), diverse buisleidingen en een provinciale weg. Wij wijzen erop dat de tekst op pagina 19 onjuist is. Daarin wordt gesproken over vuistregels voor de buisleidingen en het aardgasbehandelingsstation. Dergelijke vuistregels zijn er echter niet.

Het onderliggende onderzoek Externe Veiligheid in bijlage 4 is inhoudelijk akkoord. Alleen de N242 is hierin niet beschouwd. Hierover vindt beperkt transport van LT1, LT2 en GF3 plaats. De normen voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico zullen geen probleem zijn.

In het op te stellen bestemmingsplan moet worden ingegaan op de specifieke risico's van de aanwezige risicovolle activiteiten. Mogelijk moet er een risicoberekening worden uitgevoerd. Die gegevens moeten op tijd ter beoordeling aan de OD NHN worden overgelegd.

#### Samenvatting benodigde EV vervolgonderzoeken voor locatie NC10

Risicobron	Plaatsgebonden risico	Groepsrisico
Aardgasbehandelingsstation (MDM TC) van Vermillion Oil & Gas Netherlands B.V.	Berekenen d.m.v. QRA met SafetiNL conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi. Rapport QRA opvragen bij bevoegd gezag (ministerie EL&I) en controleren of deze overeenkomt met contour op risicokaart. Als de QRA is uitgevoerd met SafetiNL conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi is geen nieuwe berekening vereist.	Berekenen met SafetiNL conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi d.m.v. QRA voor bestaande en nieuwe situatie. Om dit te kunnen doen moet de SafetiNL PSU file worden opgevraagd bij Vermillion of het bevoegd gezag.
Buisleidingen waarvan de 100% letaliteitscontour binnen het plangebied ligt: <ul style="list-style-type: none"> <li>Gasunie: buisleiding W-574-01-KR-010</li> <li>Vermillion: buisleiding 11-SLD-6-S-1200TL</li> </ul>	De buisleidingen beschikken niet over een PR=10-6 contour ter hoogte van de planlocatie. Geen berekening vereist.	Berekenen met CAROLA conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi voor de bestaande en de nieuwe situatie

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermillion: buisleiding 12-MDM-6-GAS-TL</li> <li>• Vermillion: buisleiding 10-MDMTC-8-GAS-TRL</li> </ul>		
Provincialeweg N242	De weg beschikt niet over een PR=10-6 contour. Geen berekening vereist.	Volstaan kan worden met een toetsing aan de vuistwaarden voor het groepsrisico in de Handleiding Risicoanalyse Transport om aan te tonen dat het groepsrisico onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijft. Geadviseerd wordt om bij deze toetsing worst case uit te gaan van 250 GF3 transporten.

#### **Bodem**

De beoordelingscriteria voor het aspect bodem zijn akkoord. In de locatiestudie wordt overigens vooralsnog geen aandacht besteedt aan de milieu hygiënische bodemkwaliteit. Aanbevolen wordt de in de conclusie geselecteerde locaties nader te beoordelen op milieu hygiënische bodemkwaliteit.

#### **Water**

De in de NRD genoemde beoordelingscriteria voor dit aspect zijn op zich akkoord. Wel plaatsen wij in navolging van het HHNK (zie de reactie van HHNK van 21 juni 2019) de kanttekening dat het weinig zinvol is om de effecten van de planontwikkeling op het watersysteem te beschrijven als daarbij wordt uitgegaan van een maaiveldverlaging. HHNK heeft immers aangegeven hiervoor geen toestemming te verlenen. Voor het overige verwijzen wij naar de door HHNK ingediende reactie.

#### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

De beoordelingscriteria voor het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn akkoord. Om aan de geluidsnormen te kunnen voldoen, moeten hoge geluidswallen opgericht moeten. Daarbij moet worden uitgegaan van aanleg van de baan op het maaiveld. Dat heeft onmiskenbaar impact op het landschap. Uit de te verrichten onderzoeken moet blijken dat de motorcrossbaan inclusief de geluidswallen landschappelijk inpasbaar is. In dat kader is het raadzaam om een advies aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) te vragen.

#### **Natuur**

De genoemde beoordelingscriteria voor het aspect natuur zijn juist, maar in het kader van de uitwerking geven wij de volgende aandachtspunten mee.

*Wnb-onderzoek naar Natura 2000-gebiedenbescherming en soortenbescherming*

Er wordt in het kader van de Wet natuurbescherming onderzoek gedaan in een voor-toets (naar Natura 2000-gebiedenbescherming) en in een quickscan natuur (naar soortenbescherming). In dat kader vragen wij extra aandacht voor de gevolgen van de recente uitspraken van de Raad van State inzake de stikstofdepositie (PAS).

*Afweging locaties op grond van het aspect natuur/biodiversiteit*

Bij de afweging van locaties blijkt dat Ecologie/Natuur geen aspect geweest is dat een (hogere mate van) prioriteit heeft gekregen. Dat is een gemiste kans, vanwege de crisis van de stand van de biodiversiteit in Nederland en de provincie Noord-Holland. Aangeraden wordt – vrijblijvend – om dit aspect mee te wegen. ‘Vrijblijvend’ met uitzondering natuurlijk van de verplichting om onderzoek te doen in het kader van de Wet natuurbescherming.

*Invloed op NNN, natuurverbindingen en Weidevogelleefgebied*

Ook moet in het kader van de besluitvorming rekening worden gehouden met het aspect natuur in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De invloed van het plan op gebieden die beschermd zijn op grond van de PRV (NNN, natuurverbindingen en Weidevogelleefgebied), is relevant in verband met de goede ruimtelijke ordening. In de stukken wordt slechts gesproken over de afwezigheid van directe externe werking van die gebieden, maar ze hebben in het kader van de goede ruimtelijke ordening ook een zogenoemde indirecte externe werking. De onderbouwing moet hier aandacht aan besteden.

Een belangrijk aandachtspunt is verder nog het Groetkanaal ten westen van de locatie. Deze vaart is in de PRV aangewezen als Ecologische verbindingszone. Langs deze vaart zijn de afgelopen jaren diverse waarnemingen van verschillende vleermuizen bekend.

**Duurzaamheid**

De beoordelingscriteria voor het aspect duurzaamheid zijn akkoord.

### **Locatieonderzoek**

De NC10-locatie is bij diverse (eerdere) onderzoeken als beste uit de bus gekomen. De raad heeft deze locatie in haar besluiten van 2013 en 2018 als voorkeurslocatie aangemerkt. In het bij de NRD gevoegde locatieonderzoek wordt beargumenteerd waarom de locatie NC10 de meest geschikte locatie is. Daarbij wordt onder meer een vergelijking gemaakt met de locatie 73. De onderbouwing van het locatieonderzoek is niet altijd even helder en roept op verschillende punten vragen op.

Zo is voor de beoordeling van het aspect geluid het aantal m3 aan grond dat nodig is voor de geluidswallen als criterium gehanteerd. Dan scoort locatie 73 iets gunstiger, maar in de eindbeoordeling scoren beide locaties: - - (negatief). De vraag is of het gehanteerde criterium (het aantal benodigde m3) een juist criterium is. Zo volgt uit het geluidsonderzoek dat uitgaande van de door de raad gehanteerde geluidsnorm van 40 dB(A) en de daarvoor vereiste geluidswallen de geluidsbelasting op de woningen nabij locatie 73 (39 of 40 dB(A)) lager is dan die op de woningen nabij de NC10-locatie. Hiervan uitgaande zou de locatie 73 beter scoren dan de NC10-locatie.

Ook het aspect 'Kabels en leidingen' wordt beoordeeld vanuit het kostenaspect. Hiermee wegen in de beoordeling van beide locaties de kosten zeer zwaar mee. Op pagina 10 van de NRD staat dan ook vermeld dat de NC10-locatie alleen op de punten bereikbaarheid en kosten beter scoort dan locatie 73. Dit is echter een te magere basis voor de onderbouwing van de locatiekeuze.

### **Overige aandachtspunten**

Uit de Mer moet, zoals hiervoor al is aangegeven, blijken dat voldaan kan worden aan de eerder door de gemeenteraad gestelde voorwaarden ten aanzien van het aspect geluid. Het in het kader van de NRD overgelegde geluidsonderzoek roept in dat opzicht nog veel vragen op. Daarbij komt dat met het kunnen aantonen dat voldaan kan worden aan de gestelde geluidsnormen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving nog niet automatisch is aangetoond. Wij vragen u dan ook extra aandacht hieraan te besteden. Veel ingediende zienswijzen hebben betrekking op de vrees voor (ernstige) geluidsoverlast.

Ook moet er sprake zijn van een goede landschappelijke inpassing en moet rekening worden gehouden met het standpunt van het HHNK dat een maaiveldverlaging niet tot de mogelijkheden behoort. Het spreekt voor zich dat met name deze drie aspecten in elkaar grijpen en invloed op elkaar uitoefenen.

Ten slotte vragen wij u om bij alternatieven en varianten (extra) aandacht te besteden aan elektrisch crossen.



**Vervolg**

Wij adviseren u om met bovenstaande opmerkingen en aandachtspunten rekening te houden bij het opstellen van de Mer en de in dat kader te verrichten onderzoeken. Ook vragen wij u om daarbij de ingebrachte zienswijzen en andere reacties te betrekken.

Met vriendelijke groet,  
Het college van burgemeester en wethouders,

W.Eppinga  
secretaris

A. van Dam  
burgemeester

Deze brief is digitaal opgesteld en daarom niet ondertekend.