

STRIJEN Kartbaan 2012



BESTEMMINGSPLAN



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Kartbaan 2012

Strijen

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0617.06170016332001-0001

projectnummer:

061700.16332.00

projectleider:

mw. I. de Feijter

planstatus

datum:

16-01-2013

30-01-2014

status:

concept

voorontwerp

ontwerp

vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doelstelling	7
1.2	Ligging plangebied	8
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beleidskader	11
2.1	Rijksbeleid	11
2.2	Provinciaal beleid	12
2.3	Conclusie	14
Hoofdstuk 3	Achtergronden en uitgangspunten	15
3.1	Voorgeschiedenis	15
3.2	Verplaatsingsmogelijkheden	15
3.3	Beschrijving kartingterrein	16
3.4	Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	18
Hoofdstuk 4	PlanMER en onderzoeken	21
4.1	Inleiding	21
4.2	PlanMER-plicht	21
4.3	Bodem	23
4.4	Water	24
4.5	Ecologie	25
4.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	26
4.7	Industrielawaai	27
4.8	Verkeer, parkeren en wegverkeerslawaai	28
4.9	Luchtkwaliteit	29
4.10	Bedrijven en milieuzonering	31
4.11	Conclusie	31
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	33
5.1	Algemeen	33
5.2	Planregels	33
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	35
6.1	Economische uitvoerbaarheid	35
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

Bijlagen		37
Bijlage 1	Voorgeschiedenis	39
Bijlage 2	Verplaatsingsonderzoek Zuid-Holland	43
Bijlage 3	Verplaatsingsonderzoek Zeeland, Noord-Brabant	45
Bijlage 4	planMER (separate bijlage)	



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De kartbaan aan de Voorweg, gelegen in Polder het Oude Land van Strijen, is tot op heden nog niet voorzien van een actuele en passende bestemming. Op basis van de Wro heeft de gemeente de verplichting over actuele bestemmingsplannen te beschikken. Op 18 december 2007 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Polder het Oudeland, 1^e herziening' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van de kartbaan. Op 15 juli 2008 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) het bestemmingsplan goedgekeurd. Daarnaast heeft dit college een goedkeuring verleend op grond van artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze goedkeuring ziet toe op de instandhouding van de kwaliteit van aanwezige habitats.

Bij uitspraak van 3 maart 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) het goedkeuringsbesluit van GS echter vernietigd. Dit om de volgende redenen:

- het zuidelijke deel van de kartbaan is in strijd met het ter plaatse geldende Uitbreidingsplan, terwijl GS er in hun goedkeuringsbesluit van uit zijn gegaan dat de hele kartbaan in overeenstemming is met het vigerende planologische regime;
- als gevolg van het voorgaande had GS het zuidelijke deel van de kartbaan moeten beoordelen als nieuwvestiging dan wel een uitbreiding van een bestaande activiteit. Door uit te gaan van een planologisch legaal aanwezige situatie, heeft GS een onjuist uitgangspunt gehanteerd in het kader van de vraag of het bestemmingsplan m.e.r.- dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig is;
- om dezelfde reden heeft GS een onjuist uitgangspunt gehanteerd in het kader van de beoordeling van de gevolgen van de aanwezigheid van de kartbaan in een stiltegebied, een speciale beschermingszone (SBZ) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- in het bestemmingsplan is een bouwvlak opgenomen waarbinnen de bebouwing van de kartbaan moet worden geconcentreerd. Binnen het bouwvlak is ruimte om de bebouwing met 30% uit te breiden. Het provinciaal beleid geeft echter aan dat niet-agrarische bebouwing in het buitengebied met maximaal 10% mag uitbreiden. De Afdeling geeft aan dat het bestemmingsplan daarom op dit punt in strijd is met het provinciale beleid;
- de Afdeling overweegt dat het aannemelijk is dat er behoefte bestaat aan de kartbaan. Daarnaast overweegt de Afdeling dat de kartbaan ruim 40 jaar ter plaatse aanwezig is en gebruikt wordt. De Afdeling geeft aan dat uit de stukken blijkt dat de gemeenteraad en GS de kartbaan op deze locatie in strijd met een goede ruimtelijke ordening achten. Volgens de Afdeling blijkt dit tevens uit het beleid dat erop gericht is de kartbaan te verplaatsen;
- de Afdeling is mede daarom van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel met zich meebrengt dat – voordat een keuze wordt gemaakt om een bestemmingsplan op te stellen – een grondiger onderzoek gedaan had moeten worden naar de mogelijkheden tot het verplaatsen van de baan dan wel beëindiging van het gebruik van de kartbaan. Daarnaast is onvoldoende onderzocht of de kartbaan op een andere locatie overdekt kan worden aangelegd. Tevens is de Afdeling van mening dat niet is gebleken dat de raad of GS hebben geïnventariseerd of er bij de betrokken overheden of andere instellingen bereidheid bestaat financieel bij te dragen aan het verplaatsen of beëindigen van de kartbaan. Subsidiemogelijkheden zijn volgens de Afdeling onvoldoende onderzocht.

Het onderhavige bestemmingsplan ziet toe op het alsnog positief bestemmen van de volledige kartbaan. Gelijktijdig met het bestemmingsplan is een planMER opgesteld waarmee de milieueffecten van het bestemmingsplan zijn afgewogen. In de navolgende hoofdstukken wordt onderbouwd dat er geen alternatieve locatie voor de kartbaan aanwezig is (gebleken uit verplaatsingsonderzoeken) en de financiële consequenties van een verplaatsing dan wel beëindiging van de kartbaan zeer groot zijn. Tevens is uit de planMER gebleken dat – ook al wordt het zuidelijke deel van de kartbaan beschouwd als een wijziging/uitbreiding van de bestaande situatie – de milieueffecten zodanig zijn dat het een positieve bestemming van de kartbaan niet in de weg staat.

Tot slot is het belang van de gemeente overwogen om te beschikken over een planologisch toetsingskader voor de kartbaan, zodat aanvragen voor een omgevingsvergunning kunnen worden afgewogen en tegen ongewenste ontwikkelingen kan worden opgetreden.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van de herziening beslaat het perceel waarop de kartbaan is gevestigd aan de Voorweg te Strijen, zie figuur 1, ten noordwesten van de kern Strijen. De kartbaan is ongeveer 120 m breed en 175 m lang. Het perceel bevindt zich in de Polder het Oudeland van Strijen. Ten oosten van de kartbaan bevindt zich de Keizersdijk waaraan woningen en agrarische bedrijven zijn gelegen. Ten noordoosten van de kartbaan loopt de Zuiddijk waar ook woningen en agrarische bedrijven langs zijn gelegen. In de omgeving bevinden zich voorts enkele losstaande boerderijen/woningen (Hoekseweg 3, 3a, 4-6 en 8). De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is het Uitbreidingsplan in hoofdzaak uit (circa) 1951 van kracht. De gronden zijn in dit uitbreidingsplan als volgt bestemd: 'grond, bestemd voor het agrarisch bedrijf of voor de sportbeoefening alsmede voor bebouwing ten dienste van deze bestemmingen'. In het uitbreidingsplan ontbreken gebruiksbepalingen. In 1967 is artikel 352 van de Bouwverordening vastgesteld. In dit artikel is een verbod opgenomen om de gronden in strijd met de in het uitbreidingsplan gegeven bestemming te gebruiken. Omdat het noordelijk deel van de kartbaan toen al in gebruik was als kartbaan, heeft de Afdeling aangegeven dat niet aan de bestemming getoetst hoeft te worden. Het zuidelijk deel van de kartbaan is echter na de vaststelling van dit artikel gerealiseerd. Toen gold dus wel een verbod op strijdig gebruik. Gelet op de uitspraak van de Afdeling is alleen de noordelijke helft van de kartbaan, welke reeds sinds begin jaren '60 van de vorige eeuw aanwezig is, in overeenstemming met het uitbreidingsplan. Het zuidelijk deel, dat eind jaren '70 van de vorige eeuw is aangelegd, is in strijd met het uitbreidingsplan, omdat het volgens de Afdeling niet aannemelijk is dat het gemeentebestuur destijds de bedoeling had ook lawaaisporten toe te staan binnen de bestemming.

Het voorgaande leidt ertoe dat het zuidelijke deel van de kartbaan niet voorzien is van een passende bestemming. Bovendien dient ook de bestemmingslegging voor het noordelijke deel te worden geactualiseerd, gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening. Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op de gehele kartbaan. Dit wordt nader onderbouwd in de volgende hoofdstukken waarin uiteen is gezet waarom de gemeente Strijen het zeer gewenst acht om de kartbaan te voorzien van een actuele en passende bestemmingslegging.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het beleidskader beschreven met betrekking tot de kartbaan en omgeving. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de achtergronden en de uitgangspunten voor het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 geeft een samenvatting van het uitgevoerde planMER en de overige onderzoeken. In hoofdstuk 5 is de juridische planbeschrijving opgenomen. Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de uitvoerbaarheid van het plan in de vorm van de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante algemeen ruimtelijke overheidsbeleid (Rijk, provincie, regio) beschreven en wordt het onderhavige bestemmingsplan voor de kartbaan getoetst aan dit beleid. Voor een beschrijving van het relevante sectorale beleid (o.a. Natuurbeschermingswet) wordt verwezen naar het planMER.

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' is op 13 maart 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de structuurvisie formuleert het Rijk vier hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn;
4. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (ladder voor duurzame verstedelijking).

Dit bestemmingsplan is niet strijdig met het beleid zoals geformuleerd in de structuurvisie. In dit bestemmingsplan is aandacht besteed aan de legalisering van de kartbaan in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), 2012

Dit besluit bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), erfgoed (Unesco). In 2012 is het Barro aangevuld met vrijwaringszones rijksvaarwegen (veiligheid), reserveringsgebieden hoofdwegen en hoofdspoorwegen (verbreding en nieuwe wegen), elektriciteitsvoorziening (vestigingsplaatsen elektriciteitscentrales, kernenergiecentrales, hoogspanningsverbindingen), buisleidingen, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeergebied. Ook is met deze aanvulling van het Barro een extra motiveringsplicht aan het Bro toegevoegd voor bestemmingsplannen met nieuwe stedelijke ontwikkelingen in verband met het onderwerp duurzame verstedelijking (de zogenoemde SER-ladder).

Dit bestemmingsplan is niet strijdig met de regels in het Barro.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Overheden die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk willen maken, moeten standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Deze stappen zijn geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen.

Dat zou voorbij gaan aan de specifieke lokale omstandigheden die van invloed zijn op de inpassing van ruimtevrage functies en het regionale maatwerk dat de overheden moeten kunnen leveren. De stappen, die worden gevraagd, bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied, maar ook met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte, en voor de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

De toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Er is in dit geval geen sprake van een feitelijk nieuwe ontwikkeling, maar om het juridisch regelen van een bestaande situatie. De kartbaan bestaat in de huidige vorm al sinds eind jaren '70 van de vorige eeuw. Het terrein voorziet al jaren in een regionale behoefte en is goed ontsloten. Verplaatsing of uitplaatsing van deze functie is niet reëel (zie ook hoofdstuk 3).

2.2 Provinciaal beleid

Visie op Zuid-Holland en Verordening Ruimte (2012)

Bij de herziening van de verordening in 2011 (vastgesteld 29 februari 2012) is de Kartbaan geschrapt als EHS. De gemeente Strijen heeft bij de herziening verzocht om aanpassing van het provinciale beleid om legalisering van de volledige kartbaan in het Oudeland van Strijen mogelijk te maken. De kartbaan ligt op de functiekaart van de structuurvisie binnen de aanduiding 'natuurgebied' en had op kaart 3 van de verordening de aanduiding 'overige nieuwe natuur'. De legalisering was in strijd met het EHS-beleid zoals verwoord in de structuurvisie en artikel 5, lid 2 van de verordening.

De gemeente heeft geconstateerd dat verplaatsing noch uitplaatsing van de kartbaan reëel is. De provincie deelt die conclusie en er bestaat mede daardoor geen zicht op realisering van nieuwe natuur op het perceel van de kartbaan. Het verzoek van de gemeente is dan ook overgenomen. (Dat laat overigens onverlet dat de exploitant van de kartbaan dient te blijven voldoen aan de natuur- en milieuwetgeving.)

Op kaart 3 van de verordening is de aanduiding overige nieuwe natuur op het perceel van de kartbaan geschrapt. De functiekaart blijft ongewijzigd omdat de oppervlakte van de kartbaan (2,2 ha) veel kleiner is dan 5 ha. Een afzonderlijke aanduiding voor de kartbaan past daardoor niet binnen de systematiek van de structuurvisie.

3701 Strijen: Kartbaan (kartbaan schrappen als EHS)



De kartbaan is een niet-agrarische functie in het landelijk gebied. Bestaande niet-agrarische bedrijven en niet-volwaardige agrarische bedrijven mogen eenmalig worden uitgebreid met ten hoogste 10% van de inhoud.

De kartbaan kan – gelet op de uitspraak van de Raad van State – echter (juridisch gezien) maar voor de helft (noordelijke deel) beschouwd worden als bestaande situatie. Om de bestaande situatie te legaliseren, is een ontheffing op basis van artikel 15 noodzakelijk.

Artikel 15 Algemene ontheffings- en afwijkingsbepalingen

Lid 1 algemene ontheffing bij groot openbaar of individueel belang

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd ontheffing te verlenen van de bepalingen van deze verordening ten behoeve van de vestiging, de bouw, de verplaatsing of de uitbreiding van een woning, een bedrijf, een kantoor of een andere functie, of de functiewijziging van een bestaand gebouw of gebouwencomplex. Hiervoor moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- er is sprake van een groot maatschappelijk, sociaal en/of (bedrijfs)economisch belang;
- de provinciale belangen, zoals verwoord in de provinciale structuurvisie, worden niet in onevenredige mate aangetast;
- er zijn geen reële andere mogelijkheden;
- én de negatieve effecten worden zoveel mogelijk beperkt.

Een verzoek om ontheffing dient zo vroeg mogelijk in de procedure van een nieuw bestemmingsplan te worden ingediend bij Gedeputeerde Staten. Het verzoek kan worden gedaan door het college van burgemeester en wethouders in overeenstemming met de gemeenteraad. Het verzoek dient vergezeld te gaan van een goede ruimtelijke onderbouwing, bijvoorbeeld in de vorm van een conceptbestemmingsplan, waarin mede wordt ingegaan op de voorwaarden die zijn genoemd bij de ontheffingsmogelijkheid.

Structuurvisie Hoeksche waard

Met de 'Structuurvisie Hoeksche waard' laat de regio (bestaande uit vijf gemeenten) zien wat haar visie is op de toekomst. In de Structuurvisie wordt een visie gegeven op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio tot 2030. Doel is de gelijktijdige versterking van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard. Het Ruimtelijk Plan van de Structuurvisie Hoekse Waard is in de zomer van 2009 door de gemeenteraden vastgesteld. Er is geen specifiek beleid voor de kartbaan opgenomen.

2.3 Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet de gehele kartbaan van een passende positieve bestemming. Na het verlenen van ontheffing van de provinciale Verordening Ruimte, is er geen strijdigheid met het overheidsbeleid. Er is geen sprake van een feitelijke nieuwe ontwikkeling. De volledige kartbaan bestaat al sinds eind jaren 70 van de vorige eeuw, maar is nooit juridisch geregeld. Het terrein is geschrapt uit de EHS. Verplaatsing noch uitplaatsing van de kartbaan is reëel. De provincie deelt die conclusie. Het terrein voorziet al jaren in een behoefte.

Hoofdstuk 3 Achtergronden en uitgangspunten

3.1 Voorgeschiedenis

De kartbaan is sinds begin jaren '60 van de vorige eeuw gevestigd aan de Voorweg in de gemeente Strijen. In de loop der jaren is er sprake geweest van verschillende vergunningprocedures en planologische procedures die betrekking hebben op de kartbaan (en omgeving). In bijlage 1 is deze voorgeschiedenis in chronologische volgorde beschreven. Uit de voorgeschiedenis kan geconcludeerd worden dat de kartbaan sinds 1965 beschikt over een Hinderwetvergunning en dat in 2004 door de provincie een milieuvergunning in het kader van de Wet milieubeheer is verleend voor de kartbaan. Tot op heden is de kartbaan niet positief bestemd in een bestemmingsplan. Hiervoor zijn twee hoofdredenen te benoemen: de eerdere wens van de provincie om de kartbaan te verplaatsen en – gelet op de meest recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) – het ontbreken van een volledig onderzoek naar de ruimtelijke effecten van de kartbaan. Dit omdat een deel van de kartbaan, te weten het zuidelijke deel, in strijd is met het huidige planologische regime. Hierna wordt nader ingaan op de mogelijkheden voor verplaatsing van de kartbaan. Voor de ruimtelijke effecten wordt verwezen naar hoofdstuk 4 (planMER en onderzoeken).

3.2 Verplaatsingsmogelijkheden

Verplaatsing van de kartbaan was tot 2004 een provinciaal beleidsuitgangspunt. In de loop der jaren is door de provincie onderzoek uitgevoerd naar alternatieve locaties. Op 14 december 2004 heeft de provincie per brief laten weten in te kunnen stemmen met de legalisering van de kartbaan. Vervolgens heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Polder het Oudeland, 1^e herziening vastgesteld. Dit bestemmingsplan is, zoals eerder uiteengezet, vernietigd. Na de uitspraak heeft de provincie nader onderzoek uitgevoerd naar de verplaatsingsmogelijkheden binnen de provincie Zuid-Holland. Het verplaatsingsonderzoek is opgenomen in bijlage 2 (Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen, een onderzoek naar alternatieven, 2010). In dit onderzoek is de gehele provincie Zuid-Holland onderzocht op haalbaarheid voor een alternatieve vestigingslocatie voor de kartbaan Strijen. Binnen de provinciegrenzen zijn 5 zoekgebieden en daarbinnen 8 mogelijke locaties nader onderzocht op haalbaarheid. Conclusie van dat onderzoek is dat er op iedere locatie aandachtspunten zijn die in meer of mindere mate als belemmering kunnen worden gezien om vestiging van de kartbaan in haar huidige vorm mogelijk te maken. De zoeklocatie Hellegatsplein ten westen van A29 scoort als enige positief ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan. Het Hellegatsplein is echter ook onderdeel van de EHS. De provincie ziet geen voordelen om de kartbaan uit het ene EHS gebied in het andere te plaatsen, mede ook gezien de kosten. Na afweging binnen het provinciale bestuur is besloten dat de provincie geen kansen ziet om de kartbaan op een andere locatie dan de huidige een plek te geven.

In 2011 is het locatieonderzoek daarom uitgebreid naar locaties buiten de provincie Zuid-Holland, aangezien uit eerder onderzoek is gebleken dat de leden van de kartbaan zich voor het merendeel binnen een straal van 50 km binnen de huidige kartbaan bevinden. Dat betekent dat verplaatsing naar de provincie Noord-Brabant of de provincie Zeeland wat dat betreft een aanvaardbare optie zou zijn. In 2011 heeft de gemeente Strijen een vervolgonderzoek laten uitvoeren naar mogelijke alternatieve vestigingslocaties buiten de provincie Zuid-Holland, maar binnen een straal van 50 km rondom de huidige kartbaan. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3 (Locatieonderzoek Noord-Brabant en Zeeland, 2011).

Op basis van een analyse is slechts één belemmeringvrij gebied naar voren gekomen met tevens voldoende ruimte om een kartbaan met een gewenste minimale grootte van 2,2 ha (huidige omvang) te kunnen herbergen. Het betreft de locatie Lepelstraat (12,4 ha). Overleg met de betreffende gemeente heeft nog geen uitsluitel gegeven over de feitelijke mogelijkheden van vestiging van de kartbaan ter plaatse. Ter plaatse van de locatie is sprake van een bestaand (ander) initiatief voor een kartbaan dat gemeente onderzoekt. Of de kartbaan van Strijen daar mogelijk bij aan kan sluiten is nog niet duidelijk. Voor twee andere locaties zonder belemmeringen (Nieuw-Vossemeer en Dinteloord) geldt dat de oppervlakte (1,6 respectievelijk 1,2 ha) niet voldoet aan de gewenste 2,2 ha. Dit betekent dat verplaatsing van de kartbaan op dit moment niet tot de mogelijkheden behoort.

Daarnaast heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de financiële consequenties van verplaatsing dan wel beëindiging van de kartbaan (Overwater Grondbeleid Adviesbureau B.V). In het onderzoeksrapport wordt geconcludeerd dat beëindiging van de activiteiten in alle gevallen zal neerkomen op het vergoeden van de schadeloosstelling. Dit betekent dat bij het beëindigen van de activiteiten een schadeloosstelling moet worden betaald. Bij het bepalen van het bedrag is rekening gehouden met het planologische onderscheid tussen het noordelijk en het zuidelijk deel van de kartbaan. In het onderzoeksrapport zijn voor het bepalen van de schadeloosstelling een aantal scenario's uitgewerkt. Het volledig beëindigen van de kartbaan op de huidige locatie zal een schadeloosstelling met zich mee brengen van € 2.724.000,00.

Uit het verplaatsingsonderzoek blijkt dat het verplaatsen van de kartbaan naar een andere locatie momenteel niet tot de mogelijkheden behoort. Dit betekent dat bezien moet worden wat de financiële mogelijkheden zijn om de kartbaan op de huidige locatie te beëindigen. Bovenstaand is aangegeven dat het volledig beëindigen van de kartbaan op de huidige locatie een schadeloosstelling met zich mee zal brengen van € 2.724.000,00. Vaststaat dat de gemeente beschikt over onvoldoende middelen om het bedrag te financieren. Bezien is of binnen de regio Hoeksche Waard of provincie gelden ter dekking van de schadeloosstelling beschikbaar zijn. De uitgangspunten van het regionaal beleid zijn vertaald in een uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma is opgenomen welke projecten uitgevoerd zullen worden. Binnen het beschikbare budget is geen ruimte om andere dan de in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten te financieren. Daarnaast is door de provincie aangegeven dat zij geen budget beschikbaar hebben. Bovendien zijn de subsidiemogelijkheden van het Rijk en Europa onderzocht. Gebleken is dat er geen reële mogelijkheden zijn. Conclusie is dan ook dat beëindiging van de kartbaan uit financieel oogpunt niet tot de mogelijkheden behoort.

3.3 Beschrijving kartingterrein

Kartbaan en omgeving

Het perceel van de kartbaan bevindt zich in Polder het Oudeland van Strijen. Deze polder is een Natura 2000-gebied. In hoofdstuk 4 (planMER en onderzoeken) wordt hier nader op ingegaan. Daarnaast is de polder onderdeel van het stiltegebied De Hoeksche Waard (zie eveneens hoofdstuk 4). Het plangebied is op grond van de provinciale Verordening Ruimte uitgezonderd van de EHS.

In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Strijen uit 2010 hebben de gronden in de omgeving van de kartbaan een natuurbestemming. Ten oosten van de kartbaan bevindt zich de Keizersdijk waaraan woningen en agrarische bedrijven zijn gelegen. Ten noordoosten van de kartingbaan loopt de Zuiddijk waaraan eveneens woningen en agrarische bedrijven zijn gelegen. In de omgeving bevinden zich voorts enkele losstaande boerderijen/woningen (Hoekseweg 3, 3a, 4-6 en 8).

Het kartingterrein bevindt zich aan de Voorweg te Strijen en bestaat uit een oppervlakte van ongeveer 2,2 ha. In het noordelijke deel hiervan ligt de kartbaan bestaande uit asfalt en grondkaden. Langs een deel van de kartbaan staan kunststofbuffers. Aan de oostzijde bevinden zich de tijdwaarneming, het startlicht en een tribune van 4,5 bij 13,3 m. Om de kartbaan zelf staat een hekwerk. Er is terreinverlichting aanwezig die maximaal een half uur voor tot een half uur na de openingstijden brandt. Aan de zuidwestzijde bevindt zich de ingang met daaraan verbonden een asfaltvlak, bedoeld om te parkeren. Aan de zuidzijde hiervan ligt een onverharde strook en een strook met steenslag, ten behoeve van parkeren op drukke dagen. Aan de noordwestzijde van het terrein bevinden zich portocabins en de kantine met toiletten en een berging. Hier bevindt zich ook een tweede ingang. Tegen de berging aan staat een windscherm van 15 bij 7 m. Ten zuiden hiervan bevinden zich gestapelde containers met een bordes.

De kartbaan wordt grotendeels omgeven door een beperkte beplantingsrand.

De kartbaan wordt geëxploiteerd door een (besloten) skeltervereniging. Behalve als oefenbaan wordt de baan gebruikt voor internationale wedstrijden.

Wijziging van het kartingterrein

In de jaren '60 van de vorige eeuw is de kartbaan op de locatie aangelegd met een breedte van ongeveer 120 m en een lengte van ongeveer 75 m. Eind jaren '70 is de kartbaan aan de zuidzijde is uitgebreid, waardoor de lengte van het kartingterrein toenam tot ongeveer 175 m. Hiermee is de kartbaan ten opzichte van de vergunning uit 1965 meer dan twee maal zo groot geworden.

Wijzigingen bouwwerken

In de loop van de jaren (na 1965, het jaar waarin de Hinderwetvergunning is verleend) zijn er diverse bouwwerken geplaatst op het kartingterrein. Voor deze bouwwerken zijn geen (bouw)vergunningen verleend door de gemeente. Het betreft de volgende bouwwerken:

- uitbreiding van de oorspronkelijke kantine (blijkens Hinderwetvergunning 1965) inclusief toiletten;
- container naast de toiletten ten behoeve van werkruimte en reparatie;
- scheidsrechterslokaal aan de noordwestzijde van het terrein;
- tijdmetingsgebouwtje aan de oostzijde van het terrein;
- tribune aan de oostzijde van het terrein;
- entreehokje aan de zuidwestzijde van het terrein;
- container voor opslag wedstrijdmaterialen aan de westzijde van het terrein;
- afdak ten behoeve van technische/milieucontrole bij de hiervoor vermelde container;
- dubbele container aan de westzijde van het terrein;
- bordes ten behoeve van baancontrole/wedstrijdleiding bij de hierboven vermelde dubbele container;
- milieuvulstation aan de westzijde van het terrein;
- windscherm in de vorm van een stalen aluminium frame aan de westzijde van het terrein;
- berging naast de oorspronkelijke kantine.

De aanwezige bebouwing bestaat in de huidige situatie uit een oppervlakte van 575 m².

3.4 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Hoewel de kartbaan wordt omgeven door natuurgebied en gebied met landschappelijke waarden, blijkt uit de planMER (zie hoofdstuk 4) dat er geen overwegende ruimtelijke belemmeringen zijn voor een positieve bestemming van het gehele terrein. Bovendien is de kartbaan reeds vele jaren aanwezig (het noordelijke deel in overeenstemming met het planologisch regime) en is gebleken dat er geen alternatieve locatie is gevonden, noch in de nabije toekomst gevonden zal worden. Daarnaast zijn er geen financiële middelen om de kartbaan te beëindigen.

De aanwezige kartbaan wordt in dit bestemmingsplan bestemd als kartbaan. De bestaande situatie wordt hiermee overigens niet veranderd. Tevens wordt een wijzigingsbevoegdheid toegekend aan burgemeester en wethouders om de bestemming van de gronden te wijzigen in een natuurbestemming indien blijkt dat er alsnog een alternatieve locatie voor de kartbaan wordt gevonden.

Andere vormen van gebruik, zoals het gebruik van de kantine voor horecadoeleinden (bijvoorbeeld feesten en partijen), worden niet toegestaan. Hetzelfde geldt voor kamperen op het kartingterrein (in verband met wedstrijden). Activiteiten die ter plaatse niet redelijkerwijs noodzakelijk zijn voor het exploiteren van de kartbaan, dienen voorkomen te worden als gevolg van de gevoeligheid van het omliggende gebied alsook in verband met mogelijke overlast voor derden.

Op het kartingterrein zijn in de loop der jaren diverse bouwwerken geplaatst. In dit bestemmingsplan worden uitsluitend bouwwerken mogelijk gemaakt die:

- reeds aanwezig waren bij de oprichting van de kartbaan;
- redelijkerwijs nodig zijn voor de exploitatie van een kartbaan;
- vanuit milieuhygiënisch oogpunt gewenst zijn;
- vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar zijn.

Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst, gelet op de waardevolle omgeving van de kartbaan, de gebouwen zoveel mogelijk te concentreren op het terrein. Tevens is het van belang om uitsluitend gebouwen en bouwwerken toe te staan met een beperkte hoogte om negatieve effecten op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Tot slot is versterking van de beplantingsrand die rondom het terrein aanwezig is gewenst.

Het voorgaande leidt ertoe dat gebouwen in beginsel geconcentreerd dienen te worden in een zone nabij de kantine aan de noordwestzijde van het terrein. Voor het overige wordt het gebouwtje voor de tijdwaarneming aan de oostzijde van het terrein en het (milieu)vulstation aan de westzijde van het terrein mogelijk gemaakt. Dit laatste omdat het vulstation vanuit milieuoogpunt nodig is. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan 3 m. Voor het overige mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht op het terrein. Een uitzondering tot 5 m wordt gemaakt voor lichtmasten en vlaggenmasten (conform de bestaande situatie). Een tribune is uitsluitend mogelijk ter plaatse van de huidige tribune inclusief de (aangevraagde) uitbreiding.

Het voorgaande - in relatie tot het gestelde in paragraaf 3.4 - betekent dat de volgende bouwwerken worden toegestaan:

- oorspronkelijke kantine (150m²)
- uitbreiding van de oorspronkelijke kantine (blijkens Hinderwetvergunning 1965) inclusief toiletten (90 m²);
- container naast de toiletten ten behoeve van werkruimte en reparatie (15 m²);
- tijdmetingsgebouwtje aan de oostzijde van het terrein (22,5 m²);
- tribune aan de oostzijde van het terrein (56 m²);
- milieuvulstation aan de westzijde van het terrein (27,86 m²);
- windscherm in de vorm van een stalen aluminium frame aan de westzijde van het terrein (105 m²)
- berging naast de oorspronkelijke kantine (16,59 m²)

De toegestane bouwwerken beslaan een oppervlakte van 483 m². Binnen de bouwzone in de noordwesthoek van het terrein worden beperkte mogelijkheden voor nieuwe of te verplaatsen gebouwen gezien. Het betreft een uitbreidingsruimte van maximaal 10% van de bebouwing die in het kader van dit bestemmingsplan wordt gelegaliseerd. Dit betekent dat er in totaal 48,3 m² uitbreidingsruimte mogelijk wordt gemaakt binnen het bouwvlak rondom de kantine. In dit bouwvlak is nu een oppervlakte van circa 271 m² aanwezig (van de 483 m² die in totaal op het terrein aanwezig is). In het bouwvlak bij de kantine wordt in totaal $271 \text{ m}^2 + 48,3 \text{ m}^2 = 320 \text{ m}^2$ (naar boven afgerond) toegestaan.

Tegen reeds aanwezige bouwwerken, die niet mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan, zal handhavend worden opgetreden.

Hoofdstuk 4 PlanMER en onderzoeken

4.1 Inleiding

Het voorliggende hoofdstuk bevat een samenvatting van de resultaten van het planMER dat behoort bij het bestemmingsplan Kartbaan. Per aspect wordt in het kort ingegaan op de resultaten en conclusies van het planMER. Indien noodzakelijk zijn daarnaast per aspect conclusies getrokken ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en is aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke situatie. De onderzoeken in het planMER vormen ook voor deze conclusies de basis. De beschrijvingen in het voorliggende hoofdstuk zijn beknopt. Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeken en de relatie met het voorliggende bestemmingsplan wordt verwezen naar het separate planMER rapport met als titel: PlanMER kartbaan Strijen (bijlage 4).

4.2 PlanMER-plicht

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken onderscheid in

- een mer-plicht voor plannen (planmer);
- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (projectmer).

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming over een plan of project. Een planmer is gekoppeld aan de besluiten (plannen) van de overheid die een kader scheppen voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Een planmer is tevens aan de orde indien voor een project een zogenaamde passende beoordeling is vereist op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Een projectmer is gekoppeld aan de besluiten (plannen of vergunningen) die de uitvoering van mer-(beoordelings)plichtige activiteiten direct mogelijk maken.

Het plangebied biedt ruimte voor de uitoefening van sportactiviteiten die samenhangen met het gebruik als kartbaan. In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994 is in de zogenaamde D-lijst onder categorie D 43 het volgende opgenomen: 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen'. Voor deze activiteiten geldt, omdat ze zijn opgenomen in de D-lijst, een mer-beoordelingsplicht die van toepassing is op besluiten, zoals de omgevingsvergunning voor milieu. Uit de D-lijst volgt tevens dat op plannen die kader scheppen voor de genoemde mer-beoordelingsplichtige activiteiten of op het mer-beoordelingsplichtige besluit vooruitlopen, de planMER-plicht van toepassing is.

Dit betekent dat voor het bestemmingsplan kartbaan Strijen een planMER moet worden opgesteld.

Verhouding planMER en projectMER/mer-beoordeling

Voor dit bestemmingsplan wordt een planMER opgesteld omdat het bestemmingsplan activiteiten mogelijk maakt die in het kader van het milieuvergunningenspoor mogelijk mer-(beoordelings)plichtig zijn. Dit betekent het volgende:

Relatie met projectmer/mer-beoordeling in het kader van de omgevingsvergunning

in het kader van de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu is een mer-beoordeling (of een projectmer) voor dergelijke activiteiten nog steeds noodzakelijk: het opgestelde planMER verandert daar niets aan. De systematiek van het Besluit mer is dusdanig dat een kaderstellen plan planmer-plichtig is, maar dat voor het uiteindelijk besluit dat de activiteit mogelijk maakt (in dit geval de milieuvergunning), een mer-beoordeling of projectmer noodzakelijk is.

Algemeen doel planMER

Doel van een planMER is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding van in dit geval een bestemmingsplan. In dit planMER wordt nagegaan in welke mate de ontwikkelingsruimte die het bestemmingsplan biedt effect heeft op de diverse milieuaspecten. Ook wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te voorkomen. De resultaten van deze beoordeling zijn vastgelegd in dit rapport dat samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Anders dan bij een projectMER gelden voor een planMER weinig specifieke eisen. De inhoud van een planMER is afhankelijk van het abstractieniveau van het plan. Dit abstractieniveau is bepaald in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In paragraaf 2.3.3 en de sectorale hoofdstukken van het planMER wordt hier nader op ingegaan.

Doel van het specifieke planMER

Richtinggevend voor het planMER is de uitspraak van 3 maart 2010 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Een belangrijke conclusie uit deze uitspraak is dat bij het opstellen van het bestemmingsplan en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken, het zuidelijk deel van de kartbaan als een wijziging/uitbreiding van de bestaande situatie had moeten worden beschouwd, vooral voor wat betreft de overwegingen/beoordeling ten aanzien van Natura 2000-gebieden, het stiltegebied, de Ecologische Hoofdstructuur en de beoordeling of een planMER noodzakelijk is. Als gevolg daarvan dienen de uitgevoerde onderzoeken en analyses te worden geactualiseerd.

Het thema ecologie, inclusief de verslechteringstoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, is het belangrijkste onderdeel van het planMER voor de kartbaan en is in een apart, zelfstandig leesbaar hoofdstuk in het planMER behandeld.

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 dienen de geringe effecten van de kartbaan in samenhang met andere relevante ontwikkelingen te worden gezien (cumulatietoets). Het planMER zal daarom de gecumuleerde effecten van alle relevante ontwikkelingen in beeld brengen. Richtinggevend daarbij is het in augustus 2010 vastgestelde beheerplan voor dit Natura 2000-gebied.

4.3 Bodem

Beleid en normstelling

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Resultaten planMER

In het plangebied zijn recent geen bodemonderzoeken uitgevoerd. Het meest recente onderzoek stamt uit 1996. Dit verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd door bureau Consulmij. In dit onderzoek wordt gerefereerd aan een beperkt grondonderzoek dat door Iwaco is uitgevoerd in 1994. In het onderzoek uit 1994 zijn ter plaatse van de pots (parkeerplaats) en de kartbaan licht verhoogde concentraties koper, zink, PAK en minerale olie gemeten.

In het verkennend bodemonderzoek uit 1996 uitgevoerd door Consulmij, is geconcludeerd dat de matig tot sterk puinhoudende toplaag ter plaatse van de kartbaan licht verontreinigd is met zink, cadmium, lood, PAK en minerale olie. Op het zuidelijke gedeelte van de kartbaan wordt alleen een lichte verontreiniging met PAK geconstateerd in de bovengrond. In de toplaag ten noorden van het rondetellershokje is een sterke verontreiniging met PAK geconstateerd, de concentratie is gelijk of groter dan de interventiewaarde. De sterk verhoogde concentratie PAK duidt erop dat de asfaltbrokjes in de toplaag teerresten bevatten (teerhoudend asfalt). Indien deze toplaag in de toekomst vrijkomt dient deze laag te worden aangemerkt als gevaarlijke afvalstof. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd.

In het grondwater op het middengedeelte en het noordoostelijk gedeelte van de locatie zijn lichte verontreinigingen met chroom en cadmium aangetroffen. In het noordoostelijk gedeelte zijn tevens licht verhoogde concentraties toluen en EOX gemeten.

In het bodemonderzoek is het advies opgenomen om bij een eventuele herinrichting van de locatie een vervolgonderzoek te doen naar omvang van de PAK verontreiniging in de toplaag van de pits en ten noorden van het rondetellershokje. Voor de licht verontreinigde of overige secundaire grondstoffen (verhardingsmateriaal) die bij een eventuele herinrichting vrijkomen bestaan beperkte hergebruiksmogelijkheden.

Er is geen sprake van een kans op een geval van ernstige verontreiniging waarvan de ernst en de spoedeisendheid moet worden vastgesteld. Het uitvoeren van verder onderzoek en van eventuele maatregelen is aan de orde ten tijde van de daadwerkelijke herinrichting van de kartbaan waarvoor vergunningen zullen moeten worden verleend.

Toetsing en conclusie

Uitvoering van een bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan is niet noodzakelijk. Op grond van de milieuvergunning gelden voorschriften ter voorkoming van het ontstaan van nieuwe bodemverontreinigingen. Geconcludeerd wordt dat het aspect bodemkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.4 Water

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Onderstaande waterparagraaf is een samenvatting van de volledige paragraaf die is opgenomen in hoofdstuk 8 van het planMER.

Beleid en normstelling

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Hieronder wordt een overzicht gegeven van de voor het plangebied relevante nota's.

Europa

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal

- Nationaal Waterplan (NW)
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte
- Waterparels
- TOP-lijst

Waterschap:

- Waterbeheerplan 2009-2015

Resultaten planMER

In de omgeving van het plangebied bevindt zich een dicht patroon van kreken en sloten. Een deel van het plangebied ligt binnen de beschermingszones van de overige (1 m aan beide zijden) en hoofdwatgangen (5 m aan beide zijden) rondom het gebied.

Het Oudeland van Strijen heeft een eigen waterbeheer, met gedeeltelijke onderbemaling. In het plangebied geldt en vast waterpeil van 2,35 m -NAP. De van nature optredende grondwatertrappen zijn hoofdzakelijk II en III hetgeen aangeeft dat er sprake is van hoge optredende grondwaterstanden. Met name in de winterperiode zijn de grondwaterstanden hoog.

De voedselrijkdom (stikstof en fosfaat) van het oppervlaktewater in het plangebied is hoog ten opzichte van de MTR-waarden. Er vindt plaatselijk een overschrijding van 2 tot 5 maal de MTR-norm plaats. Vergeleken met ecologische normen (Bal et al., 2001) betreft dit een hypertroof watersysteem (fosfaat > 0,1 mg/l en stikstof > 1,5 mg/l). Enerzijds is dit het gevolg van uitspoeling vanuit de landbouw, anderzijds door mineralisatie van het veenpakket (ten gevolge van oxidatie).

Het gebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied, in een Waterparel of in de keurzone van een waterkering waarmee rekening gehouden dient te worden bij eventuele ontwikkelingen. Het gebied is daarnaast niet aangesloten op de riolering. Wel is een septic tank aanwezig. De afvoer van afstromend

regenwater van het circuit gaat de berm in.

De waterkwaliteit staat de voortzetting van de huidige activiteiten en de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg. Het ontstaan van nieuwe waterverontreinigingen wordt gereguleerd in het milieuspoor. In de vigerende milieuvergunning zijn voorschriften opgenomen om het risico op waterverontreiniging te minimaliseren:

- Werkzaamheden met olie, benzine en smeermiddelen moeten verplicht worden uitgevoerd in het milieustation dat is voorzien van een vloeistofdichte vloer. Afstellen van de karts mag plaatsvinden boven een speciaal daarvoor bestemde milieumat.
- De bovengrondse tank met huisbrandolie is geplaatst in een lekbak.

Omdat in het plangebied niet of nauwelijks iets zal veranderen aan het waterhuishoudkundig systeem zijn er weinig of geen mogelijkheden om het watersysteem en -beheer te verbeteren. Als in de toekomst ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, is het uitgangspunt dat de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren.

Toetsing en conclusie

Met het bestemmingsplan Kartbaan wordt beoogd om het bestaand gebruik te reguleren met behulp van een actueel juridisch-planologische regeling. Het bestemmingsplan maakt in planologische zin een uitbreiding van de kartbaan mogelijk. Feitelijk is er echter geen sprake van een ontwikkeling, de kartbaan is in de huidige situatie immers al aanwezig is. Er is daarom geen sprake van een toename van de verharding als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan. Het oppervlak aan verharding zal niet of nauwelijks toenemen.

Voor het plangebied geldt dat het voorkomen van nieuwe waterverontreinigingen is zeker gesteld in het milieuspoor. Er zijn voorschriften gesteld aan het uitvoeren van waterrelevante activiteiten. De huidige kwaliteit van het watersysteem staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg. Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen zijn er wel aandachtspunten om het waterhuishoudkundige situatie niet te laten verslechteren.

4.5 Ecologie

Beleid en normstelling

In het planMER is getoetst aan de regelgeving ten aanzien zowel beschermde gebieden (Natura 2000, EHS) als beschermde soorten (Flora- en faunawet).

Omdat het gaat om het bestemmen van een bestaande kartbaan die is gelegen buiten Natura 2000 (tevens EHS), zijn de aspecten areaalverlies, versnippering en verdroging niet aan de orde in relatie tot de beschermde gebieden en soorten. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de thema's die wel zijn onderzocht.

Tabel 4.1 Toetsingscriteria ecologie

aspect	te beschrijven effecten/criteria	onderzoeksmethodiek
beschermde gebieden	gevolgen voor Natura 2000/EHS - verstoring - stikstofdepositie	kwalitatief/kwantitatief
Beschermde soorten	gevolgen zwaar beschermde soorten - verstoring	Kwalitatief

Verstoring

Verstoring van vogels is als maatgevend beschouwd voor het onderzoeksthema verstoring. In dat kader is in de winter 2011/2012 aanvullend veldonderzoek verricht om de reactie van ganzen op het gebruik van de kartbaan te monitoren.

Stikstofdepositie

Op basis van de verwachte verkeersproductie van de kartbaan en het gebruik van de kartbaan zelf is een inschatting gemaakt van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Resultaten planMER

Verstoring

Op basis van veldonderzoek rond de kartbaan in de winter 2011/2012 wordt geconcludeerd dat het gebruik van de kartbaan geen effect heeft op het halen van de instandhoudingsdoelen voor overwinterende en doortrekkende vogels.

Op basis van de sterk positieve ontwikkelingen van de broedvogelpopulaties van de afgelopen 20 jaar (waaronder vele rode lijstsoorten) kan worden geconcludeerd dat het gebruik van de kartbaan evenmin gevolgen heeft voor de broedvogelpopulaties.

Stikstofdepositie

Het Oudeland van Strijen kent geen stikstofgevoelige habitats of soorten. De stikstofemissie van de baan en van het toestromende verkeer tijdens wedstrijddagen is zeer gering en de depositie op omliggende Natura 2000-gebieden is verwaarloosbaar klein. Significante effecten kunnen worden uitgesloten.

Bovengenoemde (niet-aanwezige) effecten gelden ten opzichte van een situatie zonder kartbaan; ten opzichte van de referentiesituatie (met een legale noordelijke helft van de kartbaan) is het effect op de te beschermen natuurwaarden uiteraard eveneens nihil.

Toetsing en conclusie

Het gebruik van de kartbaan is niet strijdig met de Natuurbeschermingswet, de Flora- en faunawet en het beleid voor de Ecologische hoofdstructuur.

4.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Beleid en normstelling

In het planMER is getoetst aan beleid en regelgeving ten aanzien cultuurhistorie en archeologie. Tevens zijn de effecten van de uitvoering van het bestemmingsplan ten aanzien van het aspect landschap beoordeeld. Voor deze aspecten zijn, mede op basis van regelgeving, de onderstaande toetsingscriteria gekozen.

Tabel 4.2 Toetsingscriteria thema landschap, cultuurhistorie en archeologie

aspect	te beschrijven effecten/criteria	onderzoeksmethodiek
Landschap	Effecten op structuur en samenhang van het landschap	kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting karakteristiek patronen en structuren	kwalitatief
Archeologie	Kans op aantasting archeologische waarden	kwalitatief

Resultaten planMER

De kartbaan is al een halve eeuw aanwezig in het landschap en wordt vanwege de inmiddels volgroeide groene haag niet meer als een stedelijk element in het agrarische landschap ervaren. Alleen op wedstrijddagen kunnen de geparkeerde auto's buiten het terrein als visueel storend worden beschouwd. Op korte afstand is de afschermded werking van de groene rand vooral 's winters beperkt.

Landschappelijk gezien is er weinig verschil tussen een halve noordelijke kartbaan of een hele kartbaan. Het enige verschil is dat een halve baan waarschijnlijk minder aantrekkelijk is voor wedstrijden. Een dergelijke baan zou minder bezoekers trekken waardoor het aantal geparkeerde auto's buiten het terrein zou afnemen.

Ook uit het oogpunt van archeologie is er geen relevant verschil tussen de referentiesituatie en de huidige baan.

Toetsing en conclusie

Om inpassing in de omgeving zeker te stellen en negatieve effecten ten aanzien van landschap en cultuurhistorie te voorkomen zijn in het bestemmingsplan maatregelen opgenomen. Zo wordt bebouwing geconcentreerd en wordt slechts beperkte uitbreiding van het bebouwd oppervlak toegestaan. Voor bebouwing is de bouwhoogte beperkt tot 3 m. Verder is in het bestemmingsplan een groenzone opgenomen langs de rand van het plangebied waarbinnen activiteiten van de kartbaan niet zijn toegestaan, hiermee is een groene inpassing in de omgeving zeker gesteld.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden is voor het gehele plangebied een dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' opgenomen. Bij grondroering of grondwerkzaamheden moet op grond van deze dubbelbestemming archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Geconcludeerd wordt dat de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan. Het toekomstige gebruik van de kartbaan leidt niet tot relevante effecten op het gebied van landschap, cultuurhistorie of archeologie.

4.7 Industrielawaai

Beleid en normstelling

Rond terreinen waar de vestiging van inrichtingen is toegestaan die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken', zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidshinder (Wgh), wordt een geluidzone vastgesteld. Deze geluidzone is zowel in het ruimtelijk spoor als in het milieuspoor van belang:

- Met een geluidzone wordt ruimte geboden aan geluidhinderlijke activiteiten en wordt tevens de omgeving beschermd tegen onaanvaardbare geluidshinder van de gezamenlijke activiteiten die plaatsvinden op een gezoned terrein. De totale geluidbelasting mag op de zonegrens niet meer bedragen van 50 dB(A). Voor de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien ontwikkeling van deze bestemmingen binnen de geluidzone toch gewenst is kan onder voorwaarden worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarde tot een uiterste grenswaarde van 55 dB(A)
- Een geluidzone biedt het toetsingskader voor de beoordeling van bedrijfsactiviteiten in het milieuspoor. Voor alle activiteiten van de kartbaan geldt dat de maximale geluidbelasting op de zonegrens en ter plaatse van de zogenaamde MTG punten (zie onder) niet mag worden overschreden.

Omdat de kartbaan valt onder de categorie geluidhinderlijke inrichtingen is op 6 juni 1993, bij Koninklijk Besluit, een geluidzone vastgesteld rond het terrein van de kartbaan. Op grond van de meest actuele indeling van grote lawaaimakers, zoals volgt uit bijlage I bij het Besluit omgevingsrecht, is de kartbaan nog steeds aangewezen als een inrichting in de zin van artikel 41 van de Wgh.

Aan de vaststelling van de geluidzone ligt een zoneringsonderzoek ten grondslag waarmee een 50 dB(A) contour is bepaald. De 50 dB(A) contour vormt de zonegrens. Tot de geluidszone behoort het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de grens van de zone, zoals in de wet is vastgelegd. Buiten de zonegrens mag de totale geluidbelasting van de (toekomstige) activiteiten binnen het gezoneerde terrein in geen geval meer dan 50 dB(A) bedragen.

Sanering

Omdat zich binnen de geluidszone Skelterbaan woningen bevonden met een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) heeft in 1997 een saneringsoperatie voor geluid plaatsgevonden. Doel hiervan was om de maximale geluidsbelasting bij deze woningen terug te dringen tot 55 dB(A). Het resultaat is dat voor alle woningen binnen de geluidzone zogenoemde MTG-waarden (Maximaal Toegestane Geluidsbelasting) zijn vastgelegd, in het geval van de Kartbaan van 55 dB(A). Omdat de geluidbelasting op de zonegrens minder dan 50 dB(A) bedroeg is de zone in het verleden tevens verkleind ten opzichte van het oorspronkelijke zonebesluit. De geluidszone is opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied.

Resultaten planMER

Ten behoeve van het planMER is geen nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Omdat het plan geen uitbreiding van de kartbaan mogelijk maakt volstaat het akoestisch onderzoek, dat is uitgevoerd voor de huidige milieuvergunningaanvraag, voor de beschrijving van de geluidssituatie. Eventuele wijzigingen in het gebruik moeten worden gemeld of worden aangevraagd in het kader van de milieuvergunning.

Toetsing en conclusie

In de huidige situatie wordt op de zonegrens en ter plaatse van woningen voldaan aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau. Met het treffen van enkele afscherpende maatregelen wordt de overschrijding van de MTG-waarden ter hoogte van een tweetal woningen ongedaan gemaakt. Na uitvoering van maatregelen wordt aan de normstelling voor industrielawaai voldaan. Geconcludeerd wordt dat het aspect industrielawaai de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.8 Verkeer, parkeren en wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

Er gelden geen wettelijke normen voor de beoordeling van het aspect verkeer. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aangetoond te worden dat er sprake is van een aanvaardbare verkeerssituatie en verkeersafwikkeling. Daarbij wordt gelet op de verkeersaantrekkende werking in relatie tot de capaciteit van de omliggende wegen en wordt de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau onderzocht. Verder wordt de verkeersveiligheid beoordeeld. Ook wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling getoetst aan de beschikbare parkeercapaciteit.

Voor wegverkeerslawaaï bestaat geen wettelijk toetsingskader vanuit de Wet geluidhinder (Wgh), omdat er geen sprake is van een nieuwe geluidsgevoelige functie of een nieuwe of te reconstrueren gezoneerde weg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt onderzocht wat de geluidstoename vanwege wegverkeer is aan de gevels van de meest nabijgelegen woningen. De situatie 2022 exclusief ontwikkeling en 2022 inclusief ontwikkeling worden met elkaar vergeleken. Voor de berekeningen wordt aangesloten bij de jaargemiddelde weekdagintensiteiten.

Omdat de Wgh voor dergelijke situaties geen toetsingskader kent, wordt aangesloten bij het toetsingskader voor reconstructiesituaties. Geluidstoenames van minder dan 1,50 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB gelden als acceptabel. Bij hogere geluidstoenames dienen maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting te worden overwogen met een maximaal aanvaardbare toename van 5 dB. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting bedraagt daarbij 58 dB indien de geluidsbelasting in de referentiesituatie = 53 dB bedraagt of 68 dB indien de geluidsbelasting in de referentiesituatie > 53 dB bedraagt. In alle gevallen wordt de geluidsbelasting berekend inclusief correctie ex artikel 3.4 RMG 2012. Deze correctie bedraagt 5 dB voor wegen met een maximumsnelheid van < 70 km/h. Voor overige wegen bedraagt deze 2 dB.

Resultaten planMER

In het planMER is de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling voor een piekdag en een jaargemiddelde dag berekend. De verkeersaantrekkende werking bedraagt op een piekdag 990 mvt/etmaal. Op een jaargemiddelde dag bedraagt de verkeersgeneratie circa 100 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling op kruispunt Hoekseweg/Voorweg is inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is de parkeerbehoefte voor een wedstrijddag en een trainingsdag inzichtelijk gemaakt. Deze bedraagt respectievelijk 417 en 101 parkeerplaatsen. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting exclusief en inclusief ontwikkeling inzichtelijk gemaakt voor de woningen Hoekseweg 4 en 6 en Keizersdijk 137.

Toetsing en conclusie

Op grond van het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking niet leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt Hoekseweg/Voorweg is ruimschoots gewaarborgd. Daarnaast overschrijden de verkeersintensiteiten de maximaal wenselijke intensiteiten voor onderhavige wegen niet. De parkeerbehoefte kan op trainingsdagen op eigen terrein worden gefaciliteerd. Toeschouwers kunnen op wedstrijddagen ook op het terrein van de kartbaan en op de grond aan de buitenkant van het hek langs de Voorweg parkeren. De overige parkeerbehoefte wordt in de bermen van de Voorweg en de Hoekseweg opgelost. Deze parkeerdruk treedt slechts maximaal 11 keer per jaar op. Op de overige momenten kan de parkeerbehoefte ruimschoots op het terrein van de kartbaan worden opgevangen. De wegbeheerder (waterschap) is akkoord met de oplossing voor parkeren.

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï is er sprake van een geluidstoename van maximaal 0,13 dB aan de gevels van de berekende woningen. Deze geluidstoename blijft ver onder de maximaal aanvaardbare toename van 1,5 dB en is acceptabel.

De aspecten verkeer en wegverkeerslawaaï staan de ontwikkeling niet in de weg.

4.9 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.5. Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	60 µg / m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ²⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³	vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.

2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbeterd of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀.

Resultaten planMER

Ten behoeve van het planMER en het bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarin niet alleen het effect op de luchtkwaliteit van het verkeer van en naar het plangebied is berekend maar waarin tevens het effect van de activiteiten op de kartbaan is berekend. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied en langs de wegen naar het plangebied ruimschoots aan de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ en 24-uurgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ wordt voldaan. Het onderzoek is uitgevoerd voor een worst-case situatie waarin is uitgegaan van hoge verkeersaantrekkende werking. De emissie van karts is in het onderzoek gelijk gesteld aan die van licht wegverkeer bij het snelheidstype 'normaal stadsverkeer'.

Toetsing en conclusie

Na uitvoering van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit die volgen uit de Wm. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

Beleid en normstelling

In een bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder door (bedrijfs)activiteiten. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering. In deze publicatie is lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies (zoals woningen) aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaats gevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk kunnen kleinere richtafstanden worden gehanteerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Resultaten planMER

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de richtafstand van 1.000 m die van toepassing is de skelter- en kartbanen in de open lucht met een gebruik van meer dan 8 u per week. het maatgevende milieuaspect is geluid. Indien niet aan de richtafstand wordt voldaan moet door middel van specifiek onderzoek worden aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbare milieusituatie. Daarvoor wordt verwezen naar het hoofdstuk industrielawaai uit het planMER.

Toetsing en conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van woningen in de omgeving aan de van toepassing zijnde toetswaarden wordt voldaan. Het bestemmingsplan maakt geen uitbreiding van activiteiten ten opzichte van de huidige vergunde milieusituatie mogelijk. Eventuele wijzigingen in het gebruik van de kartbaan moeten worden vergund in het milieuspoor. Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuzonering de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.11 Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de uitvoering van het bestemmingsplan Kartbaan Strijen mogelijk is binnen de geldende (milieu)wet- en regelgeving. Er is vanuit het oogpunt van de hiervoor beschreven aspecten sprake van een goede ruimtelijke situatie.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de bestemmingsregeling bestaande uit de verbeelding (voorheen plankaart) en de planregels nader toegelicht. Het bestemmingsplan ziet uitsluitend toe op het terrein van de kartbaan. De bij de kartbaan behorende geluidszone Industrielawaai is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied uit 2010. Aan de kartbaan is de bestemming Sport - Kartbaan toegekend.

5.2 Planregels

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hoofdstuk 2 geeft de planregels behorende bij de in het plangebied voorkomende bestemming. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels en hoofdstuk 4 bevat tot slot de overgangsregels en de slotregel. In deze paragraaf worden alle planregels kort nader toegelicht.

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

Deze bestemming is opgenomen voor de buitenrand van het terrein. Op deze gronden zijn geen gebouwen, maar uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde tot 2 m toegestaan.

Artikel 4 Sport - Kartbaan

Het plangebied is bestemd voor een kartbaan met bijbehorende voorzieningen (groen, parkeren). In de bestemmingsomschrijving is expliciet opgenomen dat het plaatsen of stallen van kampeermiddelen op het kartingterrein, alsmede het verkopen en/of uitstallen van goederen, niet is toegestaan. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de kaart opgenomen bouwvlakken. Daarnaast is in het bouwvlak rondom de bestaande kantine een aanduiding voor maximale oppervlakte opgenomen. Deze oppervlakte is gebaseerd op de bestaande + 10%. Een tribune is uitsluitend toegestaan op de gronden met een specifieke bouwaanduiding. De maximale (bouw)hoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is 3 m. Er is een uitzondering gemaakt voor de bestaande lichtmasten en vlaggenmasten (tot 5 m).

Tot slot is een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen, teneinde de bestemming van de gronden bij verplaatsing of beëindiging van de kartbaan te kunnen wijzigen naar een natuurbestemming.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

Omdat het plangebied deels is gelegen in een gebied waar een redelijke tot hoge kans is op archeologische waarden, is deze dubbelbestemming opgenomen. Alvorens tot bouwen of werken en werkzaamheden mag worden overgegaan dient er een archeologisch onderzoek overlegd te worden. Dit is overigens uitsluitend het geval bij een planomvang van meer dan 100 m² en op een grotere diepte dan 30 cm.

5.2.3 Algemene regels

Artikel 6 Antidubbelregel

Deze regel dient om te voorkomen dat indien in het bestemmingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Overschrijding bouwgrenzen

De op de verbeelding aangegeven bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen worden overschreden met kleine bouwdelen. In dit artikel is geregeld hoe groot de overschrijding mag zijn en onder welke voorwaarden.

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Dit artikel bepaalt dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening van toepassing zijn bij de toetsing van bouwaanvragen. Een aanvullende werking van de bouwverordening is ongewenst, omdat de bepalingen van dit bestemmingsplan wel overwogen zijn.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene bevoegdheid tot afwijken opgenomen. De onderhavige regeling voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de afwijking.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

Het overgangsrecht voor gebruik en bouwen is conform hetgeen in het besluit ruimtelijke ordening is bepaald, opgenomen in dit artikel.

Artikel 11 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Omdat de onderhavige bestemmingsplanherziening uitsluitend voorziet in het legaliseren van een feitelijk aanwezige situatie is een onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid achterwege gelaten en is besloten geen exploitatieplan op te stellen. De gemeente heeft overigens wel een planschaderisicoanalyse uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen planschade te verwachten is voor naburige percelen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan zal in het kader van de gemeentelijke inspraakverordening gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. De tijdens deze periode ingekomen reacties worden vervolgens beoordeeld en de resultaten worden -waar nodig- verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Gelijktijdig met de inspraak wordt het voorontwerpbestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, toegezonden aan de overlegpartners. Ook de resultaten van het voorontwerp worden, daar waar nodig, verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Toelichting

Bijlage 1 Voorgeschiedenis

Hieronder zijn in chronologische volgorde de verschillende planologische procedures en vergunningprocedures vermeld die verband houden met de kartbaan en de directe omgeving.

Vergunning 1965

Er is een vergunningaanvraag uit 1964 en een hinderwetvergunning uit 1965 voor het oprichten, in werking brengen en houden van een kartingbaan met bijbehorende opstallen. Op de plattegrond bij de vergunning wordt een kantine met terras en een stalling aangegeven aan de westzijde van het terrein (Voorweg) en een parkeerterrein langs de Voorweg ten zuiden van de kartbaan.

Tegen de vergunning zijn bezwaren ingediend wegens geluidsoverlast en luchtverontreiniging ter plaatse van de weilanden eromheen. Naar aanleiding hiervan dienen geluidsdempers op de uitlaten te worden aangebracht die het geluid tot 90 foon terugbrengen, dient er een omheining te komen en dient de sloot te worden uitgediept en verbreed. Tevens dient er een parkeerterrein op het kartingterrein te worden aangelegd.

De vergunning geldt voor verbrandingsmotoren met een gezamenlijk vermogen groter dan 0,25 PK, een benzinemotorgenerator van 40 PK, een grasmaaimachine van 2,5 PK en een lasinrichting in de stalling. Volgens de vergunning is het volgende toegestaan: het rijden met skelters, onderhoudswerkzaamheden aan skelters en het houden van wedstrijden met skelters.

Deze vergunning is nooit aangepast. De vergunning is in 2004 komen te vervallen in verband met de nieuwe, provinciale milieuvergunning.

Bestemmingsplan Landelijk gebied Polder het Oudeland (1982)

Vaststelling

Het bestemmingsplan Landelijk gebied Polder het Oudeland is in 1982 door de gemeenteraad van Strijen vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat de Polder het Oudeland van Strijen in het verleden is geregeld in een plan in hoofdzaak (1951), dat is opgesteld ver voor de inwerkingtreding van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). In 1976 werd een nieuw plan ontworpen voor het landelijk gebied van de gemeente. De Polder het Oudeland van Strijen maakte deel uit van dat plan.

In dit bestemmingsplan staat dat de kartbaan in de wintermaanden slechts in beperkte mate wordt gebruikt en dat rustverstoring voor ganzen niet optreedt. De uitbreiding van de kartbaan in de jaren '70 is meegenomen in dit bestemmingsplan. De kartbaan is in het bestemmingsplan positief bestemd, verplaatsing van de kartbaan is echter wel gewenst. In het bestemmingsplan is daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het wijzigen van de bestemming Recreatie subbestemming kartbaan (Rsk) naar Agrarische doeleinden.

Onthouding goedkeuring

Gedeputeerde Staten hebben bij besluit van 24 januari 1984 goedkeuring onthouden aan de bestemming Rsk en de wijzigingsbevoegdheid naar Agrarische doeleinden, vanwege de ligging van de kartbaan in een gebied dat in aanmerking komt als reservaat of beheersgebied en de mogelijke aanwijzing van het gebied als stiltegebied in het kader van de Wet geluidhinder.

Landinrichting Hoeksche Waard Oost

Het plangebied maakt deel uit van het landinrichtingsproject Hoeksche Waard Oost (7.500 ha). In 1984 heeft stemming plaatsgevonden over het landinrichtingsplan. Naar aanleiding van het Natuurbeleidsplan (1990), waarin het Oudeland van Strijen is aangeduid als kerngebied in de ecologische hoofdstructuur, is in januari 1992 besloten tot een wijziging van dit landinrichtingsplan. Het plan is daarbij op de volgende hoofdlijnen gewijzigd:

- een vergroting van de oppervlakte reservaatgebied (van 180 ha naar 470 ha) en inkrimping van de oppervlakte beheersgebied (van 530 ha naar 325 ha);
- de realisering van een aaneengesloten natuurzone in noord-zuidrichting, inclusief een verbinding met de natuurgebieden rondom de Binnenbedijkte Maas;
- een verbetering van de waterhuishouding door scheiding van de landbouw- en natuurgebieden en de eventuele realisering van bufferzones binnen de reservaatgebieden.

Dit gewijzigde plan is in 1994 door de Centrale Landinrichtingscommissie vastgesteld en op 28 februari 1995 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Er hebben nadien twee wijzigingen plaatsgevonden, maar deze wijzigingen hebben geen betrekking op Polder het Oudeland.

Geluidszone industrielaawaai

In juni 1993 is bij Koninklijk Besluit een geluidszone industrielaawaai vastgesteld rond de kartbaan, krachtens artikel 53 van de Wet geluidhinder. Het kartingterrein is aangemerkt als gezoneerd industrieterrein en eromheen is een zonegrens industrielaawaai vastgelegd (gebied met een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A)).

Bestemmingsplan Polder het Oudeland van Strijen (1993)

Vaststelling

In het bestemmingsplan Polder het Oudeland van Strijen heeft de gemeente gekozen voor de volgende beleidslijn:

- de kartbaan inclusief bebouwing wordt met een positieve bestemming opgenomen en er wordt een mogelijkheid opgenomen voor het wijzigen van de bestemming Recreatieve doeleinden, subbestemming kartbaan met bijbehorende voorzieningen (Rkar) in de bestemming Natuurgebied;
- op het moment van verplaatsen van de kartbaan wordt de bestemming van het perceel gewijzigd in Natuurgebied.

Aangegeven wordt dat de gemeente voor de uitvoering van het beleid afhankelijk is van de provincie: het verlenen van de benodigde vergunningen, zoals een vergunning in het kader van de Hinderwet en de Wet geluidhinder. Bovendien dient de provincie bij verplaatsing een vervangende locatie aan te wijzen en de financiële middelen ter beschikking te stellen.

Onthouding goedkeuring

Volgens de planuitwerking voor de landinrichting ligt de kartbaan in het te ontwikkelen reservaatgebied. Gedeputeerde Staten (GS) zijn van mening dat deze ligging, gezien vanuit de invloed van de kartbaan op zijn omgeving, zal leiden tot een ongewenste situatie. Vanuit deze optiek moet het gebruik van de kartbaan worden beëindigd. Daarnaast is in het streekplan Zuid-Holland Zuid de polder waarin de kartbaan zich bevindt, aangegeven als een polder met hoge landschappelijke en natuurwaarden. Tegen deze achtergrond concluderen GS dat de aanwezigheid van de kartbaan op de locatie, nog meer dan in 1984, op planologische bedenkingen stuit. Gelet op de voortgang van het landinrichtingsplan en op de aanwezigheid van een alternatieve locatie, achtten GS het in voldoende mate aannemelijk dat het gebruik van de kartbaan binnen de planperiode zal worden beëindigd.

Gezien het voorafgaande onthouden GS bij besluit van 16 november 1993 goedkeuring aan de plankaart voor wat betreft de kartbaan en aan de bijbehorende voorschriften inclusief de wijzigingsbevoegdheid.

Beroep

Tegen het bovenstaande besluit van Gedeputeerde Staten is beroep aangetekend bij de Kroon. De Kroon geeft aan dat een kartbaan in beginsel niet thuishoort in het gebied. Het niet bestemmen van de

kartingbaan is alleen aanvaardbaar als verplaatsing of beëindiging van de activiteiten van de baan binnen de planperiode te verwachten is. Gezien het overleg tussen de gemeente, de provincie en de initiatiefnemer over een alternatieve locatie, acht de Kroon het aannemelijk dat de kartbaan in ieder geval binnen de planperiode verplaatst zal worden. De Kroon ziet geen reden om de bestemming Rkar in het bestemmingsplan op te nemen. Het beroep wordt derhalve ongegrond verklaard.

Wijzigingsplan ex artikel 11 WRO

Burgemeester en wethouders hebben op 22 april 1997 toepassing gegeven aan de in het bestemmingsplan uit 1993 opgenomen wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO om Agrarische (sub)bestemmingen te wijzigen. Als gevolg hiervan hebben de gronden in de omgeving van de kartbaan de bestemmingen 'Agrarische doeleinden met behoud van open karakter' en 'Natuurgebied' gekregen.

Aanwijzing van het gebied als speciale beschermingszone

Op 24 maart 2000 heeft het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij het besluit vastgesteld tot aanwijzing van de speciale beschermingszone Oudeland van Strijen in het kader van de Vogelrichtlijn.

In het aanwijzingsbesluit is vermeld dat het bestaande gebruik¹ (waaronder impliciet de kartbaan valt) de in het gebied aanwezige vogelkundige waarden niet in de weg heeft gestaan en in beginsel kan worden voortgezet. Ondanks de aanwezigheid van de kartbaan zijn in het gebied aanzienlijke vogelkundige waarden aanwezig. Bovendien wordt in het aanwijzingsbesluit aangegeven dat in het kader van de Vogelrichtlijn bestaande activiteiten en intensivering van deze activiteiten, voor zover er geen sprake is van significante verstoring van de in het geding zijnde vogelkundige waarden in het desbetreffende gebied nu en in de toekomst zonder problemen plaatsvinden. De besluitvorming over al of niet significante aantasting van vogelkundige waarden vindt plaats in daarvoor relevante wettelijke kaders.

De kartbaan is in zijn huidige vorm opgenomen in het Beheerplan voor dit Natura 2000-gebied (vastgesteld 26 augustus 2010), waarin opnieuw wordt gesteld dat effecten van de aanwezigheid en het gebruik van deze kartbaan zeker niet significant zijn in het licht van de instandhoudingsdoelen voor dit Natura 2000-gebied.

Milieuvergunning 2004

De provincie heeft bij besluit van 13 mei 2004 (kenmerk DGWM/2004/7229) een milieuvergunning (revisievergunning) ingevolge de Wet milieubeheer afgegeven voor de kartbaan, die in maart 2003 was aangevraagd door de skeltervereniging. Doel van deze actualisatie is om de beperkingen met betrekking tot het gebruik van de kartbaan beter vast te leggen, zodat duidelijkheid ontstaat voor zowel de gebruikers als voor de omwonenden over wat is toegestaan. Gezien de kwetsbaarheid van het gebied en de ligging in een stiltegebied, is het niet de bedoeling om meer activiteiten toe te staan dan in het verleden reeds zijn vergund in de gemeentelijke vergunning van 1965. Wel wordt rekening gehouden met bestaande rechten.

Tijdens een hoorzitting van de provincie Zuid-Holland is gebleken dat er geen bezwaren zijn tegen het verlenen van een milieuvergunning aan kartvereniging Hoeksche Waard.

In de vergunning worden beperkingen gesteld aan het gebruik van de kartbaan zodat de geluidsbelasting de vastgestelde MTG's (maximaal toelaatbare geluidsbelastingen) niet overschrijdt. Tevens maakt de provincie voor 1 woning gebruik van haar afwijkingsbevoegdheid ten aanzien van het maximaal optredende geluidsniveau. Het realiseren van geluidsschermen door het dichtmaken van de reclameborden wordt als eis gesteld in de vergunning. In de milieuvergunning wordt uitgegaan van gebruik in alle weekenden van het jaar. Daarnaast eist de provincie dat activiteiten die mogelijk bodemverontreiniging kunnen veroorzaken, plaatsvinden boven een vloeistofdichte vloer in een milieu(vul)station.

Brief Gedeputeerde Staten (GS) 12 december 2004

Naar aanleiding van een principeverzoek van de gemeente waarin gevraagd werd of GS in kunnen stemmen met de legalisering van de kartbaan, hebben GS op 12 december 2004 een brief gezonden aan burgemeester en wethouders van Strijen. In de brief geven GS aan dat er op dit moment geen reëel zicht is op een vervangende locatie van de kartbaan en dat GS, gelet op de jarenlange discussies en onderzoeken naar alternatieve vestigingsmogelijkheden, tot de conclusie zijn gekomen dat een nieuw onderzoek op dit punt geen soelaas biedt. Mede gelet op de vaste jurisprudentie van de Raad van State en vanuit het oogpunt van rechtszekerheid, spreken GS in de brief hun bereidheid uit tot medewerking aan legalisering van de kartbaan tot de bestaande omvang zoals vastgelegd in de door GS verleende milieuvergunning.

Polder het Oudeland, 1^e herziening (2007)

Dit bestemmingsplan zag alleen toe op de kartbaan en de bijbehorende geluidszone Industrielawaai. Op 18 december 2007 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Polder het Oudeland, 1^e herziening' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is opgesteld ten behoeve van de kartbaan. Op 15 juli 2008 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) het bestemmingsplan goedgekeurd. Daarnaast heeft dit college goedkeuring verleend op grond van artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998. Deze goedkeuring ziet toe op de instandhouding van de kwaliteit van aanwezige habitats. Bij uitspraak van 3 maart 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) het goedkeuringsbesluit van GS echter vernietigd. In paragraaf 1.1. is reeds nader ingegaan op de uitspraak.

Bestemmingsplan Buitengebied (2010)

Het bestemmingsplan uit 2010 ziet toe op het gehele buitengebied van Strijen. De kartbaan is echter uitgezonderd van het bestemmingsplan omdat het bestemmingsplan Polder het Oudeland, 1^e herziening (zie hiervoor) nog in procedure was. Overigens is de bij de kartbaan behorende zone Industrielawaai, wel opgenomen in dit bestemmingsplan en inmiddels ook onherroepelijk.

Actualisatie provinciale Verordening Ruimte (2011)

In 2011 heeft provincie Zuid-Holland de Verordening Ruimte geactualiseerd. Op verzoek van de gemeente Strijen is het terrein van de kartbaan hierbij uitgezonderd van de Ecologische Hoofdstructuur. Er bestaat dan ook geen belemmering meer om op grond van de Verordening Ruimte ontheffing te verlenen voor het legaliseren van de volledige kartbaan.

Bijlage 2 Verplaatsingsonderzoek Zuid-Holland

Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven



Provincie Zuid-Holland

december 2010
Definitief



Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven

dossier : BA2435-100-101
registratienummer : WN-ZH20100076
versie : 2

Provincie Zuid-Holland

december 2010
Definitief

INHOUD

BLAD

1	SAMENVATTING	3
2	LEESWIJZER	4
3	AANLEIDING	5
3.1	Historie	5
3.2	Mogelijkheden voor verplaatsing in drie fasen	6
3.3	Kernvraag	6
3.4	Op zoek naar potentieel geschikte locaties	8
3.5	Harde belemmeringen	8
3.6	'Zachte belemmeringen'	10
4	LOCATIE-ANALYSE	17
4.1	Selectie van geschikte gebieden	17
4.2	Selectie van geschikte locaties	19
4.3	Analyse en haalbaarheid	31
4.4	Geluid	31
4.4.1	Beoordelingskader	31
4.4.2	Beoordeling	32
4.4.3	Conclusie	33
4.5	Ecologie en natuurwaarden	33
4.5.1	Beoordelingskader	33
4.5.2	Beoordeling	34
4.5.3	Conclusie	35
4.6	Externe veiligheid	35
4.6.1	Beoordelingskader	35

DHV B.V.

4.6.2	Beoordeling	37
4.6.3	Conclusie	42
4.7	Kosten	42
4.7.1	Beoordelingskader	42
4.7.2	Beoordeling	42
4.7.3	Verwijderen huidige kartbaan	44
4.7.4	Verplaatsingskosten	44
4.7.5	Kosten indoor kartbaan	45
4.7.6	Conclusie	45
4.8	Bereikbaarheid	45
5	CONCLUSIES	46
6	COLOFON	49

1 SAMENVATTING

De provincie Zuid-Holland heeft aan DHV gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de verplaatsingsmogelijkheden van de Kartbaan Strijen, binnen de provincie Zuid-Holland. Het gaat hier om een ruimtelijke analyse waarbij wordt geconcentreerd op de milieuhygiënische inpassingsmogelijkheden op basis van GIS¹. Daarbij wordt ook een inschatting van de kosten van verplaatsing gemaakt. Een verkenning van de financiële haalbaarheid en mogelijke financieringsbronnen maakt geen deel uit van de vraag van de provincie Zuid-Holland.

We onderscheiden in dit onderzoek drie fasen:

1. Op zoek naar potentieel geschikte locaties met behulp GIS (Geografische Informatie Systeem).
2. Het uitvoeren van een locatie analyse, de beperkingen en oplossingen.
3. Een kostenverkenning voor verplaatsing van de kartbaan naar deze potentieel alternatieve locaties.

Via uitsluiting van gebieden waar zich harde of zachte belemmeringen bevinden binnen de Provincie Zuid-Holland is gekomen tot een selectie van een aantal zoekgebieden. Deze gebieden zijn dus op het eerste gezicht vrij van belemmeringen die plaatsing van een kartbaan in de weg kunnen staan. Daarbij moet gesteld worden dat het globale karakter van dit onderzoek belemmeringen op kleinere schaal niet uitsluit. De verwachting is echter, dat die

belemmeringen via ruimtelijke of bestuurlijke ingrepen weg te nemen zullen zijn.

Binnen de 5 zoekgebieden is gezocht naar een aantal zoeklocaties waar de kartbaan ruimtelijk zou kunnen worden ingepast. De locaties zijn binnen de zoekgebieden geselecteerd door op de satellietfoto van Zuid-Holland binnen de gebieden zonder harde of zachte belemmeringen te 'schuiven' met een vakje ter grootte van de kartbaan. Deze werkwijze heeft geresulteerd in 8 mogelijke locaties:

- 2^e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29
- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

Expert judgement en de 'multicriteria-analyse', laten zien dat de locaties verschillend scoren op diverse criteria. In hoofdstuk 5 is de multi criteria-analyse weergegeven waarin de kwalitatieve score van de zoeklocaties zichtbaar is. Daarbij scoren de zoeklocaties 2^e Maasvlakte, Ouddorp en Hellegatsplein ten oosten van A29 negatief ten opzichte van de huidige situatie. De zoeklocaties Voorne- Putten en de zoeklocaties op Goeree Overflakkee scoren neutraal ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan in Strijen. De zoeklocatie Hellegatsplein ten westen van A29 scoort positief ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan.

¹ GIS: Geografische Informatiesystemen waarmee geografische informatie over ruimtelijke objecten kan worden opgeslagen en bewerkt.

2 LEESWIJZER

In hoofdstuk 3 wordt er een korte historie van de kartbaan en het proces tot nu toe gegeven en wordt de aanpak van voorliggend onderzoek uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden de zoekgebieden en mogelijke locaties in kaartbeelden verduidelijkt en wordt de feitelijke analyse gedaan. Daarbij wordt per thema gekeken wat de mogelijke belemmeringen en kansen zijn om een kartbaan te kunnen realiseren op de betreffende locaties. Telkens wordt eerst het beoordelingskader geschetst, daarna wordt de kwalitatieve beoordeling gedaan en vervolgens per thema een conclusie getrokken. De kwalitatieve beoordeling is in de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 terug te vinden. In dat hoofdstuk worden eveneens de eindconclusies getrokken.

3 AANLEIDING

In 1964 werd één van de eerste kartbanen van Nederland in het Oudeland van Strijen aangelegd. Op deze baan worden regionale-, nationale en internationale wedstrijden gereden. De kartbaan ligt in de open lucht ten noordwesten van het dorp Strijen en ten westen van Cilaarshoek, aan de Voorweg nummer 1. Het circuit is 650 meter lang en heeft een oppervlakte van circa 2,2 hectare.

De Skelterclub Hoeksche Waard (SHW) exploiteert de kartbaan en heeft als doel de kartsport te promoten en voor haar leden wedstrijden en activiteiten te organiseren. Omdat SHW in de eerste uren van de kartsport in Nederland is opgericht is het nu de oudste kartvereniging van Nederland.

Het omvangrijke buitengebied van Strijen kenmerkt zich door een open agrarisch gebied en de polder *'Het Oudeland van Strijen'*. Het gebied maakt deel uit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard en is in 2000 is aangewezen als Speciale Beschermingszone van de Vogelrichtlijn en in 2007 als Natura 2000-gebied. De kartbaan ligt tevens in de Ecologische Hoofdstructuur, zoals vastgelegd in het streekplan Zuid-Holland Zuid uit 2007. Ook in de onlangs (2 juli jl.) vastgestelde Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland valt de locatie van de kartbaan binnen Ecologische Hoofdstructuur en is het omgeven door het Natura 2000-gebied.

3.1 Historie

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft op 15 juli 2008 positief besloten over het bestemmingsplan "Polder het Oudeland, 1^e

herziening", dat door de gemeenteraad van Strijen is vastgesteld. Het bestemmingsplan van de gemeente Strijen voorziet in een planologische regeling voor de bestaande kartbaan met een oppervlakte van circa 2,2 hectare in het landelijke gebied van Strijen.

Tegen dit besluit is beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens de Raad van State is het plan vastgesteld in strijd met artikel 3.2 Awb (zorgvuldigheid en belangenafweging) en heeft het college van GS ten onrechte tot goedkeuring besloten. De Raad van State heeft het besluit van de GS op 3 maart 2010 vernietigd en goedkeuring onthouden aan het plan. De kartbaan beschikt over een onherroepelijke milieuvergunning.

Zowel de gemeenteraad van Strijen als het college van GS hebben zich op het standpunt gesteld dat de kartbaan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, maar dat onvoldoende aannemelijk is dat de kartbaan binnen de planperiode kan verplaatst of worden opgeheven. Er is wel onderzoek gedaan naar alternatieve locaties, maar dit heeft niet geleid tot haalbare opties. Daarbij zijn de kosten voor verplaatsing geschat op ongeveer € 10 miljoen, waarvoor onvoldoende financiële middelen beschikbaar zouden zijn. Aangezien er dus geen zicht is op de verplaatsing binnen de planperiode, hebben zowel de gemeenteraad als het college van GS besloten tot de planologische regeling in het bestemmingsplan. Echter, de Raad van State is van mening dat er zorgvuldiger onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheden voor verplaatsing van de kartbaan, of de beëindiging van het gebruik. Daarnaast zullen ook de mogelijkheden moeten worden onderzocht de kartbaan overdekt, op een andere locatie, aan te leggen. Dit moet zijn onderzocht voordat eventueel tot de beslissing kan worden gekomen om de kartbaan op de huidige locatie planologisch in te passen. Bovendien heeft de Raad van State zich op het standpunt gesteld dat er 'onvoldoende is geïnventariseerd of er bij de

betrokken overheden of andere instellingen bereidheid bestaat financieel bij te dragen, dan wel anderszins (...) mogelijkheden bestaan om tot een financiering te komen.^{2,}

3.2 Mogelijkheden voor verplaatsing in drie fasen

Beoogd wordt dat op basis van zorgvuldig onderzoek een beslissing kan worden genomen of verplaatsing van de kartbaan naar een andere locatie haalbaar is.

De provincie Zuid-Holland heeft aan DHV gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de verplaatsingsmogelijkheden van de Kartbaan Strijen, binnen de provincie Zuid-Holland. Het gaat hier om een ruimtelijke analyse waarbij we ons concentreren op de milieuhygiënische inpassingsmogelijkheden op basis van GIS³. Daarbij maken we ook een inschatting van de kosten van verplaatsing. Een verkenning van de financiële haalbaarheid en mogelijke financieringsbronnen maakt geen deel uit van de vraag van de provincie Zuid-Holland.

We onderscheiden hiervoor drie fasen:

1. Op zoek naar potentieel geschikte locaties met behulp GIS (Geografische Informatie Systeem).
2. Het uitvoeren van een locatie analyse, de beperkingen en oplossingen.

² Uitspraak Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, zaaknr. 200806422/1/R1, d.d. 3 maart 2010.

³ GIS: Geografische Informatiesystemen waarmee geografische informatie over ruimtelijke objecten kan worden opgeslagen en bewerkt.

3. Een kostenverkenning voor verplaatsing van de kartbaan naar deze potentieel alternatieve locaties.

3.3 Kernvraag

De onderzoeksvraag die door de Provincie Zuid-Holland aan DHV is gesteld is de volgende:

Zijn er binnen de provincie Zuid-Holland locaties aanwezig waarnaar de huidige kartbaan in de gemeente Strijen toe verplaatst kan worden, wat zijn hierbij de beperkingen, hoe zijn deze op te lossen en wat zijn hiervoor de geschatte kosten?

De uitgangspunten die we bij dit onderzoek hanteren zijn:

- de huidige oppervlakte van de kartbaan;
- het huidige gebruik van de kartbaan;
- zoekgebied ligt binnen de provincie Zuid-Holland;
- de uitspraak van de Raad van State van 3 maart 2010.

Dit onderzoek kan als onderbouwing worden gebruikt voor besluitvorming door de gemeente Strijen over de toekomst van de kartbaan.



Figuur 1: De ligging van de kartbaan in het landelijk gebied van de gemeente Strijen

3.4 Op zoek naar potentieel geschikte locaties

Voor het zoeken naar een potentieel geschikte locatie voor de kartbaan is een deductieve werkwijze gehanteerd. In eerste instantie is de gehele provincie Zuid-Holland zoekgebied. Er zijn echter locaties waar een kartbaan onmogelijk (of slechts met zeer grote ruimtelijke, maatschappelijke en/of bestuurlijke implicaties) ingepast zou kunnen worden. Deze belemmeringen noemen we 'hard'. Daarnaast is er een aantal belemmeringen die wat minder 'hard' van aard zijn. Die zijn met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht te overkomen. Dit zijn de zogenaamde 'zachte' belemmeringen. Met behulp van GIS zijn over het Zuid-Hollands grondgebied kaartlagen met belemmeringen gelegd, waardoor het beschikbare gebied steeds verder wordt afgepeld. Hierdoor blijft een aantal zoekgebieden over dat potentieel geschikt is als vestigingsplaats voor een nieuwe kartbaan. Binnen deze zoekgebieden is vervolgens gezocht naar mogelijke locaties voor de kartbaan. Dit resulteerde in 9 potentieel geschikte locaties. Via een multicriteria-analyse zijn deze locaties op kwalitatieve wijze beoordeeld.

3.5 Harde belemmeringen

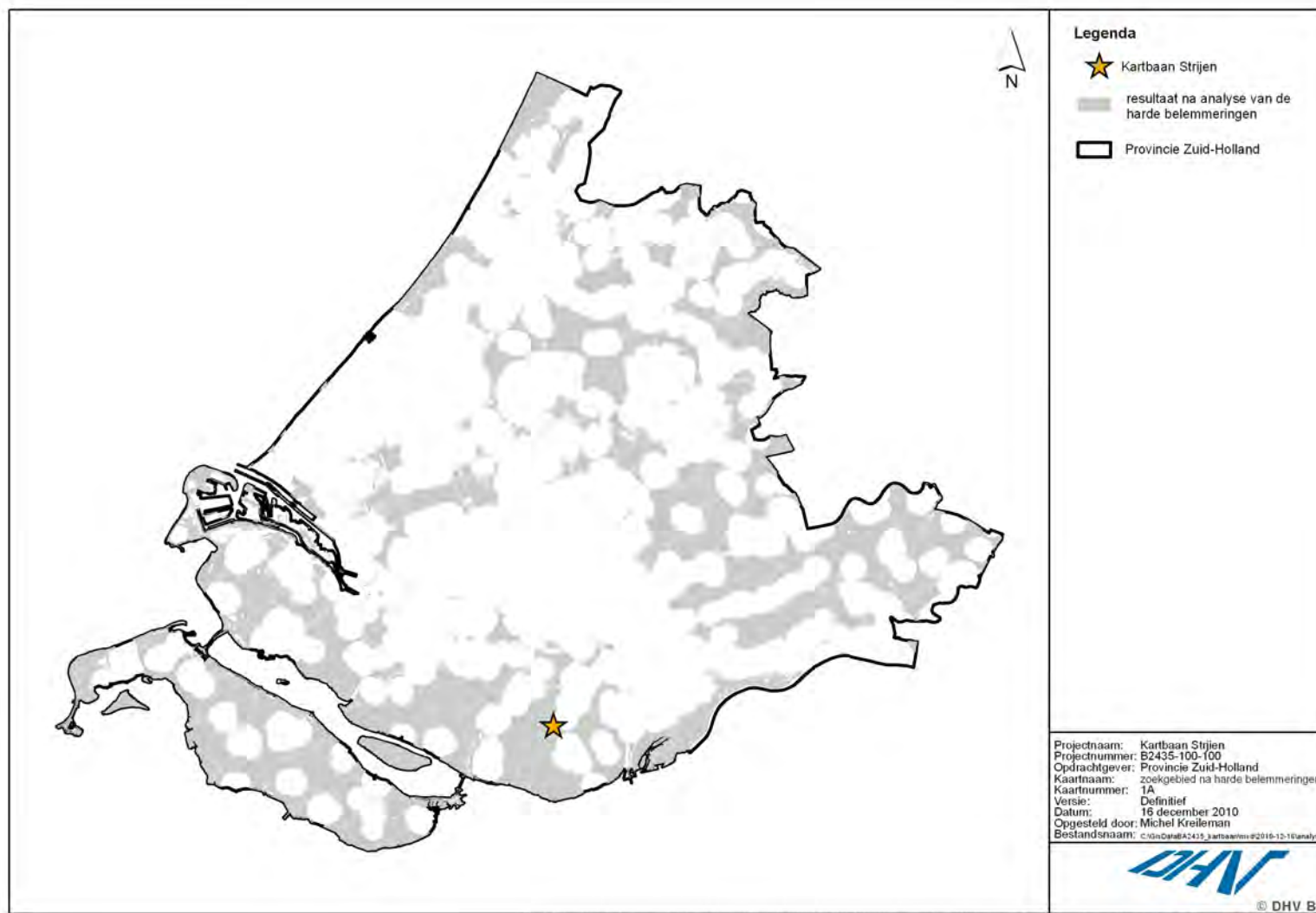
Zoals aangegeven, is het gehele grondgebied van de Provincie Zuid-Holland potentieel zoekgebied voor een alternatieve locatie voor de kartbaan Strijen. Er is echter een aantal harde belemmeringen die op voorhand het zoekgebied verkleinen. In dit onderzoek zijn de volgende gronden uitgesloten:

- Aaneengesloten woonbebouwing (bebouwde kom), inclusief aanbevolen richtafstand VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering';
- Infrastructuur (wegen, vaarwegen);
- Oppervlaktewater;
- Natura 2000-gebieden;

Het is niet reëel te veronderstellen dat op plaatsen waar zich één van deze functies bevinden, een kartbaan gesitueerd wordt.

Het resultaat van deze stap is een kaart waarop de gebieden zichtbaar zijn die geen, of slechts in beperkte mate, belemmeringen kennen voor de inpassing van een kartbaan. Daarbij zijn de zachte belemmeringen nog niet geëlimineerd.

De kaart is op de volgende pagina weergegeven. Te zien valt dat de gebieden waar zich harde belemmeringen bevinden, als witte vlekken uit de ondergrond zijn gehaald. De grijze gebieden zijn de gebieden waar zich geen harde belemmeringen bevinden.

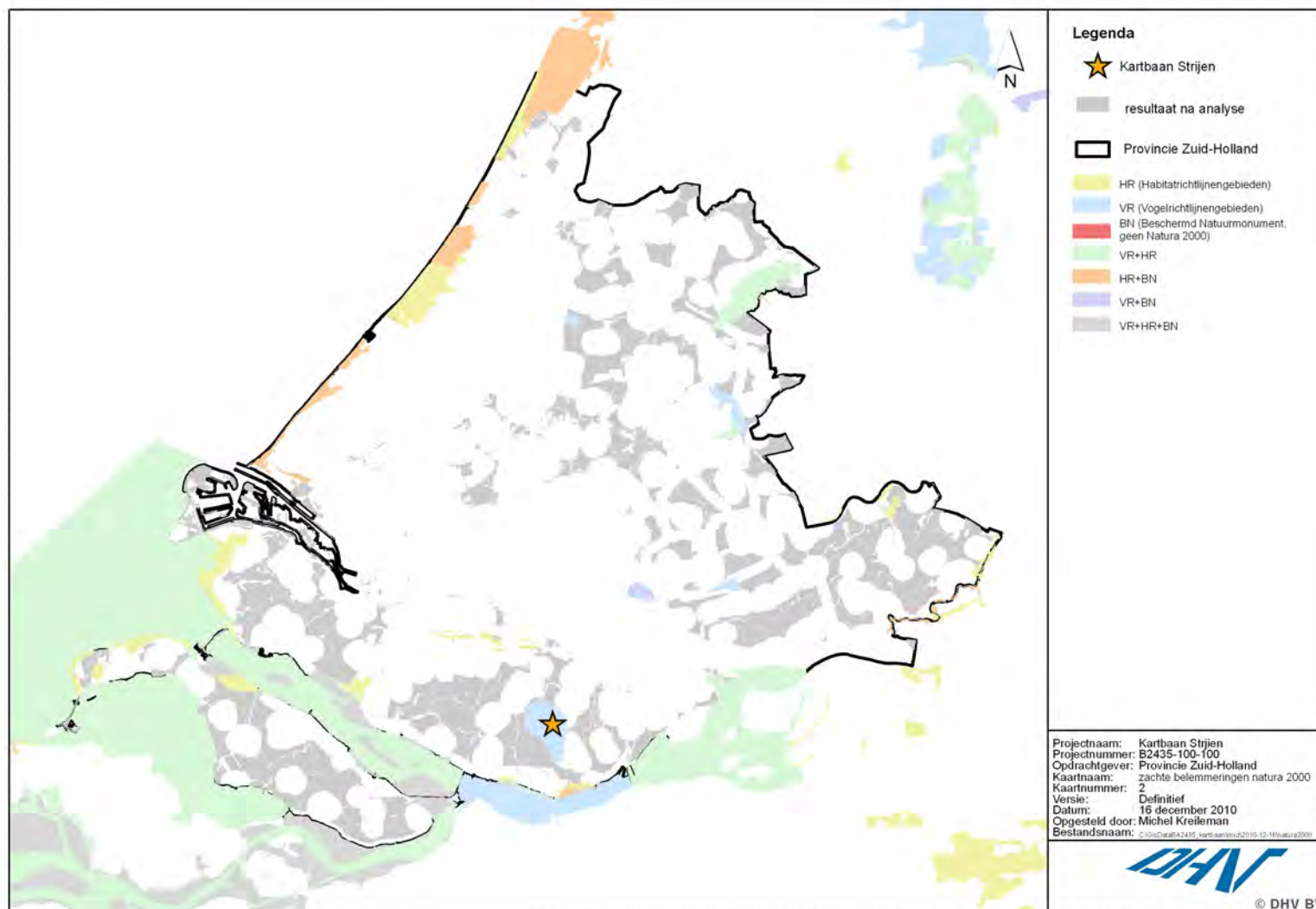


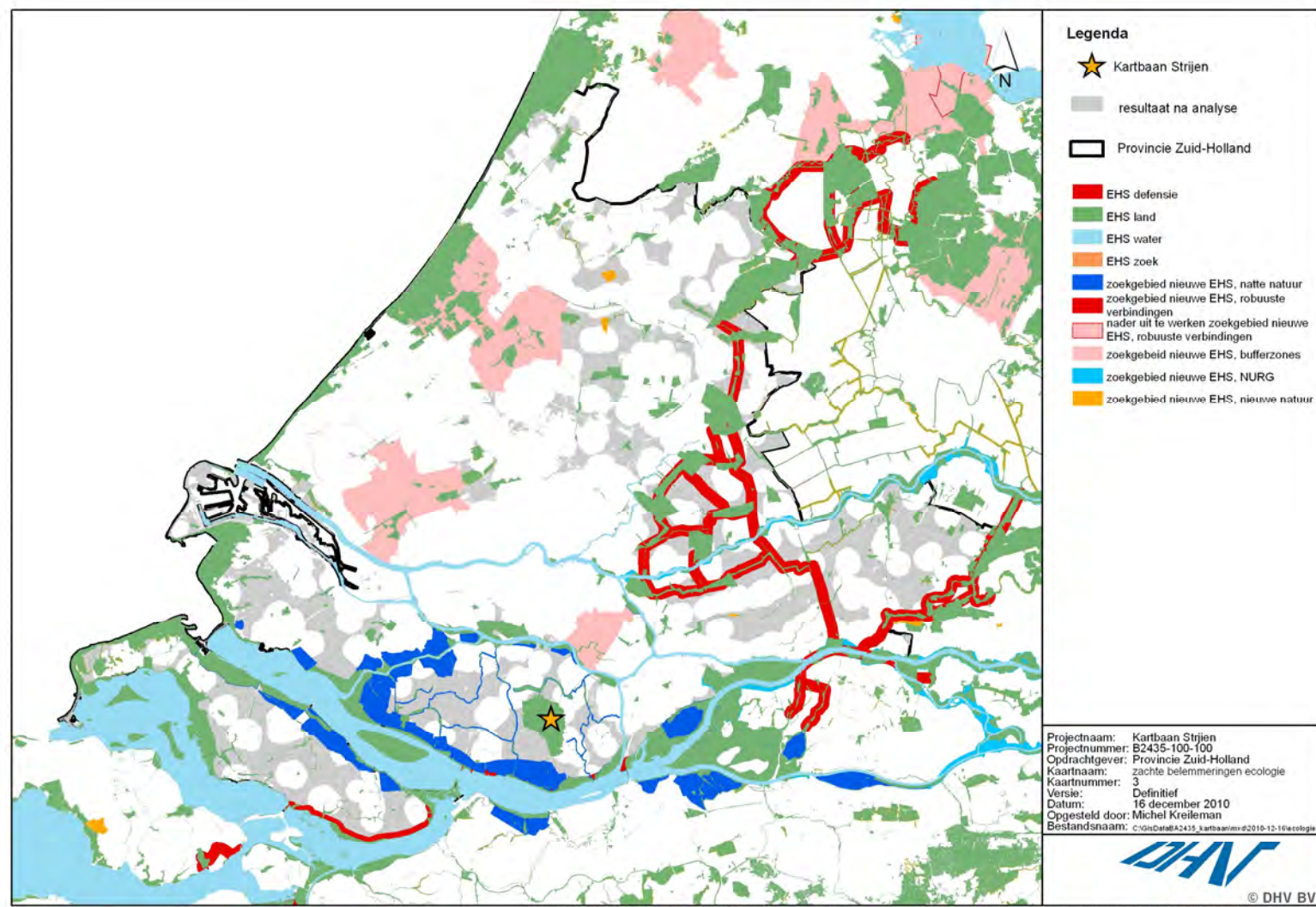
3.6 Zachte belemmeringen

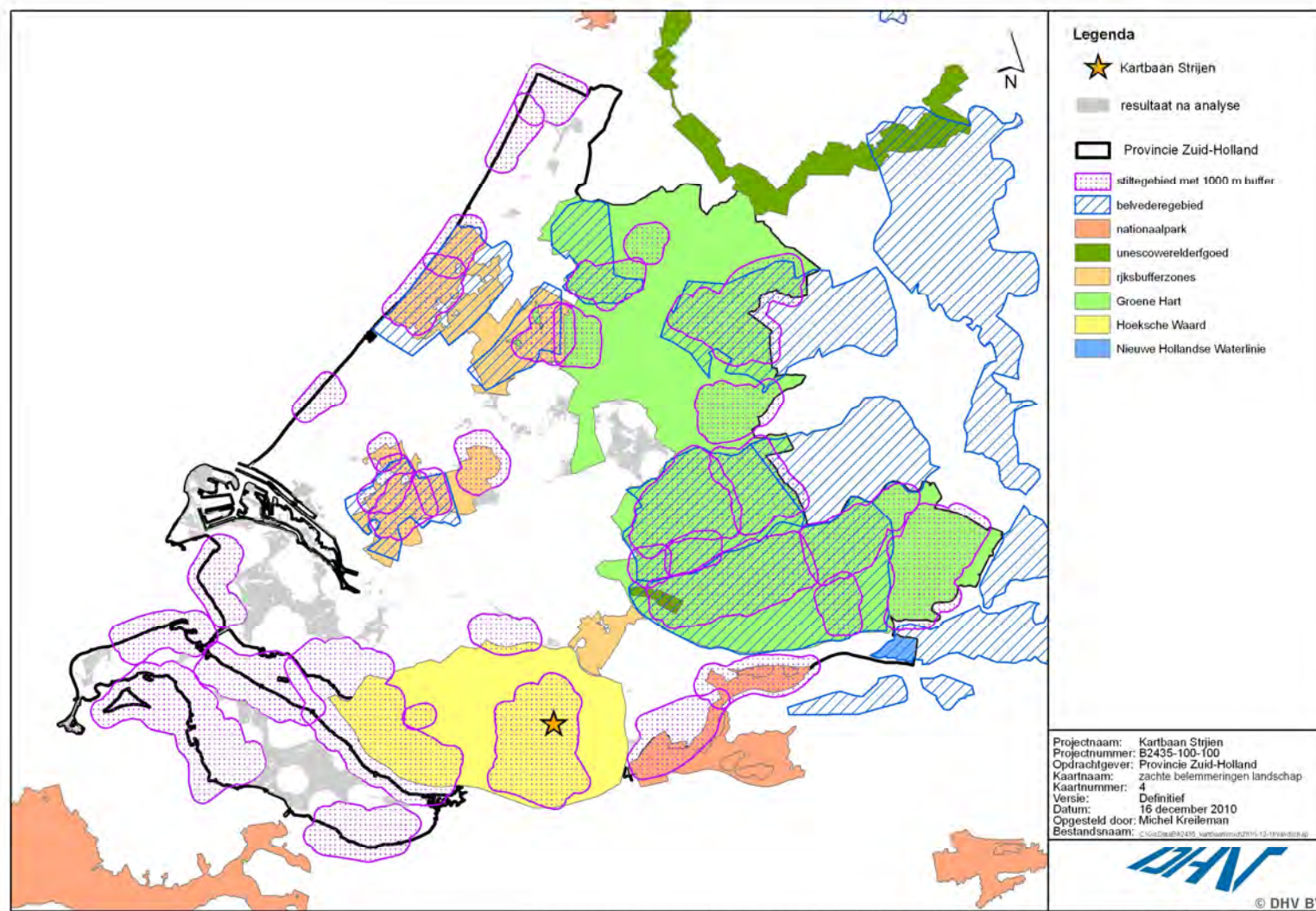
Naast de harde belemmeringen zijn er ook belemmeringen die met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht weggenomen kunnen worden. De volgende belemmeringen zijn als “zacht” aangemerkt:

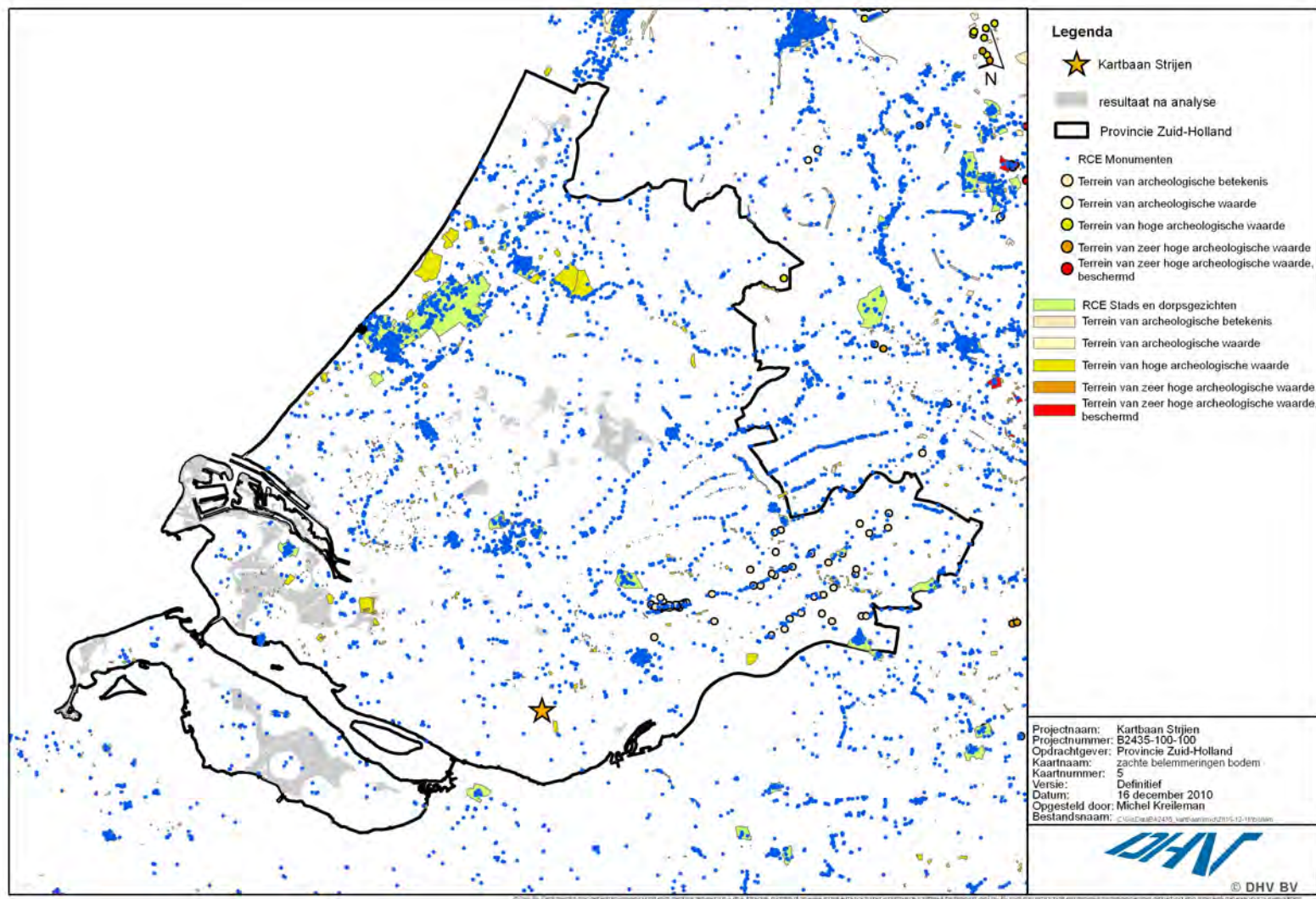
- Ecologische Hoofdstructuur;
- Nationale en provinciale landschappen en rijksbufferzones;
- Archeologisch waardevolle gebieden;
- Kabels en Leidingen;
- Verspreid liggende woningen.

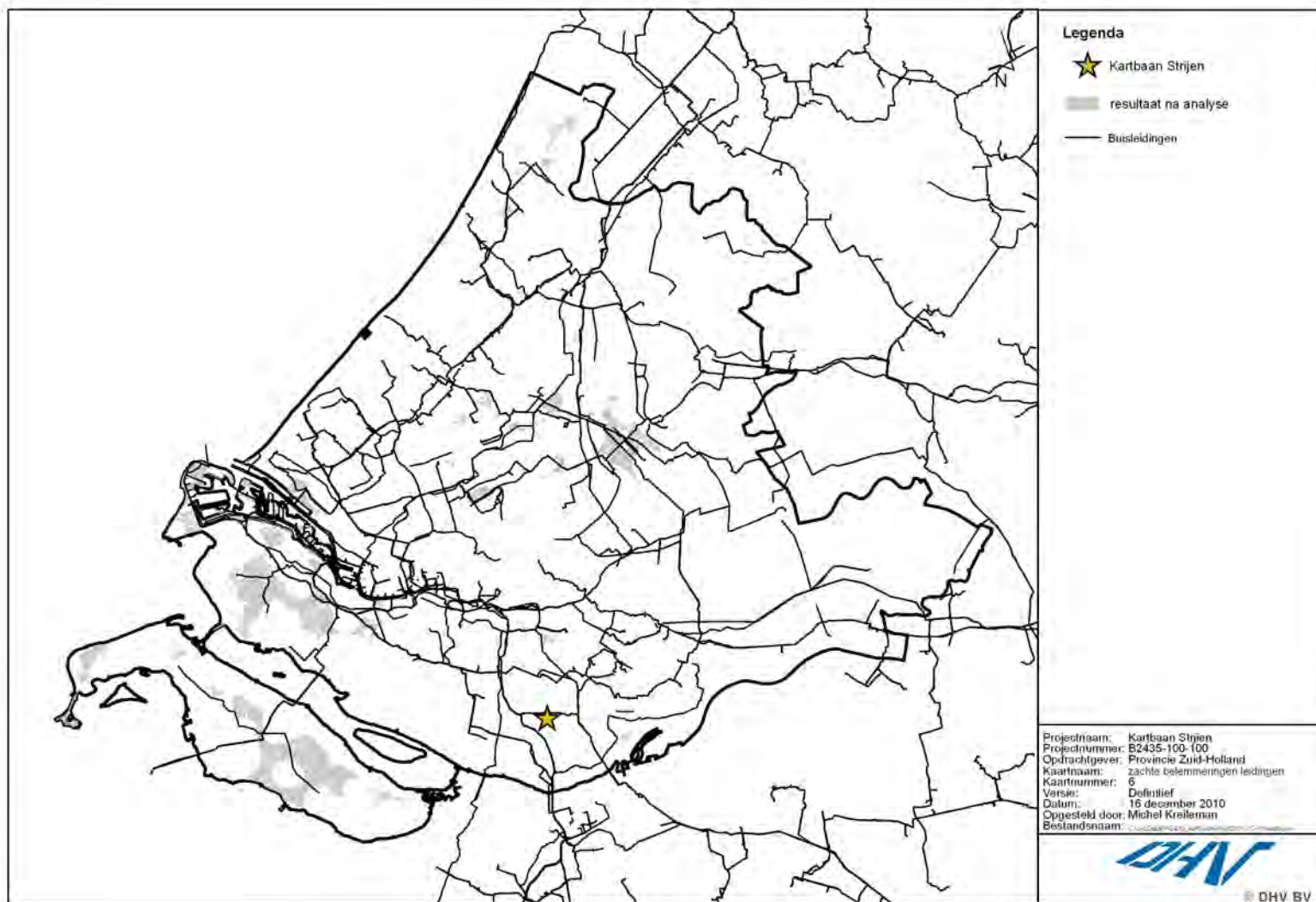
Deze zachte belemmeringen verschillen onderling in de mate waarin de belemmering kan worden weggenomen. Per belemmering wordt in de toelichting hierna ingegaan op hoe ‘hard’ of ‘zacht’ de belemmering feitelijk is. Van iedere belemmering is een kaartlaag gemaakt die over de voorgaande laag wordt gelegd, zodat het zoekgebied van de kartbaan zichtbaar wordt. Op de volgende pagina's worden de verschillende kaarten weergegeven. Daarna zullen de lagen worden toegelicht.











Natura2000 gebieden

De Natura2000-gebieden zijn in eerste instantie als zachte belemmering genoemd, omdat het gebied waar de kartbaan momenteel ligt ook als zodanig bestemd is. Een verplaatsing van de kartbaan naar een andere locatie waar een Natura2000-bestemming ligt zou dus niet een verslechtering van de situatie betekenen en dus geen harde belemmering vormen. De kartbaan zelf is echter geen onderdeel van het Natura2000-gebied. Dit betekent dat, wanneer de kartbaan zou worden verplaatst naar een Natura2000-gebied, de situatie per definitie op dit criterium verslechtert. Mede daardoor is ervoor gekozen om de Natura2000-gebieden als 'harde' zachte belemmering op te nemen en uit te gaan van het feit dat verplaatsing van de kartbaan naar een dergelijk gebied juridisch en bestuurlijk vrijwel uitgesloten is. Om die reden zijn Natura2000-gebieden bij de harde belemmeringen geplaatst.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De Ecologische Hoofdstructuur is als zachte belemmering meegenomen. Ook hier geldt dat die kwalificatie relatief is; slechts met zeer veel juridisch-bestuurlijke inspanning kan een kartbaan wellicht worden ingepast in een gebied dat is aangemerkt als EHS.

Nationale en waardevolle landschappen

Deze landschappen zijn in het onderzoek eveneens in eerste instantie als zacht aangemerkt, maar door de Provincie Zuid-Holland is aangegeven dat het zeer onwenselijk is om in deze gebieden te zoeken naar een potentiële locatie voor plaatsing van de kartbaan. M.n. het Nationale Landschap Hoeksche Waard en het Groene Hart zijn daarbij belangrijk. Maar ook gebieden die zijn aangemerkt als Provinciale Landschappen en de concentratiegebieden voor glastuinbouw, bollenteelt en boom- en sierteelt kunnen bij voorbaat worden uitgesloten van

analyse. Ook deze gebieden zijn dus in de kaarten als witte vlekken opgenomen en van het potentieel geschikt areaal afgetrokken.

Archeologisch waardevolle gebieden

Op deze kaart zijn gebieden en locaties aangegeven die een archeologisch waarde hebben of locaties die cultureel erfgoed zijn. De meeste van deze gebieden of locaties bevinden zich al in de omgevingen met aaneengesloten bebouwing die als harde belemmering zijn uitgesloten. Daar waar dit niet het geval is, is het van het mogelijke zoekgebied afgehaald. Deze zachte belemmering heeft daarmee slechts in beperkte mate betekenis voor het potentieel zoekgebied.

Kabels en Leidingen

De kabels en leidingen zijn niet van het areaal afgehaald, maar zijn op de kaart aangegeven. Het is niet mogelijk om in dit stadium van onderzoek de volledige weergave van alle kabels en leidingen aan te geven op de kaart. Daarom zijn slechts de hoofdleidingen en –kabels aangegeven. Bij een uitwerking van een mogelijk geschikte locatie zal moeten worden gezien of eventuele kabels en leidingen een onoverkomelijk probleem geven. De verwachting is, dat dit in de uitvoering altijd wel op te lossen zal zijn.

4 LOCATIE-ANALYSE

4.1 Selectie van geschikte gebieden

De deductie van harde en zachte belemmeringen uit hoofdstuk 3 leiden tot potentiële zoekgebieden. In eerste instantie wordt gekeken naar die gebieden waar zich noch harde, noch zachte belemmeringen bevinden. Aanname is dat die gebieden het meest kansrijk zijn om plaatsing van de kartbaan te kunnen faciliteren.

Het resultaat van de verkenningen zoals in hoofdstuk 3 beschreven, is een kaart met daarop de belemmeringsvrije gebieden in groen aangegeven. Op de kaart zijn – ter informatie – ook de gebieden aangegeven die in het verleden in een quick scan⁴ zijn beoordeeld op potentie voor huisvesting van de kartbaan. Deze worden aangeduid met de legendabeschrijving 'Zoekgebieden provincie Zuid-Holland'.

De gebieden die gelegen zijn ten noordoosten van de lijn Den Haag – Gorinchem worden bedekt door landschappen als het Groene Hart en concentratiegebieden voor glastuinbouw, bollenteelt en boom- en sierteelt, waardoor er 5 zoekgebieden te definiëren zijn waarbinnen kan worden gezocht naar een concrete locatie voor plaatsing van de kartbaan.

De 5 zoekgebieden zijn globaal te benoemen als:

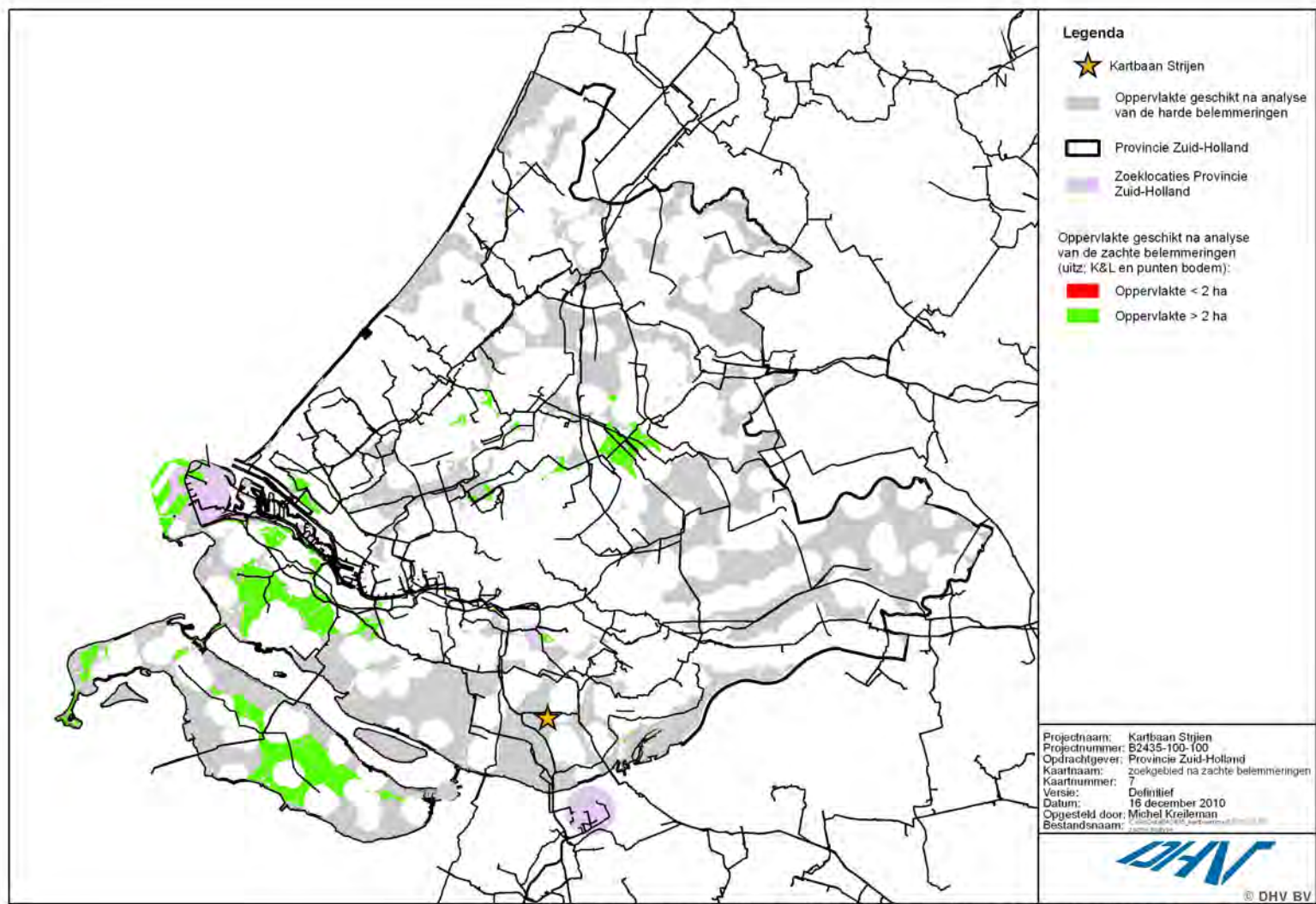
- 2^e Maasvlakte

- Goeree Overflakkee
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Hellegatsplein

Voor Hellegatsplein geldt dat dit zoekgebied weliswaar binnen de EHS gesitueerd is, maar omdat deze locatie in het verleden milieuhygiënisch en financieel het meest kansrijk is gebleken is het voor de vergelijking opgenomen in dit onderzoek.

Op de volgende pagina is de kaart weergegeven met de zoekgebieden binnen de provincie Zuid-Holland.

⁴ Quickscan van alternatieve locaties voor kartbaan Strijen, z. kenm., z. datum, Provincie Zuid-Holland.



4.2 Selectie van geschikte locaties

Binnen de 5 zoekgebieden is gezocht naar een aantal zoeklocaties waar de kartbaan ruimtelijk zou kunnen worden ingepast. Het gaat dan niet alleen om een locatie waar voldoende ruimte beschikbaar is om de 2,2 ha. grote kartbaan in te kunnen passen, maar ook naar een locatie waar de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk zal zijn. De locaties zijn binnen de zoekgebieden geselecteerd door op de satellietfoto van Zuid-Holland binnen de gebieden zonder harde of zachte belemmeringen te 'schuiven' met een vakje ter grootte van de kartbaan. Daarbij is rekening gehouden met (de effecten op) de volgende criteria:

- De beschikbare ruimte (min. 2,2 ha.);
- Verspreid liggende gevoelige bestemmingen in de nabijheid;
- aaneengesloten woonbebouwing op de grootst mogelijke afstand;
- Invloed op natuurwaarden (Flora- en faunawet);
- Externe veiligheid;
- Bereikbaarheid;
- Kosten.

Uit deze verkenning blijkt dat binnen de 5 zoekgebieden een selectie van 8 mogelijke locaties in aanmerking komt. Dit zijn:

- 2^e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29

- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

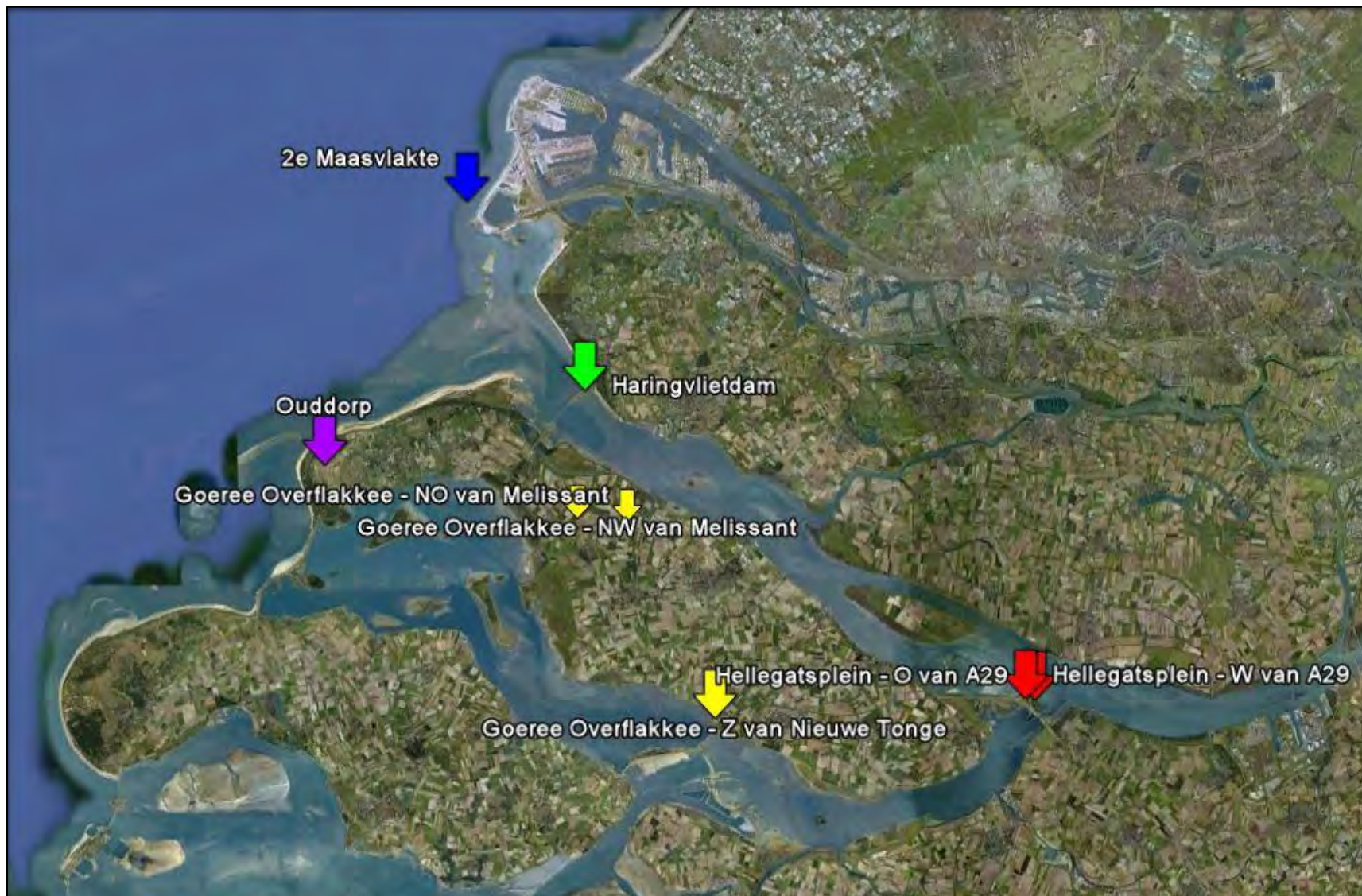
Voor de locatie Voorne-Putten kan de ligging op de Haringvlietdam, in de keurzone van de waterkering een belemmering vormen. Volgens art. 10, lid 3 van de Verordening Ruimte zijn andere bestemmingen slechts toelaatbaar voor zover - ook met het oog op de zeespiegelstijging - er geen sprake is van significante belemmeringen voor het onderhoud, de veiligheid of de mogelijkheden voor versterking van de betreffende keringen

Uit een globale analyse van de mogelijke beperkingen die dit met zich meebrengt blijkt dat in theorie een kartbaan gezien kan worden als een autoweg. Zolang de constructie (dus ook fundering) niet het leggerprofiel van de waterkering snijdt, zou de aanleg van een kartbaan mogelijk kunnen zijn. Daarbij dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van de waterkering (geotechnisch) niet zwaarder wordt belast.

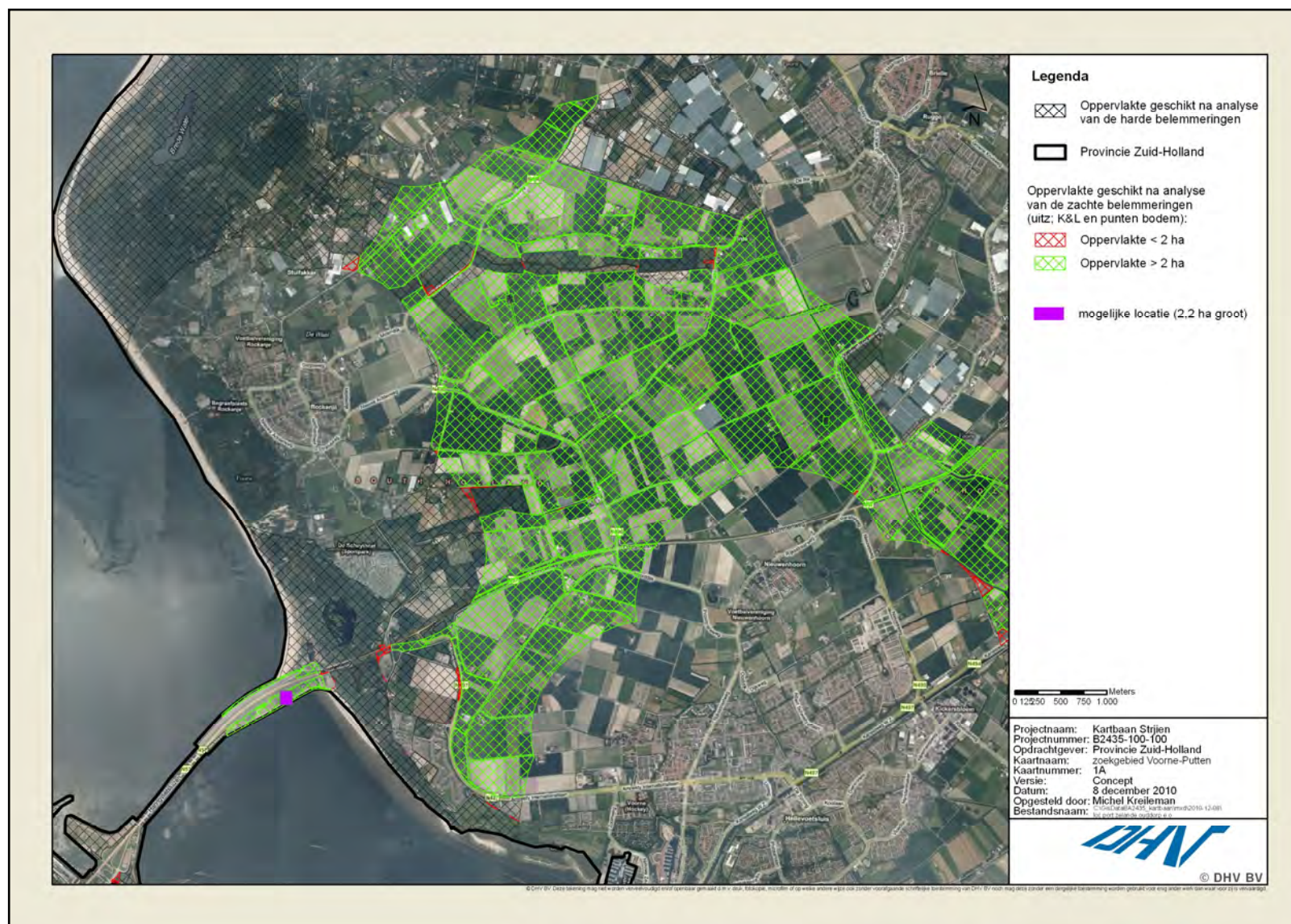
Recreatief medegebruik en toekennen van een economische waarde aan dijken is een discussie die gaande is. In deze discussie staat de veiligheid van de waterkering altijd voorop. Hierdoor blijkt het niet eenvoudig om waterkeringen andere medefuncties toe te kennen.

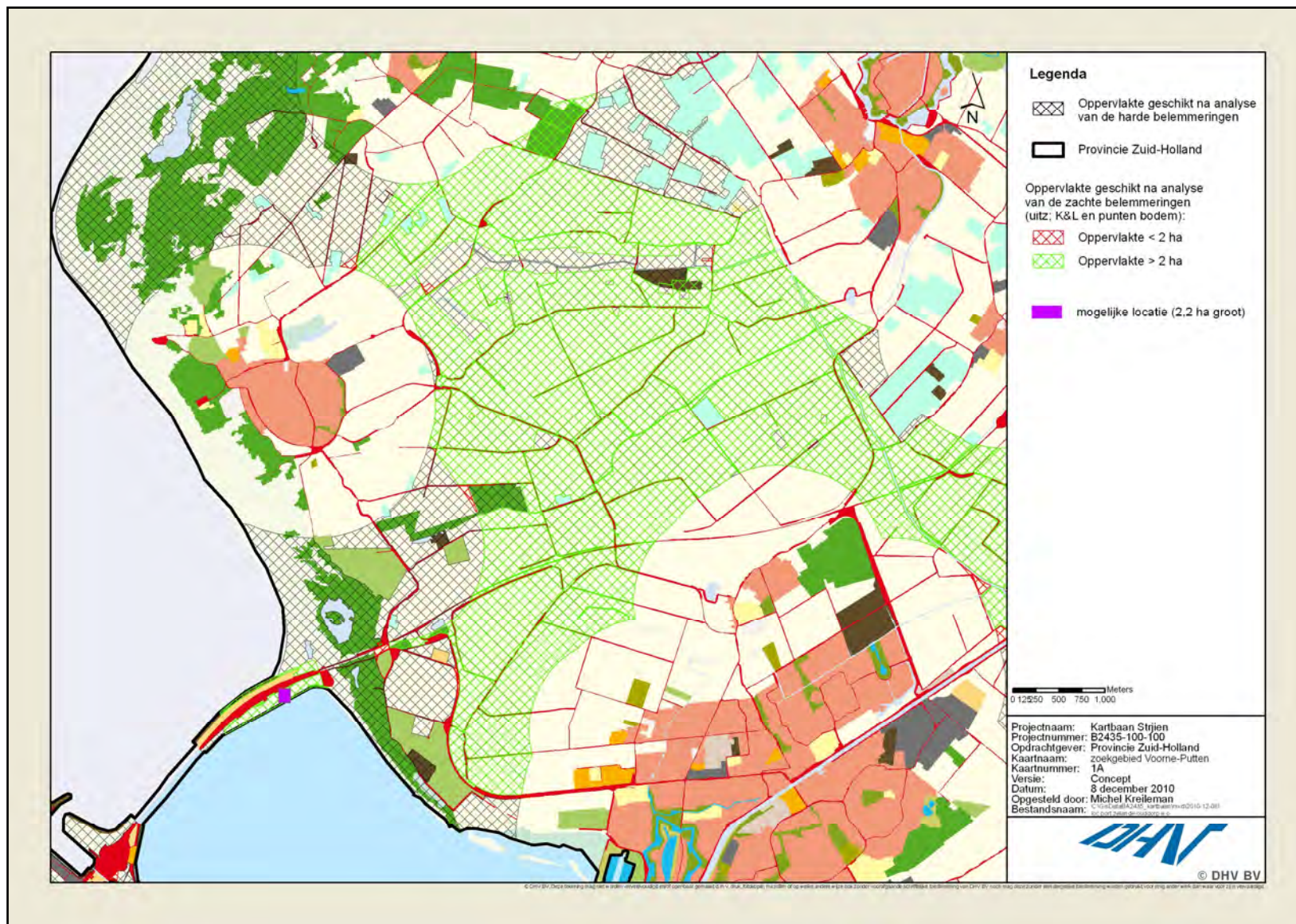
In de volgende paragrafen zullen de 8 locaties nader worden beschouwd. Daarbij zijn voor de criteria "Verspreid liggende gevoelige bestemmingen in de nabijheid" en "Aaneengesloten woonbebouwing op de grootst mogelijke afstand" in de analyse voor het onderdeel geluid samengenomen in het criterium 'Geluid'.

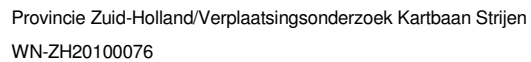
Op de volgende pagina's zijn de overzichtskaart van de zoeklocaties weergegeven en worden zij achtereenvolgens gepresenteerd.



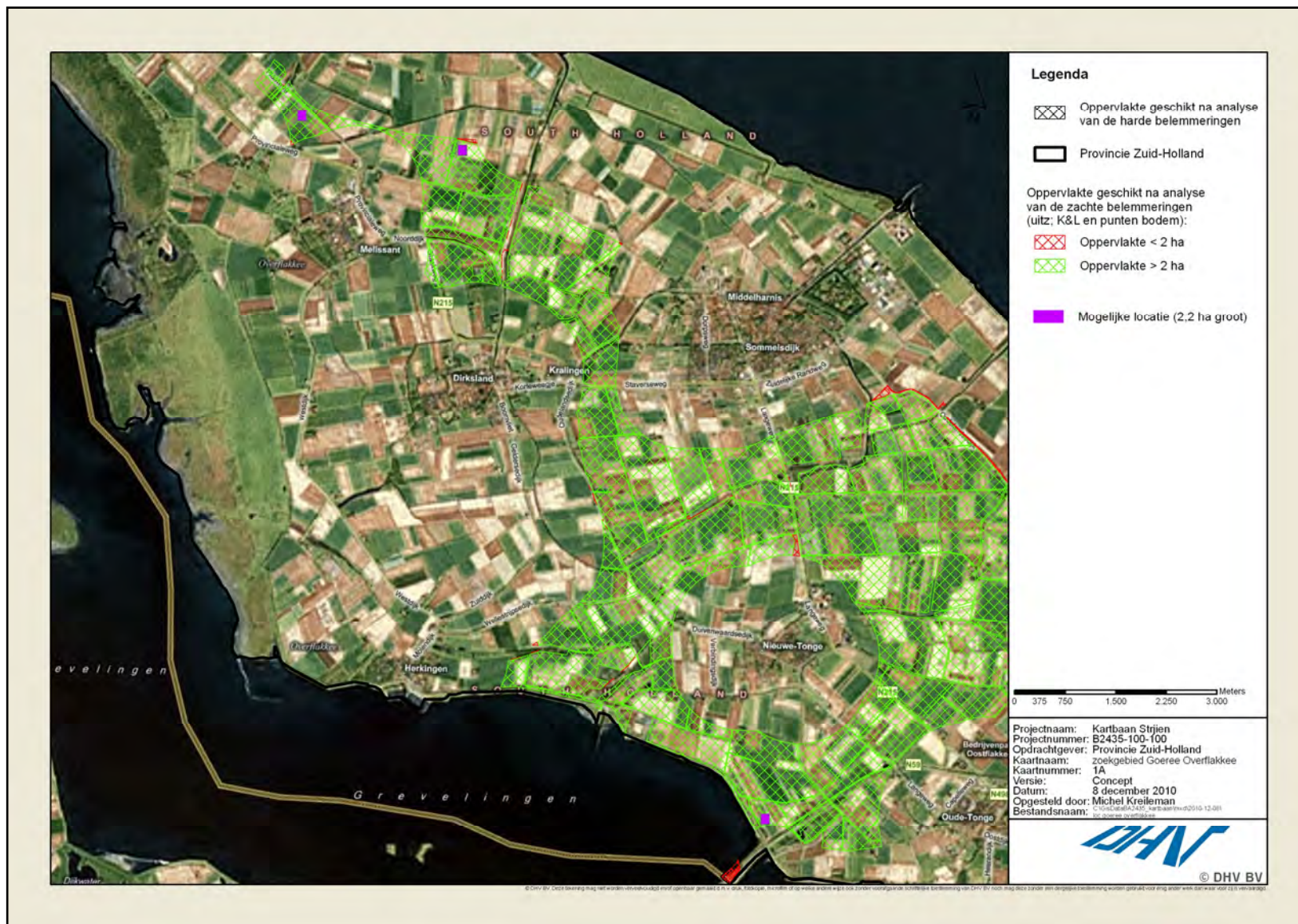


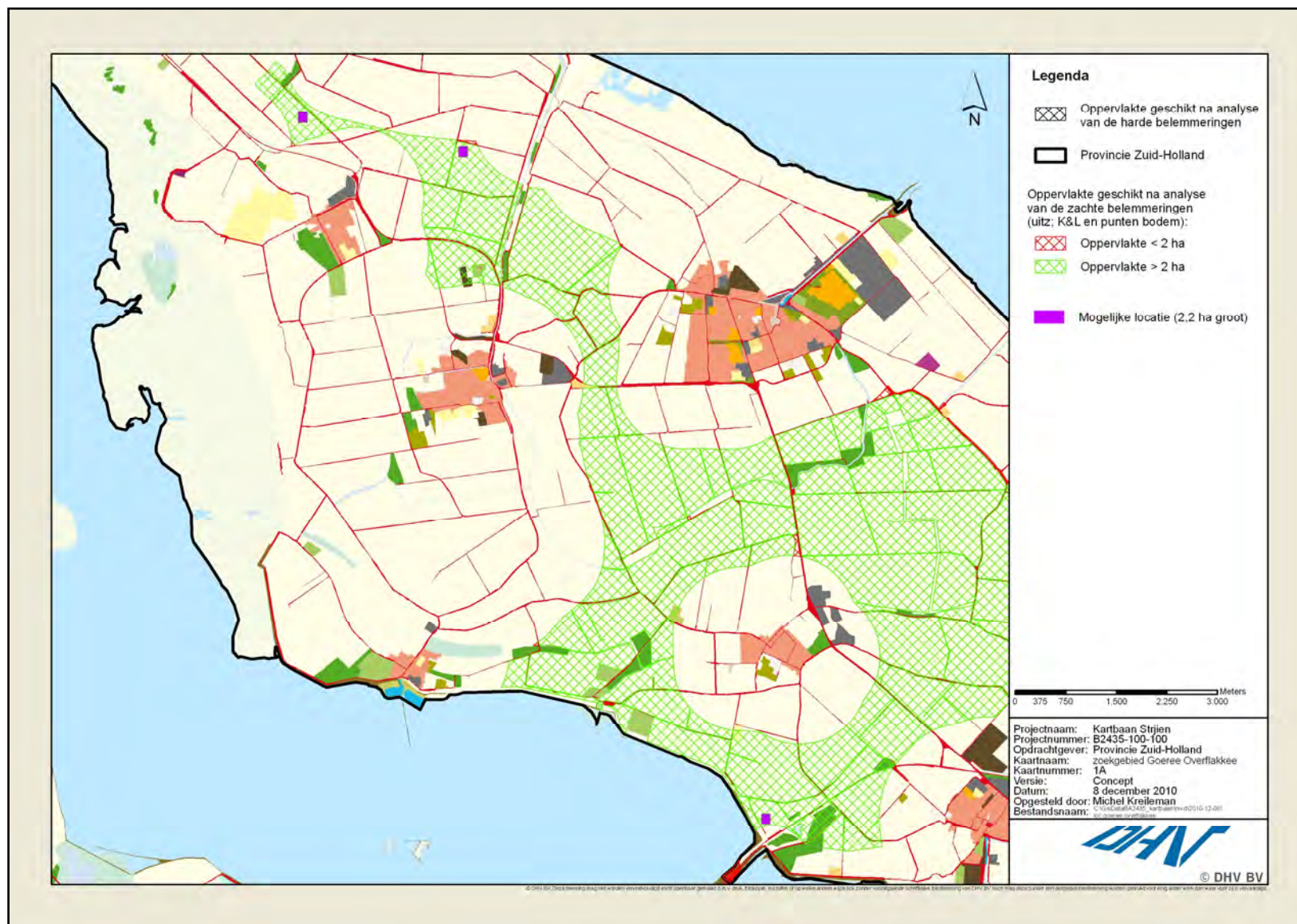


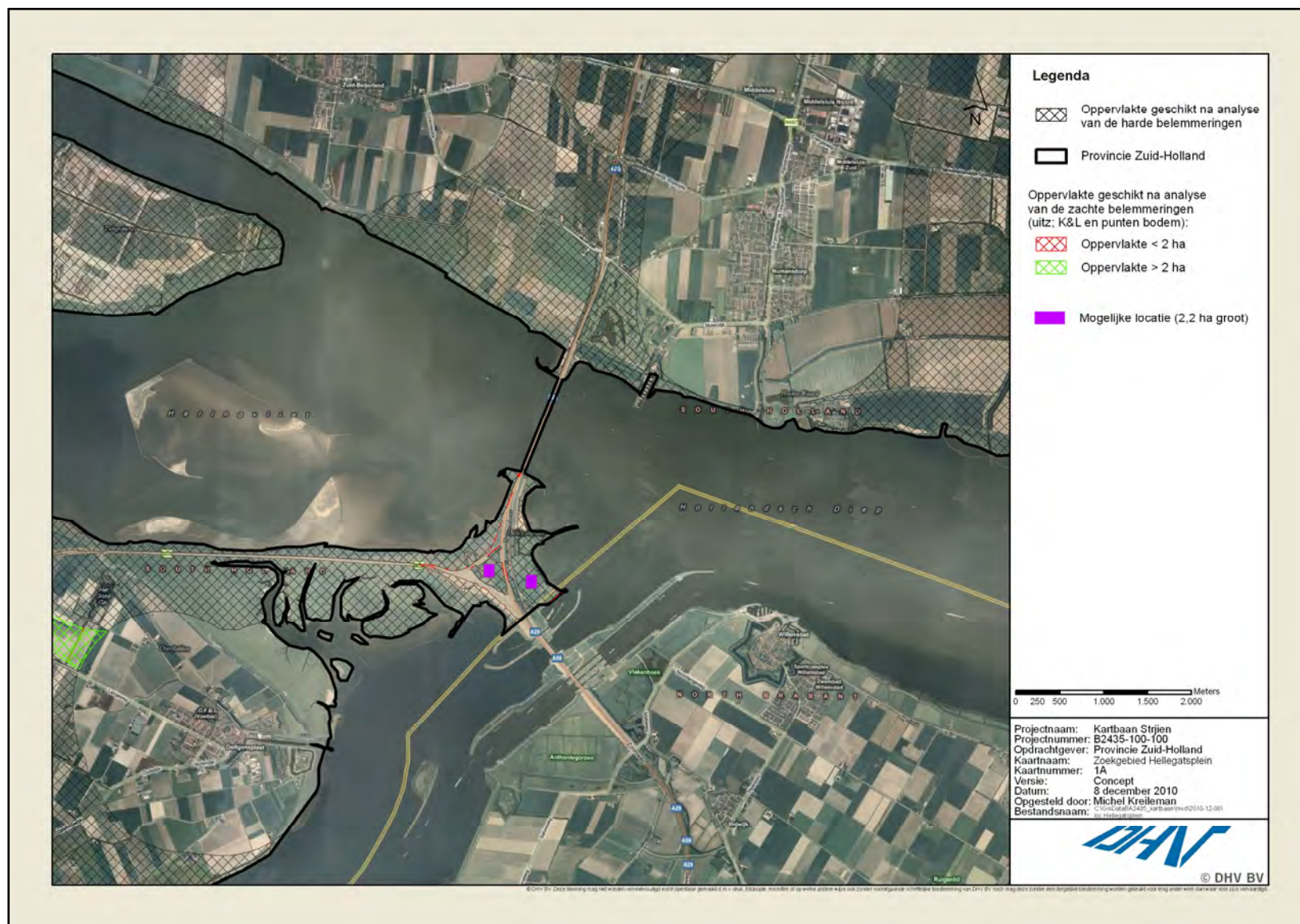


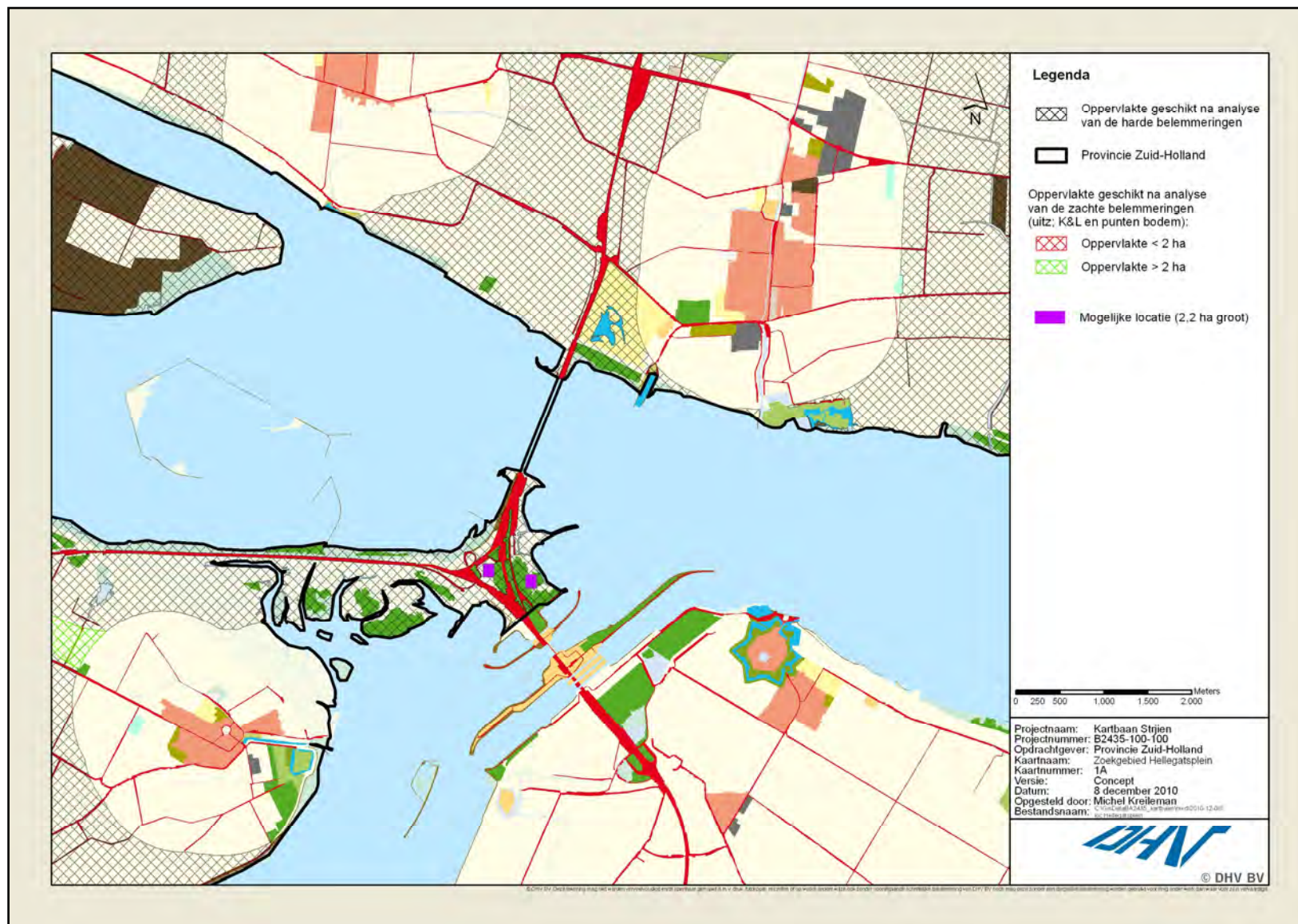


- 26 -









4.3 Analyse en haalbaarheid

De locaties zijn op de criteria uit paragraaf 4.2 beoordeeld. Dit gebeurt met behulp van een multicriteria-analyse, waarbij de locaties in kwalitatieve zin worden gescoord door het toekennen van 'plussen' en 'minnen'. Hierbij worden de volgende mogelijke scores gehanteerd:

- ++ : Locatie scoort zeer goed op criterium,
- + : Locatie scoort goed op criterium
- 0 : Locatie scoort neutraal op criterium
- : Locatie scoort slecht op criterium
- : Locatie scoort zeer slecht op criterium

Hieronder worden achtereenvolgens de diverse criteria verder verkend en wordt voor de geselecteerde zoekgebieden en –locaties aangegeven welke consequenties en (on-)mogelijkheden er zijn bij eventuele plaatsing van een kartbaan ter plekke. Een weergave van de multicriteria-analyse wordt in hoofdstuk 5 gegeven.

4.4 Geluid

4.4.1 Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de zoeklocaties het onderzoek is er voor het aspect geluid gebruik gemaakt van het onderzoek van Peutz "Akoestisch onderzoek met betrekking tot de skelterbaan De Hoeksche Waard te Strijen Saneringsonderzoek fase II", rapport nummer IA221-2, d.d. 11 februari 2003.

In deze rapportage zijn in tabel 8 de resultaten van geluidmetingen rondom afzonderlijke karts opgenomen. In de onderstaande tabel zijn de resultaten samengevat.

Tabel A: Resultaten geluidmetingen (Peutz)

Omschrijving	L _{Aeq} op 1 meter afstand van motor/uitlaat
Mini junioren 60 cc	101 dB(A)
idem, ander exemplaar	103 dB(A)
Nationaal junioren 100cc	102 dB(A)
ICA/PROMO 95	107 dB(A)
125 CROSS	105 dB(A)
125 ICC	105 dB(A)

De internationale normen voor het geluid van karts (op 1 meter afstand van de uitlaat onder standaard condities) zijn ten opzichte van 2003 gewijzigd. Het gaat dan niet alleen om de toegelaten bronsterktes, maar ook om de wijze van meten. In de praktijk is evenwel gebleken, dat er geen eenvoudige noch eenduidige relatie is tussen de volgens standaard condities gemeten geluidniveaus op 1 meter van de uitlaat, en de immissierelevante bronsterktes van de karts tijdens het racen zelf.

De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven, dat dit aspect al eerder een punt van discussie en beschouwing is geweest, met als resultaat dat per saldo de in de geluidrapportage van Peutz aangehouden bronsterkten ook nu nog voldoende representatief zijn voor de berekende geluidbelastingen vanwege het gebruik van de kartbaan. De huidige geluidcontouren zijn daarom uitgangspunt voor de beoordeling.

Bij een concrete inpassing van de kartbaan op een specifieke locatie is het altijd nog mogelijk, om met afschermingsmaatregelen van voldoende hoogte (tot enkele meters) in bepaalde richtingen een lagere geluidbelasting te realiseren. Verwacht wordt dat er op een nieuwe locatie meer mogelijkheden zijn om geluidbeperkende maatregelen (overdracht) te treffen. Dit zal in een gericht geluidonderzoek moeten worden onderzocht.

In het bovengenoemde akoestisch onderzoek van Peutz is een overzichtstekening opgenomen met de berekende geluidcontouren en de vastgestelde zone voor de situaties met en zonder maatregelen (zie bijlage 5). Uit de contouren blijkt dat na het treffen van saneringsmaatregelen de contour aan de noordzijde beperkt kleiner wordt, maar aan zuidzijde beperkt groter. Aan de west- en oostzijde wijzigt de contour niet. De effecten van de overdrachtsmaatregelen (afschermende reclameborden) zijn derhalve richtingsafhankelijk. Gesteld kan worden door de overdrachtsmaatregelen de contour over het geheel gezien gelijk blijft. Aan de hand van deze tekening zijn de afstanden van de geluidcontouren indicatief bepaald.

De berekende 50 dB(A) contour ligt op een afstand van circa 1400 meter afstand van de kartbaan. Vanwege de kartbaan is voor de woningen binnen de vastgestelde geluidzone een MTG waarde vastgesteld van 55 dB(A). De meeste nabijgelegen woning bevindt zich op een afstand van circa 800 meter van de huidige kartbaan. Deze afstand van de woning tot de kartbaan zal derhalve het meest kritisch zijn voor de zoeklocaties uitgaande van de geluidmetingen aan de karts door Peutz. De 60 dB(A) contour ligt op een afstand van circa 450 meter.

4.4.2 Beoordeling

Er is voor de beoordeling van de zoeklocaties voor het aspect geluid uitgegaan van de situatie met de dB(A)-waarde voor de karts zoals opgenomen in het Peutz onderzoek.

In tabel B is voor geluid het beoordelingscriterium weergegeven.

Tabel B: Beoordelingcriterium aspect geluid

Beoordelingscriterium	Omschrijving
++	afstand woning >1400 meter
+	afstand woning 800-1400 meter
0	afstand woning circa 800 meter
-	afstand woning 450-800 meter
--	afstand woning <450 meter

In de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 is per locatie de beoordeling voor het aspect geluid opgenomen. Voor het inschatten van de afstand tussen de kartbaan en de meest nabijgelegen woning is uitgegaan van de luchtfoto's in Google Earth.

4.4.3 Conclusie

De locaties Hellegatsplein ten westen van A29 en de 2^e Maasvlakte scoren het best. Dit komt doordat deze locaties de grootst mogelijke afstand tot aaneengesloten woonbebouwing kennen, en eveneens een relatief grote afstand tot verspreid liggende gevoelige bestemmingen hebben⁵. Dit is minder het geval voor de locaties op Goeree Overflakkee en Ouddorp, waar zich nog veel verspreid liggende woonbebouwing bevindt. Het is daarom moeilijk om in die zoekgebieden een locatie te vinden waarbij geen of minder woningen dan in de huidige situatie worden geraakt door de 50 dB(A) geluidscontour van de kartbaan. Voor Voorne-Putten geldt dat er lijkt ruimte te zijn voor een vergelijkbare kartbaan. De afstand tot bebouwing in het bos is ruim 900 meter, dat is meer dan in de huidige situatie. Echter liggen er binnen de 50 dB(A) contour van 1400 meter meer woningen dan in Strijen. Bovendien ligt er binnen die contour de nodige verblijfsrecreatie (formeel niet geluidgevoelig). Per saldo scoort de locatie Voorne Putten daarmee slecht op het criterium geluid (een min). In de multicriteria-analyse is dit resultaat in kwalitatieve zin terug te zien.

4.5 Ecologie en natuurwaarden

4.5.1 Beoordelingskader

Sinds 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet implementeert de soortbescherming van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen, de Jachtwet en de oude Natuurbeschermingswet. De Flora - en faunawet (en haar Algemene

Maatregel van Bestuur van 2005) richt zich op de bescherming van wilde planten en dieren, met als doel het behoud van de biodiversiteit. Welke planten en dieren in welke mate beschermd zijn, staat in de wet.

De bedoeling van de Flora- en faunawet is het beschermen van individuen en populaties van inheemse plant- en diersoorten tegen schadelijk menselijk handelen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen streng (Tabel 3 en soorten van de Habitatrichtlijn) en minder streng (Tabel 1 en 2) beschermde soorten. Uitgangspunt is dat verzamelen, verstoren, doden of vernietigen van beschermde soorten of verstoring van het leefgebied (habitat) niet is toegestaan. Indien onvermijdelijk, kan een ontheffing worden verleend door het ministerie van LNV, indien de initiatiefnemer aantoonbaar zorgvuldig te werk te gaan, effecten zo veel mogelijk voorkomt en resteffecten compenseert.

Algemene zorgplicht Flora- en faunawet

Er is in alle gevallen en bij alle (ook de algemene) soorten sprake van de algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Hierin staat beschreven dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat, voor zover redelijk, handelingen nagelaten of juist genomen worden om negatieve invloeden op soorten te voorkomen, beperken of tegen te gaan.

De wet biedt de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden uitsluitend verleend door de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

⁵ Bovendien geldt voor Hellegatsplein een mogelijke afschermende werking van de omringende rijkswegen.

4.5.2 Beoordeling

De waardering van de locaties is gedaan op basis van de mogelijk aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet. Er is dus geen beoordeling gedaan op eventuele ligging in de EHS, omdat dit aspect al als belemmering is meegenomen in hoofdstuk 3.

Het toegepaste principe is dat een locatie meer geschikt is als alternatieve locatie voor de kartbaan Strijen, wanneer er minder zwaarder beschermde soorten (Tabel 2 en 3 van de Flora- en Faunawet) in de buurt te verwachten zijn. Daarom is elk van de potentiële alternatieve locaties door een ecooloog beoordeeld op basis van gebiedskennis, type locatie en verspreidingsgegevens van beschermde soorten (excl. flora en ongewervelden). Daarbij is gebruik gemaakt van onder anderen de software Google Earth en verspreidingsgegevens van de internetsites www.ravon.nl en www.vzz.nl.

Dit heeft geleid tot een beschrijving per locatie van de mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden). Op basis daarvan is in de tabel van de multicriteria-analyse aangegeven welke locaties als gevolg van areaalbeslag en verstoringseffecten (licht, trillingen, geluid) meer of minder negatieve invloed kunnen hebben op beschermde soort(sgroep)en, met een meer of minder omvangrijke ontheffingsaanvraag met bijbehorende voorwaarden tot gevolg. Het aantal *mogelijk* aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet (excl. Flora en ongewervelden) is daarin leidend voor de beoordeling.

Huidige locatie Strijen

De huidige locatie van de kartbaan kan worden getypeerd als vochtig weidevogelgrasland. Mogelijk zijn er beschermde soorten aanwezig als

broedvogels en weidevogels (de Grutto, Kievit, Scholekster en Tureluur) aanwezig, alsmede Noordse woelmuis en vleermuizen.

2° Maasvlakte

Op de 2^e Maasvlakte kunnen zich mogelijk zwaar beschermde soorten ingevolge de flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) bevinden. De locatie is echter nog in aanleg, maar op termijn kunnen broedvogels, de zandhagedis, de rugstreeppad en de gewone en grijze zeehond aanwezig zijn. Deze laatsten zijn zeer gevoelig voor geluid, licht en trillingen.

Voorne-Putten

Op deze locatie kunnen, gezien het type landschap en de omgevingsfactoren mogelijk broedvogels en de Rugstreeppad aanwezig zijn. Het aantal mogelijk aanwezige beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet is daarmee op deze locatie, evenals op de locaties op Hellegatsplein, het kleinst. Voorne-Putten scoort echter beter in de multi criteria-analyse, omdat er hier geen sprake is van ligging in de EHS, zoals bij Hellegatsplein.

Ouddorp

Het gebied is te typeren als akkerfaunagebied en botanisch waardevol grasland (Natuurbeheerplan PZH). Er zijn mogelijk broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur aanwezig. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat zoogdieren als de Waterspitsmuis, Noorde Woelmuis en vleermuizen aanwezig zijn. De Rugstreeppad komt mogelijk eveneens voor in dit gebied. Ook geldt dat de gewone zeehond in de buurt aan de kust aanwezig kan zijn. Hiervóór is reeds gewezen op de gevoeligheid van die soort voor geluid, licht en trillingen.

Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant

Dit gebied is te typeren als Akkerfaunagebied (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk zijn de volgende zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) aanwezig: broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur, zoogdieren zoals de Waterspitsmuis en Noordse Woelmuis en vleermuizen.

Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant

Dit gebied is eveneens te typeren als Akkerfaunagebied (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk zijn de volgende zwaar beschermde soorten ingevolge de Flora- en Faunawet (excl. flora en ongewervelden) aanwezig: broedvogels en akkervogels zoals de Gele kwikstaart, Patrijs, Scholekster, Veldleeuwerik, Kievit en Tureluur, zoogdieren zoals de Waterspitsmuis en vleermuizen.

Goeree Overflakkee, ten zuiden van Nieuwe Tonge

Voor deze locatie geldt eenzelfde opsomming van mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten als de locatie ten noordoosten van Melissant, met die toevoeging, dat mogelijk ook de Rugstreeppad aanwezig is.

Hellegatsplein, te westen van A29

Het Hellegatsplein is ter plaatse te typeren als Kruiden- en faunarijk grasland. (Natuurbeheerplan PZH). Mogelijk aanwezige zwaar beschermde soorten zijn broedvogels en vleermuizen.

Hellegatsplein, te oosten van A29

Het Hellegatsplein wordt ten oosten van de A29 omschreven als Haagbeuken- en essenbos (Natuurbeheerplan PZH). Ook hier zijn mogelijk zwaar beschermde soorten als broedvogels en vleermuizen aanwezig.

Voor beide locaties op Hellegatsplein geldt dat zij zich bevinden in de Ecologische Hoofdstructuur. Dit maakt dat zij in de multicriteria-analyse minder scoren dan de locatie Voorne-Putten, waar evenveel mogelijk aanwezige beschermde soorten aanwezig zijn.

4.5.3 Conclusie

In hoofdstuk 5 is de multicriteria-analyse gegeven voor het criterium 'Ecologie' op basis van de hiervoor beschreven beoordelingsmethodiek.

Uit de beoordeling blijkt dat er bij de locatie Hellegatsplein en Voorne-Putten het minste aantal beschermde soort(sgroep)en te verwachten zijn. Hellegatsplein maakt echter zoals aangegeven, met uitzondering van de wegen deel uit van de EHS. Er blijkt recentelijk nog geïnvesteerd te zijn in de natuurontwikkeling op het centrale deel van Hellegatsplein. Dit maakt dat Voorne-Putten vanuit ecologisch standpunt de voorkeur heeft boven Hellegatsplein.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Beoordelingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen voor derden. Het gaat daarbij zowel om het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor en buisleidingen) als om inrichtingen met opslag, productie en/of gebruik van gevaarlijke stoffen. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) zijn risicomaten met bijbehorende risiconormen opgenomen voor respectievelijk inrichtingen en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

DHV B.V.

Het externe veiligheidsbeleid kent twee risicomaten, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico is een norm gesteld opgesteld en voor het groepsrisico een oriëntatiewaarde. In dit onderzoek worden de locaties voor de kartbaan beoordeeld op externe veiligheid door:

- Te toetsen aan de normen voor het plaatsgebonden risico
- Vast te stellen van hoeveel risicobronnen de locatie binnen een voor het groepsrisico relevant gebied of wel invloedsgebied valt.

In het onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Onder risicobronnen wordt verstaan:
 - Bevi inrichtingen op basis van de professionele risicokaart;
 - Transport van gevaarlijke stoffen over de weg op basis van de professionele risicokaart;
 - Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding op basis van de professionele risicokaart;
 - Transport van gevaarlijke stoffen over het water op de Circulaire RNVGS (zwarte en rode corridors);
 - Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor op basis van de Prognosecijfers 2007 afkomstig van Prorail.
- Per type risicobron is het invloedsgebied (1% letaliteit) als volgt bepaald:
 - Weg: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de jaarintensiteiten van DVS;
 - Spoor: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform prognosecijfers 2007 van Prorail.
 - Water: de maatgevende stofcategorie van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de jaarintensiteiten uit de Circulaire RNVGS;

- Bevi-inrichtingen: effectafstand 1% letaliteit op basis van de professionele risicokaart;
 - Buisleidingen: effectafstand 1% letaliteit op basis van de professionele risicokaart;
 - Indien op basis van de professionele risicokaart het invloedsgebied van de Bevi-inrichtingen en/of het transport van gevaarlijke stoffen per buisleidingen onbekend is, wordt een invloedsgebied aangenomen van 1000 meter. Wanneer een alternatieve locatie van de kartbaan binnen deze 1000 meter is gelegen, wordt deze risicobron als mogelijk relevant wordt aangegeven.
- De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is bepaald op basis van de professionele risicokaart (spoor, buisleiding, water en Bevi-inrichting) en op basis van de Circulaire RNVGS (weg).

De effecten zijn uitgedrukt in een 5-puntsschaal (+++, +, +-, -, --). Per alternatieve locatie voor de kartbaan is onderscheid gemaakt tussen de aspecten plaatsgebonden risico en groepsrisico. De afstand tot de risicobron bepaalt de relevantie van het risico.

Tabel C: Puntenschaal van plaatsgebonden risico en groepsrisico

	Plaatsgebonden risico	Groepsrisico
++	nvt	Grote afname van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (5 of meer risicobronnen)
+	nvt	Lichte afname van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (tussen 1 en 5 risicobronnen)
+-	Het plaatsgebonden risico is niet relevant, alternatieve locatie kartbaan is buiten de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van de (mogelijk) relevante risicobronnen	Geen verandering van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen
-	Kartbaan mogelijk binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van (mogelijk) relevante risicobronnen. Vormt daardoor een aandachtspunt.	Lichte toename van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (tussen 1 en 5 risicobronnen)
--	Kartbaan binnen de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} gelegen van de (mogelijk) relevante risicobronnen.	Grote toename van het aantal (mogelijk)relevante risicobronnen (5 of meer risicobronnen)

De overall beoordeling van het aspect externe veiligheid wordt per alternatieve locatie bepaald door de maatgevende score van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico te hanteren.

Aandachtspunt voor in ieder geval de locaties Goeree Overflakkee en Voorne-Putten is de aanwezigheid van windturbines in de nabijheid. Deze kennen een risicocontour PR 10^{-6} , die niet op de risicokaart zoals gehanteerd staat aangegeven. Evenwel heeft dit voor genoemde locaties mogelijk implicaties.

4.6.2 Beoordeling

Legenda figuren

MR= mogelijk relevant vanuit externe veiligheid

R= relevant vanuit externe veiligheid

● = (alternatieve) locatie kartbaan

■ = Bevi-inrichtingen

— Transportroute gevaarlijke stoffen over de weg

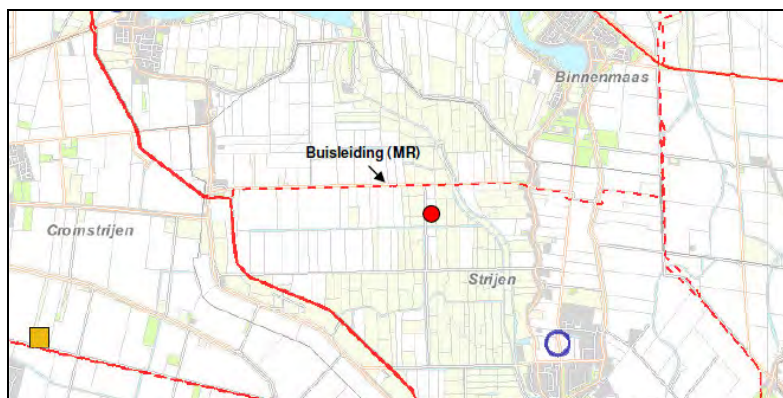
- - Transportroute gevaarlijke stoffen per buisleiding

— Transportroute gevaarlijke stoffen over het spoor

— Transportroute gevaarlijke stoffen over het water

Huidige locatie kartbaan

In onderstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de huidige locatie van de kartbaan weergegeven.



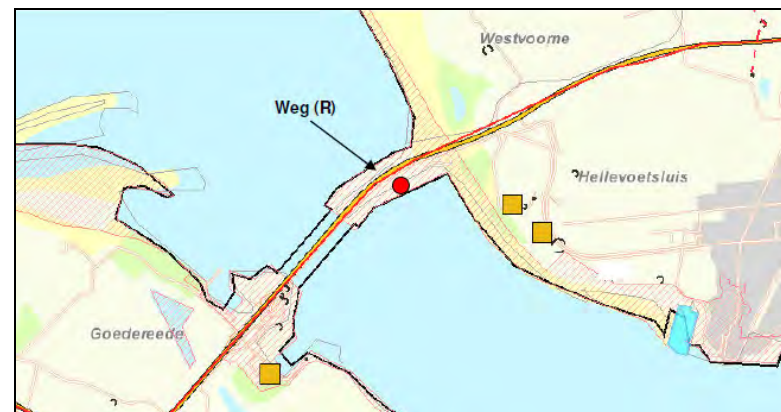
Figuur 1: Ligging risicobronnen nabij huidige locatie kartbaan

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de huidige locatie van de kartbaan weergegeven. Uit dit figuur kan worden opgemaakt dat één risicobron mogelijk relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor de huidige locatie van de kartbaan. Tevens blijkt de huidige locatie van de kartbaan buiten het plaatsgebonden risico van de mogelijk relevante risicobronnen is gelegen.

Alternatieve locatie 2^e Maasvlakte

Aangezien de locatie “2^e Maasvlakte” nog verder ontwikkeld moet worden (is nog niet op de professionele risicokaart opgenomen), kan er geen specifieke beoordeling plaatsvinden voor het aspect externe veiligheid. Gezien de gebruiksfunctie (industrie) van de 2^e Maasvlakte is bij de beoordeling aangenomen dat de alternatieve locatie “2^e Maasvlakte” een score “- -” krijgt.

Alternatieve locatie Voorne-Putten



Figuur 2: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Voorne-Putten”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Voorne-Putten” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat één risicobron relevant is vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor de alternatieve locatie “Voorne-Putten”. Tevens blijkt dat bij deze alternatieve locatie rekening gehouden dient te worden met het plaatsgebonden risico van

de N57, deze bedraagt namelijk 10 meter. Hierbinnen mag de kartbaan in principe niet mogelijk worden gemaakt.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Voorne-Putten” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijft. Tevens blijkt dat het plaatsgebonden risico van de N57 een aandachtspunt is.

Ook voor deze locatie geldt dat, hoewel niet op de risicokaart aangegeven, er nabij deze locatie windturbines aanwezig zijn waardoor een eventuele kartbaan zich mogelijk binnen de PR 10-6 contour zou bevinden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Voorne-Putten” een “-” scoort.

Alternatieve locatie “Ouddorp”



Figuur 3: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Ouddorp”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Ouddorp” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de

alternatieve locatie “Ouddorp” geen risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit betekent eveneens dat het plaatsgebonden risico niet relevant is.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Ouddorp” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen licht afneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet relevant is. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Ouddorp” een “+” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant”



Figuur 4: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” één risicobron relevant is vanuit het

oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobron is gelegen. Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijft. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordwesten van Melissant” een “0” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant”



Figuur 5: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” geen risicobronnen relevant zijn

vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Dit betekent eveneens dat het plaatsgebonden risico niet relevant is.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen licht afneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet relevant is. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” een “+” scoort.

Alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge”



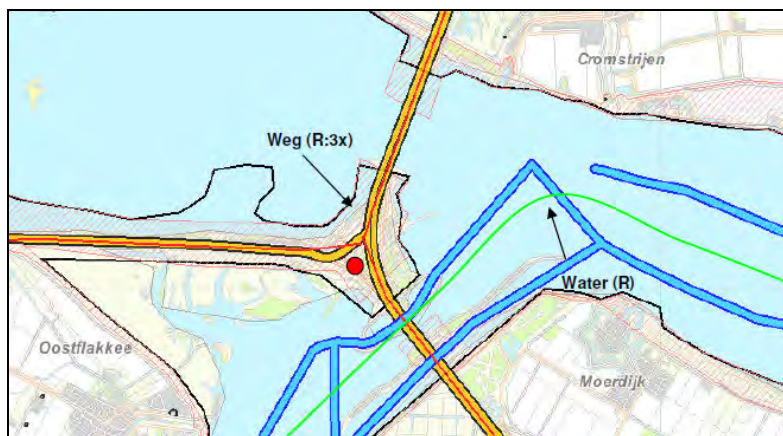
Figuur 6: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “goeree Overflakkee”, zuidelijk van Nieuwe Tonge.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Zuidelijk van Nieuwe-Tonge” één risicobron relevant is vanuit het oogpunt van externe

veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de risicobron is gelegen.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonghe” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen gelijk blijkt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Hoewel niet op de risicokaart aangegeven, zijn er nabij deze locatie windturbines aanwezig, waardoor een eventuele kartbaan zich mogelijk binnen de PR 10-6 contour zou bevinden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Goeree Overflakkee, Zuidelijk van Nieuwe-Tonghe” een “-” scoort.

Alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29”

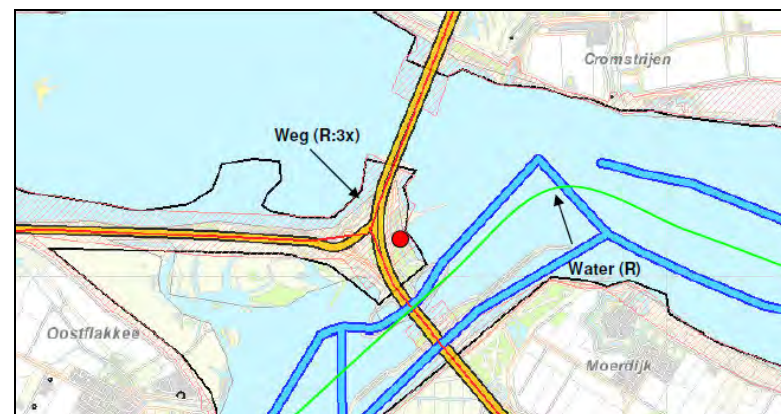


Figuur 7: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van A29”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” vier risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen is gelegen.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten westen van de A29” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen sterkt toeneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “, ten westen van de A29” een “-” scoort.

Alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29”



Figuur 8: Ligging risicobronnen nabij alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van A29”.

In bovenstaand figuur zijn de risicobronnen nabij de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” weergegeven. Uit deze figuur kan worden opgemaakt dat voor de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” vier risicobronnen relevant zijn vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Tevens blijkt dat deze alternatieve locatie buiten het plaatsgebonden risico van de relevante risicobronnen is gelegen.

Uit vergelijking van de alternatieve locatie locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” met de huidige locatie, blijkt dat het aantal relevante risicobronnen sterk toeneemt. Tevens blijkt dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Dit betekent dat de alternatieve locatie “Hellegatsplein, ten oosten van de A29” een “-” scoort.

4.6.3 Conclusie

In de multicriteria-analyse in hoofdstuk 5 zijn per alternatieve locatie voor de kartbaan de resultaten van de beoordeling van het aspecten externe veiligheid weergegeven. Uit de tabel kan worden opgemaakt dat de alternatieve locatie “2^e Maasvlakte” het slechts scoort vanuit het aspect externe veiligheid. Tevens blijkt dat de alternatieve locaties “Ouddorp” en “Goeree Overflakkee, Noordoosten van Melissant” het beste scoren.

De score van de huidige locatie van de kartbaan (Strijen) is qua externe veiligheid erg goed. Dat neemt niet weg, dat het aspect externe veiligheid voor de locaties met score ‘-’ naar verwachting geen echte problemen zal geven. De plaatsgebonden risico’s zijn gering (de afstanden gelden vanaf de as van de weg, de locaties zullen zeker ruim buiten de PR 10-6 contour liggen). En het groepsrisico zal beperkt zijn en eenvoudig te verantwoorden.

4.7 Kosten

4.7.1 Beoordelingskader

In de multicriteria-analyse is ook het criterium ‘Kosten’ opgenomen. Dit betreft een globale verkenning van de kosten en is uitdrukkelijk geen raming. Een nadere verkenning is noodzakelijk indien de kartbaan daadwerkelijk verplaatst zal worden. De kosten zijn gekwantificeerd op basis van kentallen over grondprijzen, sloopkosten en nieuwbouwkosten. Daarbij is uitgegaan van een benodigde areaal van ca. 20.000 m² (oppervlakte huidige kartbaan).

De sloopkosten zijn geraamd op € 1,1 mln. Voor een weergave van de in de sloopkosten meegenomen posten verwijzen wij naar Bijlage 6. De kosten voor nieuwbouw zijn opgesteld aan de hand van kentallen op een aantal posten, met daarbij een aantal uitgangspunten. Die zijn eveneens terug te vinden in Bijlage 6.

In de verkenning is een bandbreedte opgenomen die bestaat uit eventuele extra kosten voor kabels en leidingen, bodemgesteldheid en mogelijke sanering. Mogelijke ‘meevallers’ zoals voordelen in het ontwerp of aanbestedingsvoordelen zijn ook niet verder concreet gemaakt. Dit zijn immers zaken die in deze fase van het onderzoek nog niet bekend zijn. De mogelijke extra meer- of minderkosten zijn daarom als een marge meegenomen in de verkenning

4.7.2 Beoordeling

Alternatieve locatie “Ouddorp”

Deze locatie bevindt zich in een gebied waar de ondergrond bestaat uit klei en zand en wordt momenteel agrarisch gebruikt. De kentallen zijn voor

dienovereenkomstige omstandigheden in de verkenning meegenomen. Eventuele kostenverhogende factoren zijn het feit dat er grondverbetering zal moeten plaatsvinden voor bouw van een kartbaan (ophoging in zand) en dat er kosten zullen moeten worden gemaakt voor aansluiting van riolering en nutsvoorzieningen, aangezien die nu op de locatie niet aanwezig zijn. Dit leidt tot een indicatieve kostenpost van € 5,0 mln.

Alternatieve locatie “Ouddorp”	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+/- 25%
Totaal	€ 5,0 mln

Alternatieve locaties “Goeree Overflakkee”

Voor Goeree Overflakkee geldt dat de drie mogelijke locaties als gelijkwaardig qua kosten zijn beschouwd. Gebruik van de grond is in alle gevallen agrarisch en de samenstelling van de grond is lichte / zware zavel. Noodzakelijke grondverbetering is dus een kostenverhogende factor. Meevallers in de kosten kunnen bijvoorbeeld de reeds aanwezige nutsvoorzieningen zijn vanwege de windturbines.

Dit leidt tot het volgende beeld:

Alternatieve locaties “Goeree Overflakkee”	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+/- 20%
Totaal	€ 4,9 mln

Alternatieve locatie “2^e Maasvlakte”

De 2^e Maasvlakte wordt momenteel aangelegd. De 2^e Maasvlakte is grotendeels bestemd voor industrie. De bodem bestaat uit opgespoten zand. Eventueel zijn er extra kosten noodzakelijk voor het realiseren van een ontsluiting van de nieuwe kartbaan. Voordelig is het dat de nutsaansluitingen dichtbij aanwezig zijn.

Voor de bepaling van de grondprijs is aangenomen dat de grond ter plaatse is bestemd als bedrijventerrein. Als uitgangspunt is genomen dat de grondprijs om en nabij de € 300,- per m² zal liggen. Dit komt neer op een totaal bedrag van circa € 6,0 miljoen voor de verwerving.

Voor de indicatieve kostenbepaling betekent dit het volgende:

Alternatieve locatie “2^e Maasvlakte”	
Verwerving	€ 6,0 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+/- 15%
Totaal	€ 11,4 mln

Alternatieve locatie “Voorne-Putten”

Deze locatie heeft een bijzondere ligging, namelijk op het dijklichaam van de Haringvlietdam. De bodem bestaat ter plaatse uit opgespoten zand. Als kostenverhogende factor is bij “Voorne-Putten” een onzekerheidsmarge opgenomen betreffende het besluitvormingstraject, omdat de ligging op een dijklichaam hoogstwaarschijnlijk verregaande bestuurlijke en juridische implicaties heeft.

Dit geeft het volgende beeld:

DHV B.V.

Alternatieve locatie “Voorne-Putten”	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+/- 50%
Totaal	€ 5,7 mln

Alternatieve locatie “Hellegatsplein”

De locatie Hellegatsplein bestaat uit twee mogelijke plekken voor situering van de kartbaan; ten westen of ten oosten van de Rijksweg A29. Voor het aspect kosten maakt dit – anders dan bijvoorbeeld geluid – niet uit en dus zijn de beide locaties als gelijk beschouwd.

Hellegatsplein bestaat uit opgespoten zand en heeft momenteel een grondwaarde die vergelijkbaar is met de waarde voor agrarisch gebruik. Eventueel is de aanleg van nutsvoorzieningen op deze locatie kostenverhogend, daarom is er daarvoor een beperkte marge meegenomen.

Alternatieve locatie “Hellegatsplein”	
Verwerving	€ 0,4 mln
Sloopkosten	€ 1,1 mln
Bouwkosten	€ 2,8 mln
Extra kosten	+/- 10%
Totaal	€ 4,6 mln

4.7.3 Verwijderen huidige kartbaan

De kosten voor het verwijderen van de huidige kartbaan en het terugbrengen van de locatie in een staat die te vergelijken is met de staat van de omgeving, zijn gespecificeerd in de verkenning in Bijlage 6. Hiervoor is een aantal aannames gedaan.

De huidige kartbaan is volgens opgave van de “Skelterclub Hoeksche Waard” ca. 33 jaar oud. Dit houdt in dat uitgegaan is van het verwijderen van teerhoudend asfalt, wat kostenverhogende consequenties heeft.

Ook is uitgegaan van het verwijderen van een brandstoftank en de noodzaak tot sanering van de grond. De bestaande bebouwing bestaat vooral uit containerunits, die relatief eenvoudig opgepakt kunnen worden. Voor eventuele asbestverwijdering zijn geen kosten opgenomen.

De totale sloopkosten, waaronder ook het in ‘oude staat’ terugbrengen van de locatie, bedragen daarmee ca. € 1,1 mln.

4.7.4 Verplaatsingskosten

De verplaatsingskosten bestaan uit de bouw van een nieuwe kartbaan, in vorm en functie gelijk aan de huidige kartbaan in Strijen. Uitgangspunt is dat de nieuwe locatie uit grasland of vergelijkbaar bestaat. Daarbij is geen rekening gehouden met de huidige bodemgesteldheid omdat die nog niet bekend is. Tevens is het eventueel verleggen van kabels en leidingen niet meegenomen in de financiële verkenning.

Zie voor een specificatie van de nieuwbouwkosten Bijlage 6.

4.7.5 Kosten indoor kartbaan

Wanneer de kartbaan niet kan worden verplaatst naar een locatie die vanuit milieuhygiënische redenen volkomen vrij van belemmeringen is, zou kunnen worden uitgeweken naar een bedrijventerrein om de kartbaan toch een alternatieve locatie te bieden. Los van de bezwaren van de Skelterclub Hoeksche Waard (SHW) betekent dit nogal wat in kostenopzicht; een indoorlocatie zal namelijk minimaal ca. € 19,5 mln gaan kosten, inclusief bouwrijp maken van het terrein en een parkeerplaats. Uitgangspunt voor deze globale verkenning is een oppervlakte voor een indoor kartbaan van 10.000m² bvo. Kentallen voor bouwkosten geven aan dat de kosten in dat geval € 1.000,- per m² zullen bedragen. Er is rekening gehouden met duurdere installaties vanwege de benodigde afzuiging van uitlaatgassen. Het grondoppervlak van de indoor kartbaan bedraagt 20.000m², conform de huidige oppervlakte van de kartbaan in Strijen.

Daarmee is een indoorlocatie ca. € 16,7 mln duurder dan een outdoorlocatie (respectievelijk € 19,5 mln en € 2,8 mln).

In bijlage 2 is een brief van de Koninklijke Nederlandse Autosport Federatie (KNAF) opgenomen, waarin zij het onderscheid tussen 'outdoor' en 'indoor' karten toelicht.

4.7.6 Conclusie

De kosten voor verwerving, slopen en bouwen bedragen voor alle locaties om en nabij de € 5 mln totaal. De locatie 2^o Maasvlakte is aanmerkelijk duurder (€ 11,4 mln), door de verwachte hogere grondprijs die de bestemming

bedrijventerrein met zich meebrengt. De multicriteria-analyse wordt in hoofdstuk 5 weergegeven.

Mogelijk zijn er subsidiemogelijkheden beschikbaar bij de provincie Zuid-Holland die de kosten (deels) zouden kunnen compenseren. Het gaat immers om het oplossen van een nijpend milieuprobleem. Een verkenning van de subsidiemogelijkheden valt buiten de scope van dit onderzoek, maar zou in een latere fase kunnen worden opgestart.

4.8 Bereikbaarheid

Bij de beoordeling op bereikbaarheid is middels satellietfoto's bekeken in hoeverre de mogelijke locaties voldoen aan een zekere mate van bereikbaarheid. De bereikbaarheid is in deze gedefinieerd als de bereikbaarheid per auto. De leden en bezoekers van de kartbaan komen met de auto uit een gebied met een straal van ca 50 km (zie bijlage 3), al dan niet met een kart op een aanhanger. De bereikbaarheid per openbaar vervoer of per fiets kan daardoor verwaarloosd worden.

Uit de beoordeling van de bereikbaarheid kan de conclusie getrokken worden dat de locatie Hellegatsplein zeer positief scoort t.a.v. bereikbaarheid vanwege de centrale ligging in een kruispunt van rijkswegen. Voor de overige locaties is het criterium bereikbaarheid weinig onderscheidend te noemen, met de kanttekening dat de 2^o Maasvlakte relatief 'ver' weg ligt en dus minder scoort.

5 CONCLUSIES

De huidige kartbaan in Strijen bevindt zich in een ongewenste situatie, onder meer omdat het zich in een Stillegebied bevindt en bovendien Ecologische Hoofdstructuur is. Bovendien wordt de locatie omsloten door Natura2000-gebied.

In voorliggend onderzoek is een aantal locaties nader beschouwd op mogelijkheden om de locatie geschikt te maken als nieuwe vestigingsplaats voor een kartbaan. Zij zijn in eerste instantie geselecteerd op mogelijkheid om een kartbaan - in vorm en functie gelijk aan de kartbaan zoals die zich nu in Strijen bevindt – te kunnen huisvesten. Het gaat dan concreet om de volgende locaties:

- 2^e Maasvlakte
- Voorne-Putten
- Ouddorp
- Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant
- Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant
- Goeree Overflakkee, zuidelijk van Nieuwe Tonge
- Hellegatsplein, ten westen van Rijksweg A29
- Hellegatsplein, ten oosten van Rijksweg A29

Per locatie kunnen de volgende aandachtspunten worden benoemd:

2^e Maasvlakte

De 2^e Maasvlakte scoort goed qua geluid, maar heeft een duidelijke negatieve kostencomponent. Ook de factor externe veiligheid speelt deze locatie parten.

Al met al kan gesteld worden dat deze locatie negatief uitvalt in de multicriteria-analyse en dus slechter scoort dan de huidige situatie.

Voorne-Putten

Hier is de externe veiligheid een aandachtspunt. Met name de ligging op een primaire waterkering en de aanwezigheid van windturbines in de nabijheid maken deze locatie minder geschikt.

Ouddorp

Met name de slechte beoordeling op ecologie en de nabijheid van recreatiewoningen maken deze locatie minder geschikt als potentiële vestigingsplaats.

Goeree Overflakkee, ten noordwesten van Melissant

De beoordeling van deze locatie is neutraal ten opzichte van de huidige locatie, maar een fractie slechter dan de overige locaties op Goeree Overflakkee. Dit wordt veroorzaakt door de negatieve scores op geluid en kosten.

Goeree Overflakkee, ten noordoosten van Melissant

Deze locatie kent eveneens slechte scores op de criteria geluid en kosten, maar scoort goed op het criterium externe veiligheid. In totaal scoort de locatie neutraal, maar beter dan de locatie ten noordwesten van Melissant.

Goeree Overflakkee, ten zuiden van Nieuwe-Tonge

De bereikbaarheid van deze locatie is goed te noemen, waardoor de overwegend neutrale score iets positiever uitvalt dan de locatie ten noordwesten van Melissant, maar even goed als de locatie ten noordoosten van Melissant. De slechte score op externe veiligheid door de aanwezigheid

van windturbines in de directe nabijheid lijkt echter een zwaarwegende belemmering.

Hellegatsplein, ten westen van A29

Zowel het criterium geluid als bereikbaarheid worden voor deze locatie als zeer goed beoordeeld. De scores voor ecologie (ligging in de EHS), externe veiligheid door de aanwezigheid van drie rijkswegen en een negatieve score op kosten geven de totaalscore 'goed' voor Hellegatsplein, ten westen van A29.

Hellegatsplein, ten oosten van A29

De criteria geluid en bereikbaarheid scoren voor deze locatie goed. Er bevinden zich geen woningen in de directe omgeving, als draagt het geluid over water ver en de ontsluiting is door de aanwezigheid van (rijks)wegen gewaarborgd. De overige criteria scoren slecht. Daarmee wordt de totaalscore slechter dan de locatie op Hellegatsplein ten westen van A29.

De huidige locatie van de kartbaan in Strijen scoort zeer slecht op het criterium ecologie. Immers, de locatie ligt in EHS en Stillegebied, en wordt omsloten door Natura2000-gebied. De kosten zijn als positief beoordeeld, omdat er bij de huidige kartbaan geen verplaatsingskosten nodig zijn. De externe veiligheid kan als goed worden omschreven. Geluid en bereikbaarheid zijn neutraal.

Expert judgement en de 'multicriteria-analyse', laten zien dat de locaties verschillend scoren op diverse criteria. Op de volgende pagina is de multi criteria-analyse weergegeven waarin de kwalitatieve score van de zoeklocaties zichtbaar is. Daarbij scoren de zoeklocaties 2^e Maasvlakte, Ouddorp en Hellegatsplein ten oosten van A29 negatief ten opzichte van de huidige situatie. De zoeklocaties Voorne- Putten en de zoeklocaties op Goeree Overflakkee scoren neutraal ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan in Strijen.

De zoeklocatie Hellegatsplein ten westen van A29 scoort positief ten opzichte van de huidige locatie van de kartbaan.

Zoekgebied	Huidige locatie Strijen	2 ^o Maasvlakte	Voorne-Putten	Ouddorp	Goeree Overflakkee			Hellegatsplein	
Mogelijke locatie	Oudeland van Strijen				Noordwesten van Melissant	Noordoosten van Melissant	Zuidelijk van Nieuwe-Tonge	Ten westen van A29	Ten oosten van A29
Geluid	0	++	-	-	-	-	0	++	+
Ecologie	--	0	++	--	0	0	0	-	-
Externe veiligheid	+	--	-	+	0	+	-	-	-
Kosten	++	--	-	-	-	-	-	-	-
Bereikbaarheid	0	-	+	+	0	0	+	++	+
TOTAAL	0	-	0	--	0	0	0	+	-

++ : Locatie scoort zeer goed op criterium- : Locatie scoort slecht op criterium+ : Locatie scoort goed op criterium-- : Locatie scoort zeer slecht op criterium0 : Locatie scoort neutraal op criterium

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Zuid-Holland
Project	: Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen
Dossier	: BA2435-100-101
Omvang rapport	: 49 pagina's
Auteur	: M.P. Scheerder
Bijdrage	: Rein Bruinsma, e.a.
Interne controle	: Rein Bruinsma
Projectleider	: M. Scheerder
Projectmanager	: M. Compeer
Datum	: 17 december 2010
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

DHV B.V.

Ruimte en Mobiliteit

Waldorpstraat 13G

2521 CA Den Haag

Postbus 93059

2509 AB Den Haag

T (070) 314 33 33

F (070) 326 28 91

E denhaag@dhv.com

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Kartbanen in Nederland



Brief aan:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. de heer E. Scheepers
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

in afschrift aan:

DHV Den Haag
t.a.v. Martijn Scheerder
Postbus 94059
2509 AB Den Haag

Gemeente Strijen
t.a.v. mevrouw L. Bos
Postbus 5881
3290 EA Strijen

SHW
t.a.v. de heer F. van Kampen
Postbus 5845
3290 AC Strijen

KNAF Federatiebureau
Postbus 274
NL-2300 AG Leiden
Nederland
Internet: www.knaf.nl
E-mail: info@knaf.nl
Tel.: +31 (0)71-589 26 01
Fax: +31 (0)71-582 08 80

Zoeterwoude-Rijndijk, 17 november 2010

Ref. 0103,10,172

Geachte heer Scheepers,

Door tussenkomst van DHV en SHW bereikte ons de vraag om meer informatie over de aanwezigheid, de ligging en het karakter van de andere outdoor kartbanen in Nederland. Door middel van deze brief verschaffen wij de actuele situatie inzake outdoor kartbanen in Nederland en directe omgeving.

Kartbanen in Nederland

Op dit moment zijn de volgende kartbanen in Nederland voor 2-takt karts open naast Strijen:

- Op 100 Km: Berghem, ten oosten van Oss, op gepachte grond van de gemeente en in discussie over zijn voortbestaan.
- Op 100 Km: Landsard, ten noorden van vliegveld Eindhoven, gemeente Eindhoven
- Op 233 Km: Pottendijk (Nieuw-Weerdinge, ten noorden van Emmen)
- Op 261 Km: Vledderveen (Stadskanaal), is net verlengd tot 1.200 meter
- Op 130 Km: Venray, is net verplaatst maar niet opengegaan vanwege milieu procedures, kan nog enkele jaren duren

Bezoekadres: Kopperwetering 3
2382 BK Zoeterwoude
Postbank: 1856700
ABN/AMRO Bank: 46.07.76.304

- Op 150 Km: Lelystad, is slechts enkele keren per jaar open alleen voor een NK en verder niet voor 2-takt!
- Uitgeest en Amsterdam zijn gesloten.
- Buiten Nederland zijn gelegen:
 - Genk
 - Mariumbourg
 - Spa
 - Kerpen
 - Ostricourt

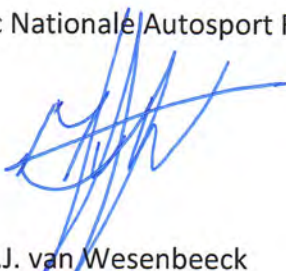
In de provincie Zuid-Holland zijn geen 4-takt outdoor banen gelegen. Verder onderzoek naar 4-takt banen elders in Nederland is niet zinvol, daar deze banen binnen hun vergunning niet de ruimte hebben om particuliere (meestal 2-takt) karts toe te laten. Het zijn banen (IJsselstein, Texel, Driebergen, Eefde, Oldenzaal, Vaals, Ulrum en Zwolle) waar een beheerder eigen huurkarts (4-takt), zoals bij binnen banen, verhuurd. Je mag daar niet zelf aan sleutelen! Ook zijn deze banen nog een stuk kleiner dan Strijen en daardoor niet geschikt voor de wedstrijd sport en snelle 2-takt karts.

Op basis van deze gegevens kan een overzichtskaart van Nederland gemaakt worden, waaruit blijkt er maar 4 min of meer vergelijkbare kartbanen zijn. Andere buitenbanen hebben een andere, karakteristiek en zijn niet vergelijkbaar.

Hopende Uw vragen voldoende beantwoord te hebben verblijf ik. Mochten er desondanks bij U toch nog vragen onbeantwoord zijn gebleven, mag U hiervoor te allen tijde met mij contact opnemen.

Hoogachtend,

Knac Nationale Autosport Federatie

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "M.G.J. van Wesenbeeck".

M.G.J. van Wesenbeeck
Accountmanager Karting

BIJLAGE 2 Karting overdekt (indoor) versus sport voor jong en oud buiten in de open ruimte



Brief aan:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. de heer E. Scheepers
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

in afschrift aan:

DHV Den Haag
t.a.v. Martijn Scheerder
Postbus 94059
2509 AB Den Haag

Gemeente Strijen
t.a.v. mevrouw L. Bos
Postbus 5881
3290 EA Strijen

SHW
t.a.v. de heer F. van Kampen
Postbus 5845
3290 AC Strijen

KNAF Federatiebureau
Postbus 274
NL-2300 AG Leiden
Nederland

Internet: www.knaf.nl
E-mail: info@knaf.nl
Tel.: +31 (0)71-589 26 01
Fax: +31 (0)71-582 08 80

Zoeterwoude-Rijndijk, 17 november 2010

Ref. 0103,10,171

Geachte heer Scheepers,

Door tussenkomst van DHV en SHW bereikte ons de vraag om meer informatie over verschillen en overeenkomsten tussen indoor- en outdoor karting en de mogelijkheid om van uitdoor karting indoor karting te maken. Door middel van deze brief bieden wij U gaarne informatie en meer inzicht in de beantwoording van die vraagstelling.

Karting overdekt (indoor) versus sport voor jong en oud buiten in de open ruimte (outdoor).

De kartsport wordt in binnen- en buitenland op twee manieren bedreven, te weten als recreatie (indoor) en als competitieve nationale en internationale sportbeoefening (outdoor) met Europese en Wereldkampioenschappen, onder toezicht van nationale- en internationale erkende organisaties zoals KNAF en FIA (de internationale autosport federatie).

Het verschil is direct zichtbaar aan circuits, materiaal (kart, techniek, kleding) en snelheden.



Recreatief karten (indoor karting).

Over het algemeen vindt het recreatief karten plaats in overdekte circuits/racecentra, met smallere en kortere banen, als gevolg van de beperkingen bij het bouwen van een circuit in een overdekte ruimte. Voordelen van indoor karting zijn geen invloed van de weersomstandigheden en lagere snelheden. Daarnaast is maar minimale kennis vereist bij het gezellig een ritje maken tijdens clubevent, verjaardag of bedrijfsfeestje. Met een hapje en drankje tussendoor of na afloop, gaat het om pure recreatie welke tot doel heeft om gezellig samen te zijn. Zodoende hoeft men geen rekening te houden met ingewikkelde techniek, safety rules en de om veel kennis vragende technische afstelling (tuning) van de karts zoals motortuning, keuze van banden en bijbehorende outfit. De gekozen voortbewegingstechniek is afgestemd op de maximaal, verantwoord te bereiken snelheden. Om een idee te geven:

De indoorkarts

- maximale topsnelheid: 60 km per uur
- techniek energiebron: elektrisch, gas of benzine 4-takt

De outdoor- en wedstrijdkaart

Om op succesvolle wijze op deze karts te rijden is vaardigheid, goede conditie, stuurmanskunst en kennis van techniek vereist. Ook spelen uitdagingen zoals weersomstandigheden (zon, regen, wind en temperatuur) bij het afstellen van het materiaal een cruciale rol voor het behalen van succes. Het rijden op een buitencircuit geeft aansluiting met de nationale- en internationale wedstrijd sport, die bedreven wordt op buitencircuits overeenkomstig in de FIA reglementen beschreven maatvoering. Binnencircuits kunnen niet voldoen aan die reglementen. Denk hierbij aan breedte van de baan, lengtes van rechte delen in het circuit, boogstralen van bochten, grindbakken etc. Outdoor karting sluit aan bij de internationaal vereiste techniek in de wedstrijdcompetitie.

Eisen aan de outdoor of wedstrijdkaart:

- maximale veiligheidseisen;
- maximale topsnelheid afhankelijk van het type kart van Mini tot 125 cc wedstrijd kart van 90 tot 140 km per uur;
- techniek energiebron: benzine 2-takt;
- eisen voor geluidsbeperking zijn internationaal omschreven.

Het circuit van Strijen, ooit ontwikkeld als internationaal circuit (hetgeen blijkt uit oude krantenberichten) is thans een sportieve kweekvijver, bedoeld om jonge karters kennis te laten maken met de kart en wedstrijd sport, zoals de FIA dit voorschrijft. Vervolgens wordt aansluiting gezocht met de internationale uitdagingen in deze sport. De skelterclub SHW kent dan ook een opleiding voor jongeren en steunt meer gevorderde karters.

Enthousiaste (ex-)karters leiden deze jeugd op. Doelstelling is om, naast het plezier om deze sport te kunnen bedrijven, ook succesvol regionaal, nationaal en internationaal in de wedstrijd sport te kunnen acteren. Om aansluiting te vinden bij de binnen- en buitenlandse



wedstrijdsport, moet men zich kunnen ontwikkelen op de buitencircuits. KNAF/ FIA erkende wedstrijdcircuits organiseren nationaal en internationaal kampioenschappen op buitencircuits.

Meer talentvolle rijders zoeken hun grenzen op den duur ook territoriaal. Zij gaan allengs ook de kartsport beoefenen op circuits in België, Duitsland, Frankrijk en Italië. Velen leerde het klappen van de zweep op het circuit van Strijen met grote successen.

Strijen heeft vele succesvolle karters voortgebracht zoals: Peter de Bruijn, Carlo van Dam, Robert Dirks, Nick de Bruijn, Nick de Vries en Bas Lammers die alle Europees en/of Wereldkampioen karting zijn. Het aantal Nationale kampioenen karting die op Strijen zijn begonnen is te groot om op te noemen. Strijen is de kweekvijver voor het Talent in karting/autosport. Zelfs internationale toppers zoals Kimi Raikonen, Jos Verstappen, Mika Häkkinen en Jenson Button hebben op Strijen wedstrijden gereden.

De conclusie is dan ook dat outdoor karting een tak van wedstrijdsport is met zware eisen, die tot op het hoogste niveau wordt beoefend. Indoor karting is een recreatieve tijdsbesteding. Outdoor karting laat zich niet vervangen door indoor karting.

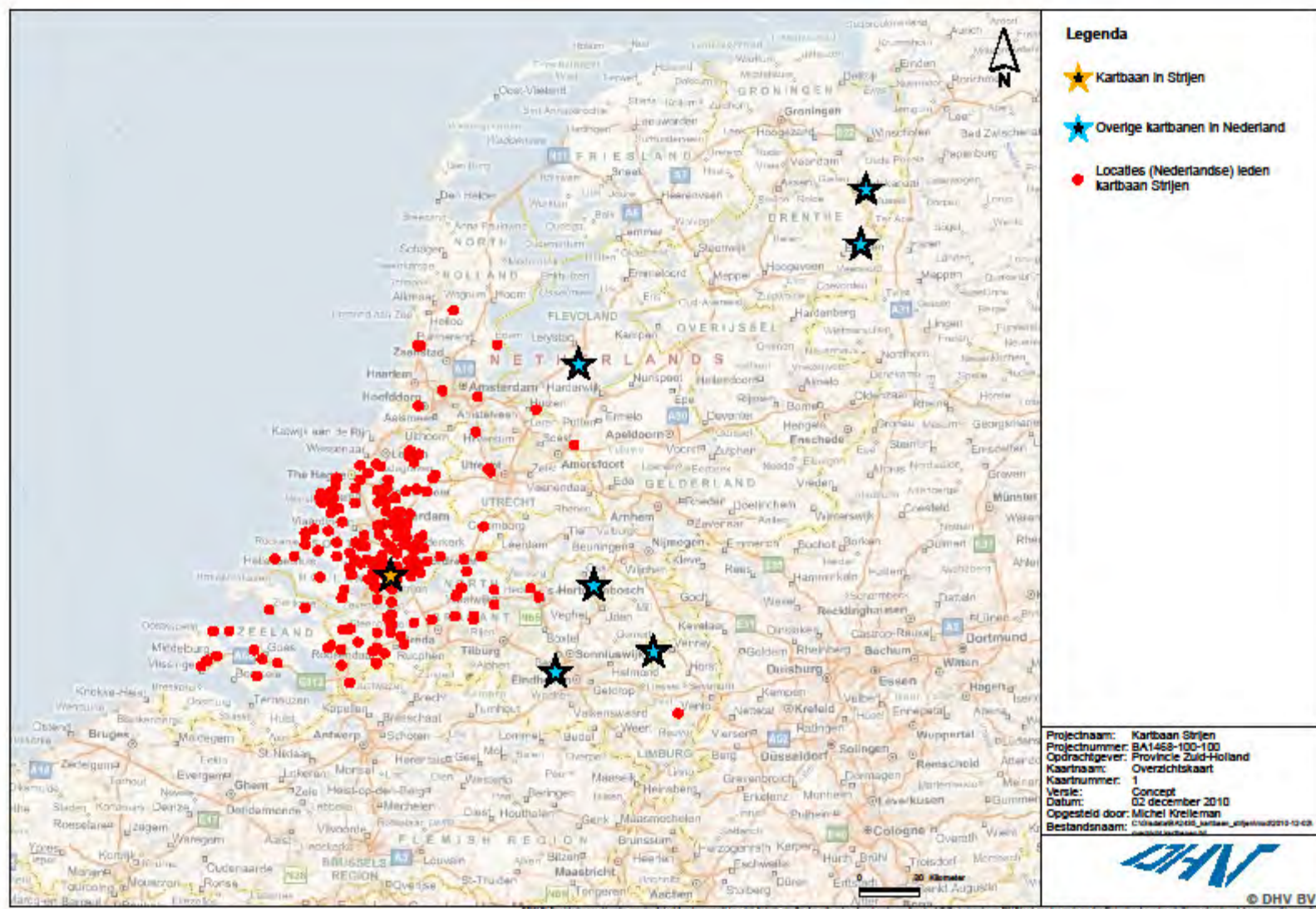
Hopende Uw vragen voldoende beantwoord te hebben verblijf ik. Mochten er desondanks bij U toch nog vragen onbeantwoord zijn gebleven, mag U hiervoor te allen tijde met mij contact opnemen.

Hoogachtend,

Knac Nationale Autosport Federatie

M.G.J. van Wesenbeeck
Accountmanager Karting

BIJLAGE 3 Verspreiding leden Skelterclub Hoeksche Waard en locaties kartbanen in Nederland

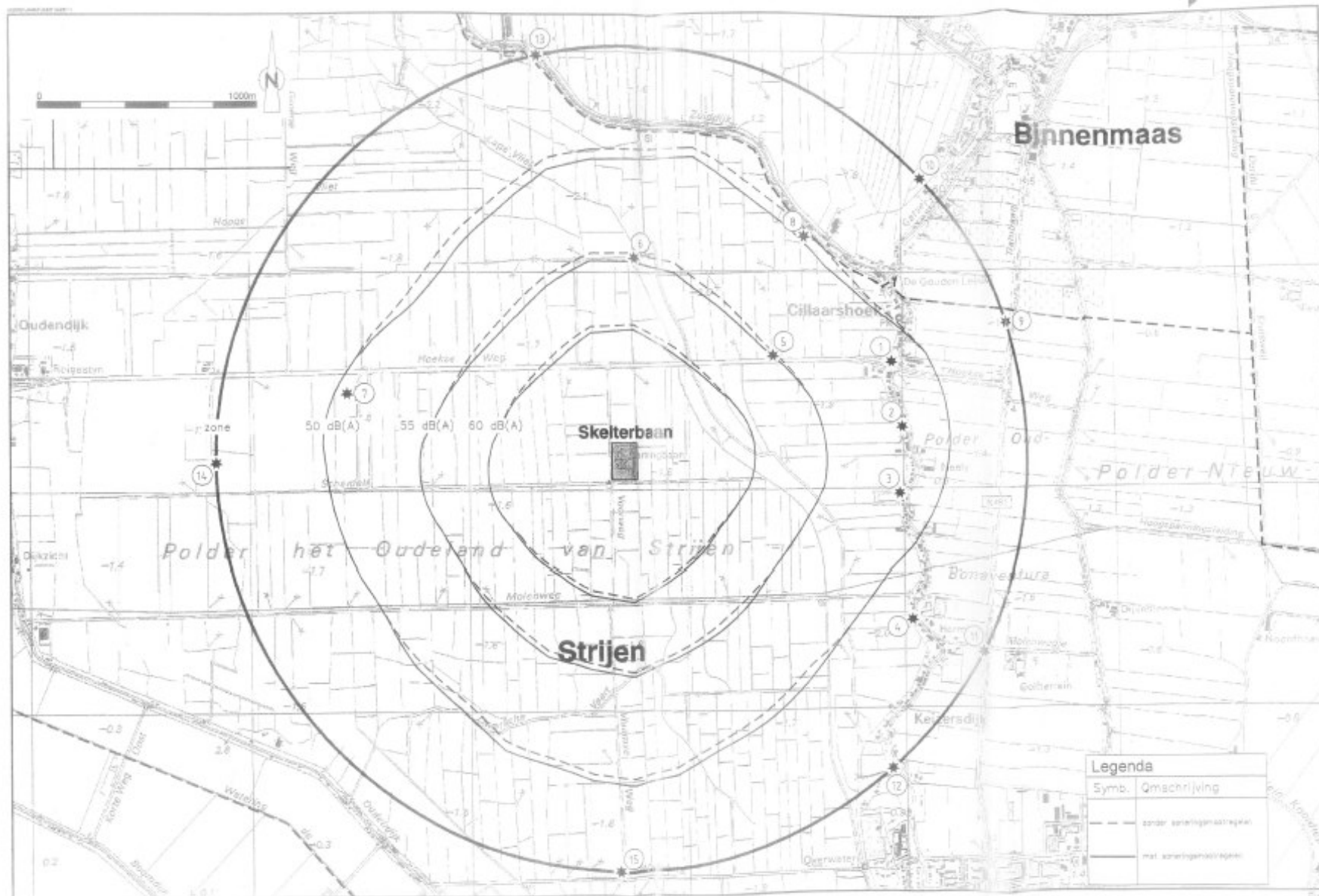


BIJLAGE 4
maatregelen

Overzichtstekening met de berekende geluidcontouren en de vastgestelde zone voor de situaties met en zonder

Situering kartbaan ten opzichte van zijn omgeving, de zonegrens, de immissieposities 1 t/m 15 en de geluidcontouren 50 dB(A), 55dB(A) en 60 dB(A) voor de situaties met en zonder maatregelen

PEUTZ



BIJLAGE 5 Specificatie sloop- en nieuwbouwkosten

Project: Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen
Dossier nr. B2435-101-101
datum: 22-11-2010



			HH.	pp	€ / eenh.	sloop	€ / eenh.	nieuwbouw	
terrein	175,00	125,00	21.875,00	m2					
baan	650,00	6,00	3.900,00	m2	35,00	136.500,00	50,00	195.000,00	
gras, incl 10cm teelaarde	21.875,00	40%	8.750,00	m2	-	-	5,00	43.750,00	
leveren zand tbv aanvullen			8.750,00	m2	7,50	65.625,00			
conditionering terrein			21.875,00	m2	4,00	87.500,00	8,00	175.000,00	
barriers (opnemen en verplaatsen)			800,00	m1	10,00	8.000,00		-	
hekwerken			600,00	m1	7,50	4.500,00	60,00	36.000,00	
verwijdering brandstof opslag			1,00	pst		15.000,00		-	
aansluiten riool tbv nieuwe lokatie (max 500m1)			1,00	pst			5.000,00	5.000,00	
aansluiten op bestaande wegen (max 500m1)			1,00	pst			7.500,00	7.500,00	
parkeer	40,00	75	3.000,00	m2	150	35,00	105.000,00	50,00	150.000,00
overig baan/verharding		25%	975,00	m2	35,00	34.125,00	50,00	48.750,00	
			48.653,00	m2					
onbebouwd			26.778,00-	m2					
bomen	600,00	m1	120,00	st			150,00	18.000,00	
verlichting			50,00	st			1.800,00	90.000,00	
gebouwen	500,00	3,00	1.500,00	m3	25,00	37.500,00	1.100,00	550.000,00	
tribunes	nvt			pst		-	-	-	
					€.	493.750,00	€.	1.319.000,00	
nader te detaileren	15%				€.	74.062,50	€.	197.850,00	
					€.	567.812,50	€.	1.516.850,00	
algemene bouwplaatskosten	10%				€.	56.781,25	€.	151.685,00	
					€.	624.593,75	€.	1.668.535,00	
algemene kosten	7%				€.	43.721,56	€.	116.797,45	
					€.	668.315,31	€.	1.785.332,45	
winst en risico	3%				€.	20.049,46	€.	53.559,97	
					€.	688.364,77	€.	1.838.892,42	
onvoorzien (onder- of overschrijdings kans)	20%				€.	137.672,95	€.	367.778,48	
					€.	826.037,73	€.	2.206.670,91	
bijkomende kosten	6%				€.	49.562,26	€.	132.400,25	
					€.	875.599,99	€.	2.339.071,16	
BTW	19%				€.	166.364,00	€.	444.423,52	
					€.	1.041.963,99	€.	2.783.494,68	
totaal bouwkosten + bijkomende kosten (incl btw)					€.		€.	3.825.459	

toelichting:

sloop

- aannames asfalt: 15 cm dik teerhoudend, verwijderen tot de fundering
- conditionering terrein:
 - verwijderen lichtmasten, riolering, afval,
 - geen bomen verwijderen
- barriers kunststof elementen meenemen
- brandstoftank verwijderen en saneren grond

- gebouwen: bestaande bebouwing voornamelijk container units.
- geen kosten voor asbestverwijdering opgenomen

nieuwbouw

- uitgangspunt nieuwe lokatie: grasland
- aannames: 60% verhard, 40% gras
- verleggen kabels en leidingen niet opgenomen
- geen rekening gehouden met bodemgesteldheid
- conditionering terrein:
 - opschonen terrein
 - geen bomen verwijderen
- straat ontwatering, maaien en frezen grond

- aannames asfalt: 15 cm dik, incl cunet en fundering
- incl drainage en/of riolering
- parkeren: op asfalt
- overige verhardingen: asfalt
- bomen: jonge beplanting (16-18cm)
- verlichting: standaard lichtmast, gem prijs

- nieuwe gebouwen conform kosten kantine sportvereniging

- bijkomende kosten bestaan uit advieskosten, leges, aansluitkosten etc.
- geen onderscheid kunnen maken tussen verschillende lokaties
- peildatum nov. 2010

Bijlage 3 Verplaatsingsonderzoek Zeeland, Noord-Brabant

CONCEPT

Verplaatsingsonderzoek

Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven in de
provincies Zeeland en Noord-Brabant.

Gemeente Strijen

oktober 2011
Concept

CONCEPT

Verplaatsingsonderzoek

Kartbaan Strijen

Een onderzoek naar alternatieven in de
provincies Zeeland en Noord-Brabant.

dossier : BA5908-101-100

registratienummer : WN-ZH20110023

versie : 1

classificatie : Alleen voor intern gebruik

Gemeente Strijen

oktober 2011

Concept

INHOUD

BLAD

1	SAMENVATTING	3
2	LEESWIJZER	4
3	AANLEIDING	5
3.1	Historie	5
3.2	Mogelijkheden voor verplaatsing	6
3.3	Kernvraag	7
3.4	Op zoek naar potentieel geschikte locaties	9
3.5	Harde belemmeringen	9
3.6	Zachte belemmeringen	2
4	LOCATIE-ANALYSE	7
4.1	Selectie van geschikte gebieden	7
5	CONCLUSIES	9

1 **SAMENVATTING**

Samenvatting, pm

2 LEESWIJZER

In hoofdstuk 3 wordt er een korte historie van de kartbaan en het proces tot nu toe gegeven en wordt de aanpak van voorliggend onderzoek uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden de zoekgebieden en mogelijke locaties in kaartbeelden verduidelijk. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 conclusies getrokken.

3 AANLEIDING

In 1964 werd één van de eerste kartbanen van Nederland in het Oudeland van Strijen aangelegd. Op deze baan worden regionale, nationale en internationale wedstrijden gereden. De kartbaan ligt in de open lucht ten noordwesten van het dorp Strijen en ten westen van Cilaarshoek, aan de Voorweg nummer 1. Het circuit is 650 meter lang en heeft een oppervlakte van circa 2,2 hectare.

De Skelterclub Hoeksche Waard (SHW) exploiteert de kartbaan en heeft als doel de kartsport te promoten en voor haar leden wedstrijden en activiteiten te organiseren. Omdat SHW in de eerste uren van de kartsport in Nederland is opgericht is het nu de oudste kartvereniging van Nederland.

Het omvangrijke buitengebied van Strijen kenmerkt zich door een open agrarisch gebied en de polder *'Het Oudeland van Strijen'*. Het gebied maakt deel uit van het Nationaal Landschap Hoeksche Waard en is in 2000 is aangewezen als Speciale Beschermingszone van de Vogelrichtlijn en in 2007 als Natura 2000-gebied. De kartbaan ligt tevens in de Ecologische Hoofdstructuur, zoals vastgelegd in het streekplan Zuid-Holland Zuid uit 2007. Ook in de onlangs (2 juli jl.) vastgestelde Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland valt de locatie van de kartbaan binnen Ecologische Hoofdstructuur en is het omgeven door het Natura 2000-gebied.

3.1 Historie

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland heeft op 15 juli 2008 positief besloten over het bestemmingsplan "Polder het Oudeland, 1^e herziening", dat door de gemeenteraad van Strijen is vastgesteld. Het bestemmingsplan van de gemeente Strijen voorziet in een planologische regeling voor de bestaande kartbaan met een oppervlakte van circa 2,2 hectare in het landelijke gebied van Strijen.

Tegen dit besluit is beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens de Raad van State is het plan vastgesteld in strijd met artikel 3.2 Awb (zorgvuldigheid en belangenafweging) en heeft het college van GS ten onrechte tot goedkeuring besloten. De Raad van State heeft het besluit van de GS op 3 maart 2010 vernietigd en goedkeuring onthouden aan het plan. De kartbaan beschikt over een onherroepelijke milieuvergunning.

Zowel de gemeenteraad van Strijen als het college van GS hebben zich op het standpunt gesteld dat de kartbaan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, maar dat onvoldoende aannemelijk is dat de kartbaan binnen de planperiode kan verplaatst of worden opgeheven. Er is wel onderzoek gedaan naar alternatieve locaties, maar dit heeft niet geleid tot haalbare opties. Daarbij zijn de kosten voor verplaatsing geschat op ongeveer € 10 miljoen, waarvoor onvoldoende financiële middelen beschikbaar zouden zijn. Aangezien er dus geen zicht is op de verplaatsing binnen de planperiode, hebben zowel de gemeenteraad als het college van GS besloten tot de planologische regeling in het bestemmingsplan. Echter, de Raad van State is van mening dat er zorgvuldiger onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheden voor verplaatsing van de kartbaan, of de beëindiging van het gebruik. Daarnaast

zullen ook de mogelijkheden moeten worden onderzocht de kartbaan overdekt, op een andere locatie, aan te leggen. Dit moet zijn onderzocht voordat eventueel tot de beslissing kan worden gekomen om de kartbaan op de huidige locatie planologisch in te passen. Bovendien heeft de Raad van State zich op het standpunt gesteld dat er 'onvoldoende is geïnventariseerd of er bij de betrokken overheden of andere instellingen bereidheid bestaat financieel bij te dragen, dan wel anderszins (...) mogelijkheden bestaan om tot een financiering te komen.¹

In 2010 heeft de provincie Zuid-Holland aan DHV de opdracht gegeven om een verplaatsingsonderzoek voor de Kartbaan Strijen uit te voeren. In december 2010 is daarvan het resultaat opgeleverd, in de vorm van de rapportage 'Verplaatsingsonderzoek Kartbaan Strijen, een onderzoek naar alternatieven', d.d. 17 december 2010 met kenm. WN-ZH20100076. Hierin is de gehele provincie Zuid-Holland onderzocht op haalbaarheid voor een alternatieve vestigingslocatie voor de kartbaan Strijen. Binnen de provinciegrenzen zijn 5 zoekgebieden en daarbinnen 8 mogelijke locaties nader onderzocht op haalbaarheid. Conclusie van dat onderzoek is, dat er op iedere locatie aandachtspunten zijn die in meer of mindere mate als belemmering kunnen worden gezien om vestiging van de kartbaan in haar huidige vorm mogelijk te maken. Na afweging binnen de provinciale bestuur is aldaar besloten dat de provincie geen kansen ziet om de kartbaan op een andere locatie dan de huidige een plek te geven.

¹ Uitspraak Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, zaaknr. 200806422/1/R1, d.d. 3 maart 2010.

Met dit besluit is het planologische knelpunt binnen de gemeente Strijen blijven bestaan. Hoewel formeel aan het verzoek van de Raad van State om zorgvuldiger onderzoek te doen naar een alternatieve vestigingslocatie is voldaan door voornoemd onderzoek, hecht de gemeente Strijen eraan om ook mogelijke alternatieven buiten de provinciegrenzen van Zuid-Holland te verkennen. Immers, uit eerder onderzoek is gebleken dat de leden van de kartbaan zich voor het merendeel binnen een straal van 50 km om de huidige kartbaan bevinden. Dat betekent dat verplaatsing naar de provincie Noord-Brabant of de provincie Zeeland wat dat betreft een aanvaardbare optie zou zijn.

3.2 Mogelijkheden voor verplaatsing

In juli 2011 heeft de gemeente Strijen DHV gevraagd een vervolgonderzoek uit te voeren naar mogelijke alternatieve vestigingslocaties buiten de provincie Zuid-Holland, maar binnen een straal van 50 km om de huidige kartbaan heen.

Het gaat hier om een ruimtelijke analyse waarbij we ons concentreren op de milieuhygiënische inpassingsmogelijkheden op basis van GIS². Een verkenning van de financiële haalbaarheid en mogelijke financieringsbronnen maakt geen deel uit van de vraag van de gemeente Strijen.

Beoogd wordt dat op basis van de GIS-analyse een beeld kan worden verkregen over zoekgebieden waar een alternatieve vestiging van de kartbaan

² GIS: Geografische Informatiesystemen waarmee geografische informatie over ruimtelijke objecten kan worden opgeslagen en bewerkt.

Strijen mogelijk plaats zou kunnen vinden. Het betreft hierbij een verkenning. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling in deze rapportage zekerheid te geven over definitieve mogelijkheden; nader onderzoek naar de exacte lokale kansen en belemmeringen dient altijd plaats te vinden indien een mogelijk kansrijke locatie is gedefinieerd.

3.3 Kernvraag

De onderzoeksvraag die door de gemeente Strijen aan DHV is gesteld is de volgende:

Zijn er buiten de provincie Zuid-Holland, maar binnen een straal van 50 km om de huidige kartbaan, locaties aanwezig waar de huidige kartbaan naartoe verplaatst zou kunnen worden?

De uitgangspunten die we bij dit onderzoek hanteren zijn:

- de huidige oppervlakte van de kartbaan;
- het huidig gebruik van de kartbaan;
- zoekgebied ligt buiten de provincie Zuid-Holland, maar binnen een straal van 50 km om de locatie van de huidige kartbaan;
- de uitspraak van de Raad van State van 3 maart 2010;
- De rapportage 'Verplaatsingsonderzoek kartbaan Strijen', d.d. 17-12 10, kenm. WN-ZH20100076.
- **N.B. Vanwege het vooralsnog ontbreken van de benodigde gegevens betreffende verspreid liggende bebouwing in de provincie Zeeland (Top10NL, zachte belemmering), kan er op dit moment (oktober 2011)**

nog geen complete analyse voor die provincie gemaakt worden. Met de gemeente Strijen is overeengekomen dat het onderzoek in deze conceptrapportage zoveel als mogelijk wordt gecompleteerd in afwachting van de benodigde gegevens. Concreet houdt dit in dat de provincie Noord-Brabant, voor zover binnen een straal van 50 km om de huidige locatie van de kartbaan gelegen, is beschouwd op alle in dit conceptonderzoek gedefinieerde belemmeringen en dat een gebied met diezelfde afstandsbeperking binnen de provincie Zeeland is onderzocht behoudens de verspreid liggende bebouwing.

Dit onderzoek kan als onderbouwing worden gebruikt voor besluitvorming door de gemeente Strijen over de toekomst van de kartbaan.

Figuur 1: De ligging van de kartbaan in het landelijk gebied van de gemeente Strijen



3.4 Op zoek naar potentieel geschikte locaties

Het plangebied van dit onderzoek is het Nederlands grondgebied binnen een straal van 50 km om de locatie van de huidige kartbaan, voor zover dat niet binnen de provincie Zuid-Holland ligt. In essentie is dit een deel van de provincies Noord-Brabant en Zeeland.

Met behulp van GIS zijn over het plangebied kaartlagen met belemmeringen gelegd, waardoor het beschikbare gebied steeds verder wordt afgepeld. Zo wordt de letterlijke en figuurlijke speelruimte bepaald voor een alternatieve vestigingslocatie van de kartbaan. Daarbij zijn er locaties waar een kartbaan onmogelijk (of slechts met zeer grote ruimtelijke, maatschappelijke en/of bestuurlijke implicaties) ingepast zou kunnen worden. Deze belemmeringen noemen we 'hard'. Daarnaast is er een aantal belemmeringen die wat minder 'hard' van aard zijn. Die zijn met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht te overkomen. Dit zijn de zogenaamde 'zachte' belemmeringen.

Hierdoor blijft een aantal zoekgebieden over dat potentieel geschikt is als vestigingsplaats voor een nieuwe kartbaan.

3.5 Harde belemmeringen

Het plangebied is aangegeven als potentieel zoekgebied voor een alternatieve locatie voor de kartbaan Strijen. Er is echter een aantal harde belemmeringen die op voorhand het zoekgebied verkleinen. In dit onderzoek zijn de volgende gronden uitgesloten:

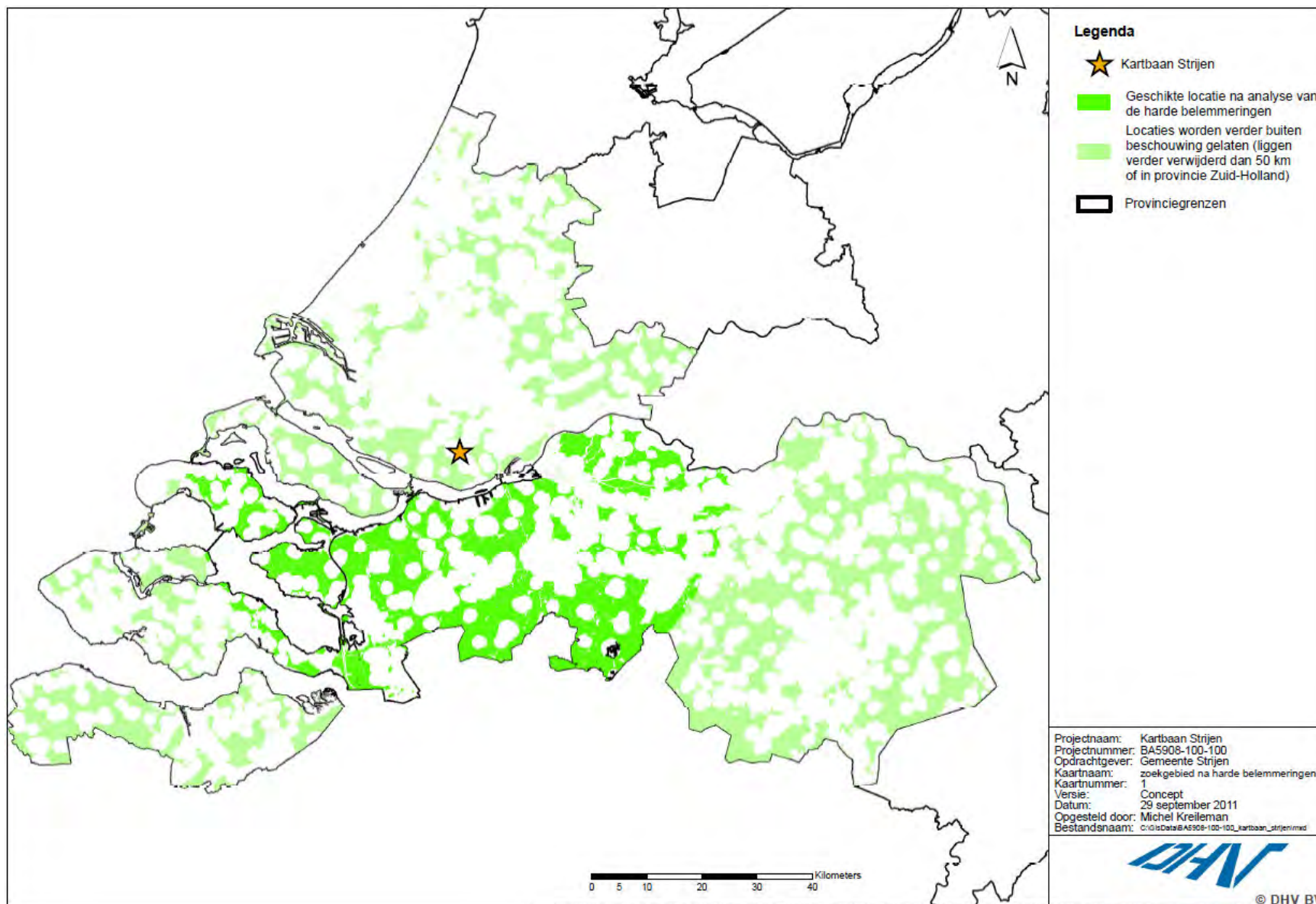
- Aaneengesloten woonbebouwing (bebouwde kom), inclusief aanbevolen richtafstand VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering';

- Infrastructuur (wegen, vaarwegen);
- Oppervlaktewater;
- Natura 2000-gebieden;

Het is niet reëel te veronderstellen dat op plaatsen waar zich één van deze functies bevinden, een kartbaan gesitueerd kan worden.

Het resultaat van deze stap is een kaart waarop de gebieden zichtbaar zijn die geen, of slechts in beperkte mate, belemmeringen kennen voor de inpassing van een kartbaan. Daarbij zijn de zachte belemmeringen nog niet geëlimineerd.

De kaart is op de volgende pagina weergegeven. Te zien valt dat de gebieden waar zich harde belemmeringen bevinden, als witte vlekken uit de ondergrond zijn gehaald. De groene gebieden zijn de gebieden waar zich geen harde belemmeringen bevinden. Binnen deze gebieden kan dus worden gezocht naar gebieden die ook vrij zijn van 'zachte' belemmeringen. Meer daarover in §3.6.



Gemeente Strijen/Verplaatsingsonderzoek

WN-ZH20110023

Alleen voor intern gebruik

27 oktober 2011, versie 1

- 10 -

3.6 Zachte belemmeringen

Naast de harde belemmeringen zijn er ook belemmeringen die met enige ruimtelijke en bestuurlijke inspanning wellicht weggenomen kunnen worden. De volgende belemmeringen zijn in dit onderzoek als 'zacht' aangemerkt:

Aangeleverd door Provincie Noord-Brabant:

- Ecologie:
 - Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief zoekgebied en bufferzones.
 - Natuurbeheergebied
 - Agrarische Hoofdstructuur (AHS)
 - Groene Hoofdstructuur (GHS)
- Landschap:
 - Nationaal landschap
 - Nationaal park
 - Robuuste verbindingen
 - Belvédère gebied
 - UNESCO Werelderfgoed
- Bodem³
 - Terrein van archeologische waarde
 - Archeologisch landschap
 - Cultuurhistorisch waardevolle gebieden
 - Aardkundig waardevolle gebieden

³ De archeologische verwachtingskaart is bewust niet meegenomen in dit onderzoek, omdat deze landsdekkend is. Dit betekent dat deze laag direct elke alternatieve vestigingslocatie zou uitsluiten.

- Monumenten volgens Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
- Stads- en dorpsgezichten volgens RCE.
- Verspreid liggende woningen, en
- Hoofdkabels en -leidingen

Aangeleverd door Provincie Zeeland:

- Ecologie:
 - Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief zoekgebied en bufferzones.
 - Bestaande natuur en bosgebied
 - Natuurgebied (Nationaal Park Oosterschelde)
 - Natuurcompensatieproject
 - Agrarische Hoofdstructuur (AHS)
 - Groene Hoofdstructuur (GHS)
- Landschap:
 - Nationaal landschap
 - Nationaal park
 - Robuuste verbindingen
 - Belvédère gebied
 - UNESCO Werelderfgoed
- Bodem⁴
 - Terrein van archeologische waarde
 - Archeologisch landschap
 - Cultuurhistorisch waardevolle gebieden
 - Aardkundig waardevolle gebieden

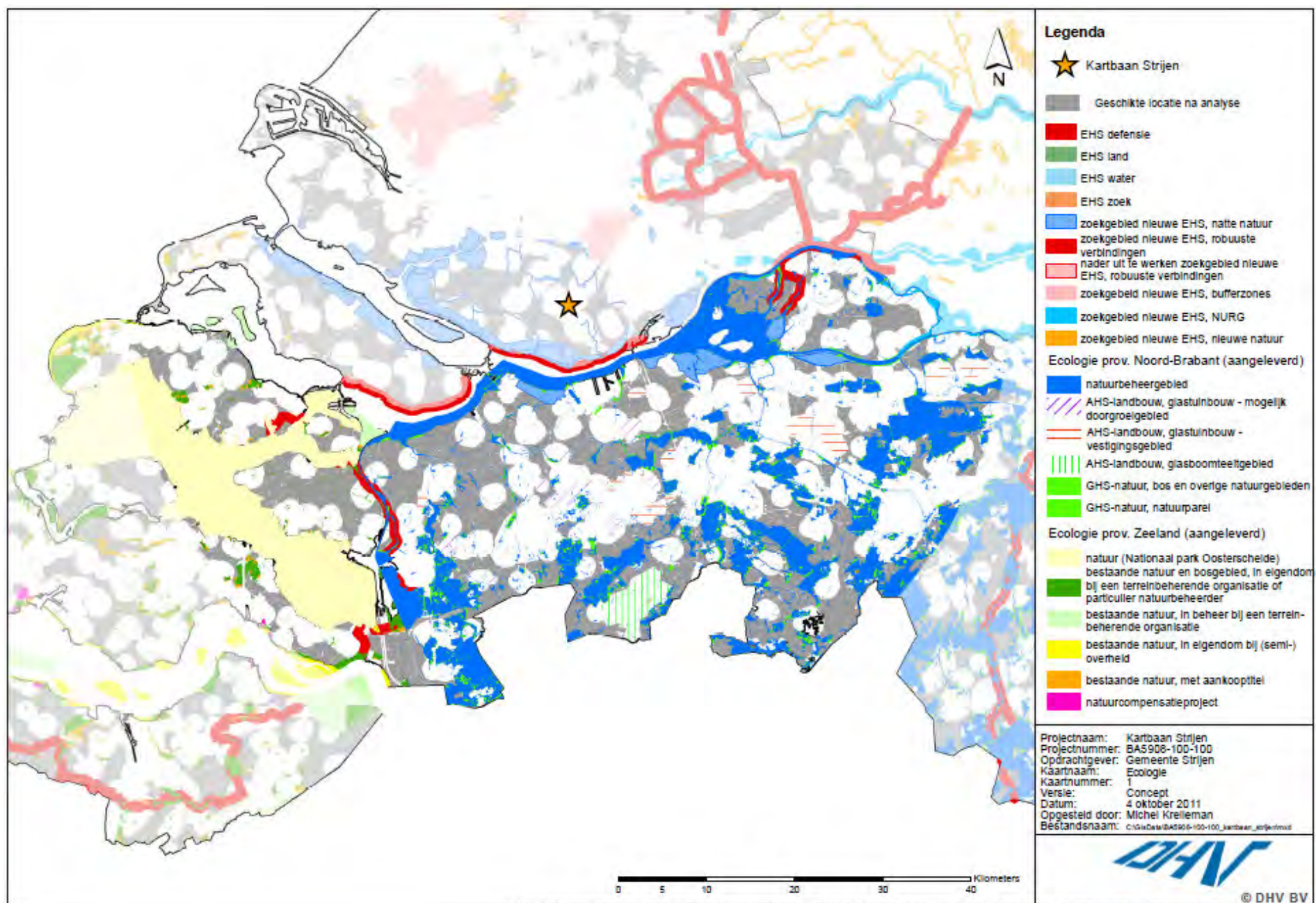
⁴ Zie voetnoot 3

- Monumenten volgens Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
 - Stads- en dorpsgezichten volgens RCE.
- Hoofdkabels en –leidingen

De data voor verspreid liggende bebouwing is voor de provincie Zeeland vooralsnog niet aangeleverd. Een definitieve conclusie voor die provincie is dan ook nog niet te geven.

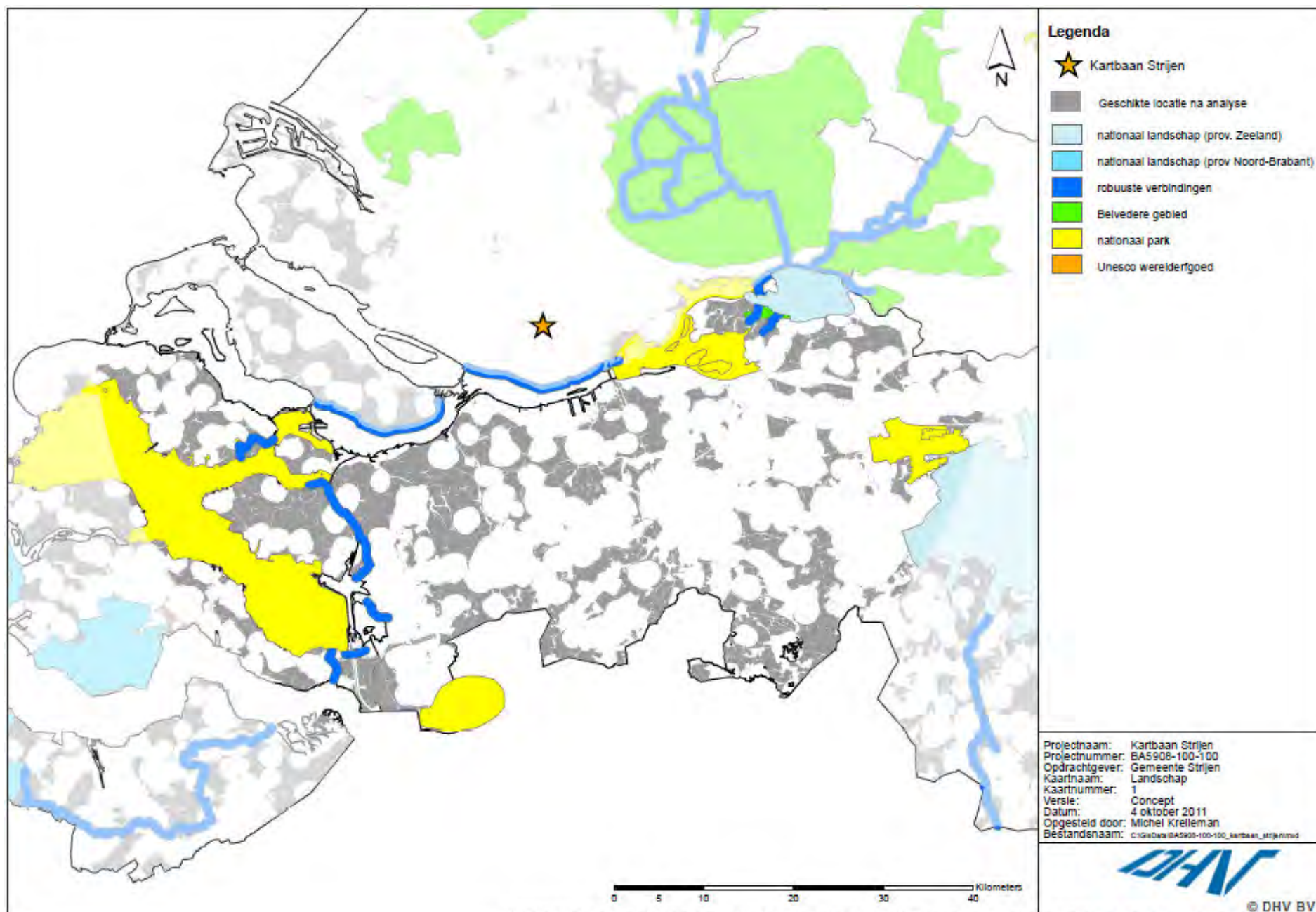
Van iedere belemmering is een kaartlaag gemaakt die over de voorgaande laag wordt gelegd, zodat het zoekgebied voor de kartbaan zichtbaar wordt. Kabels en leidingen zijn niet van het areaal afgehaald, maar zijn op de kaart aangegeven. Het is niet mogelijk om in dit stadium van onderzoek de volledige weergave van alle kabels en leidingen aan te geven op de kaart. Daarom zijn slechts de hoofdleidingen en –kabels aangegeven. Bij een uitwerking van een mogelijk geschikte locatie zal moeten worden bezien of eventuele kabels en leidingen een onoverkomelijk probleem geven. De verwachting is, dat dit in de uitvoering altijd wel op te lossen zal zijn.

Op de volgende pagina's worden de verschillende kaarten –achtereenvolgens Ecologie, Landschap en Bodem - weergegeven. Telkens geeft het grijs gekleurde gebied de mogelijke ruimte voor vestiging van de kartbaan weer.



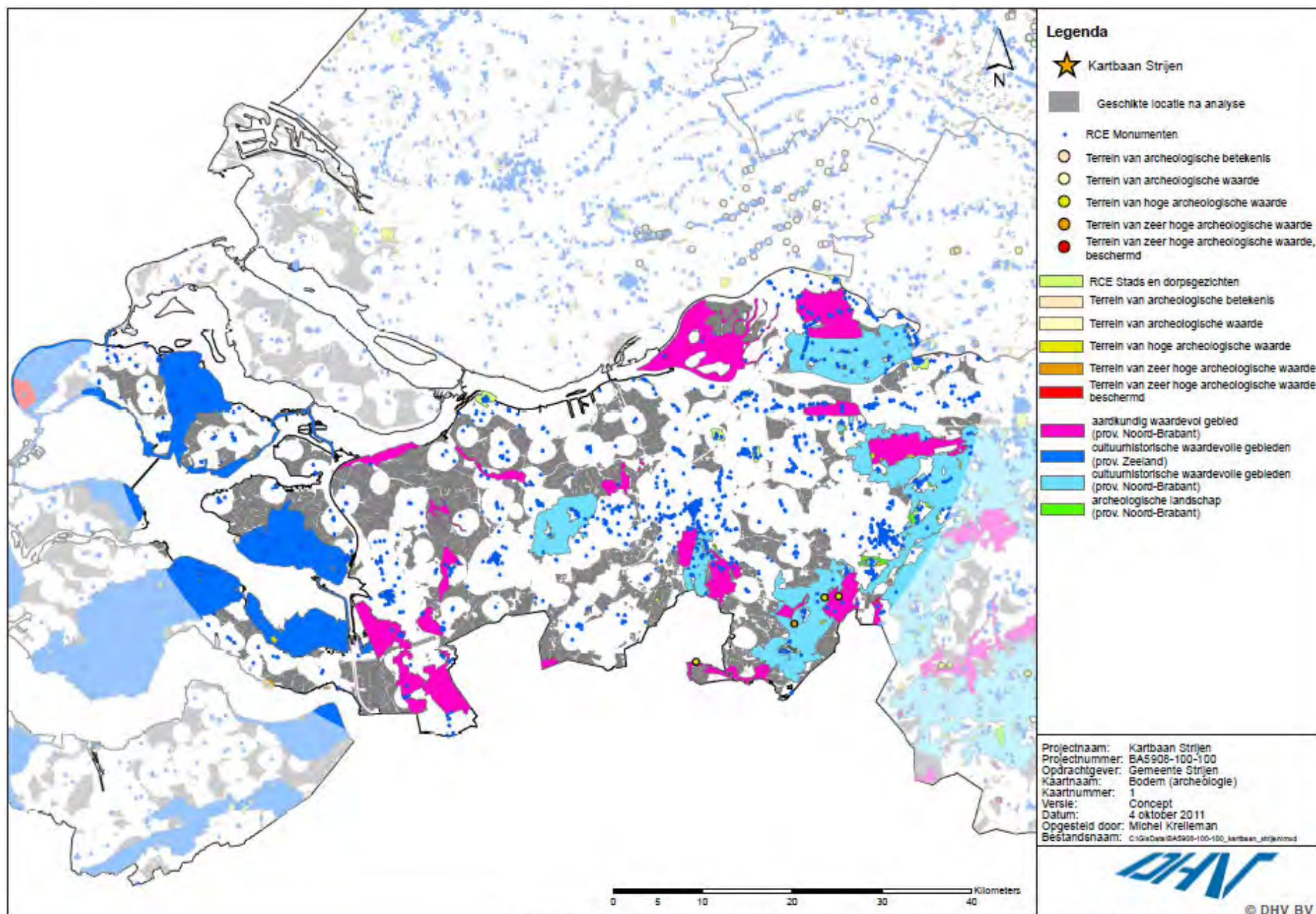
WN-ZH20110023

Alleen voor intern gebruik



WN-ZH20110023

Alleen voor intern gebruik



WN-ZH20110023

Alleen voor intern gebruik

4 LOCATIE-ANALYSE

4.1 Selectie van geschikte gebieden

De deductie van harde en zachte belemmeringen uit hoofdstuk 3 leiden tot potentiële zoekgebieden. In eerste instantie wordt gekeken naar die gebieden waar zich noch harde, noch zachte belemmeringen bevinden. Aanname is dat die gebieden het meest kansrijk zijn om plaatsing van de kartbaan te kunnen faciliteren.

Het resultaat van de verkenningen zoals in hoofdstuk 3 beschreven, is een kaart met daarop vijf belemmeringvrije gebieden in groen en omcirkeld aangegeven. Twee van de vijf gebieden zijn echter zeker te klein om een kartbaan met een gewenste minimale grootte van 2,2 ha (huidige omvang) te kunnen herbergen.

De zoekgebieden zijn aldus te benoemen:

- 1) **Lepelstraat** (kruising Rubeerdijk en Kladsedijk)
- 2) **Nieuw – Vossemeer** (Hollaerdijk, ten zuiden van N257)
- 3) **Dinteloord** (Kruising Molenweg en Zuidlangeweg)

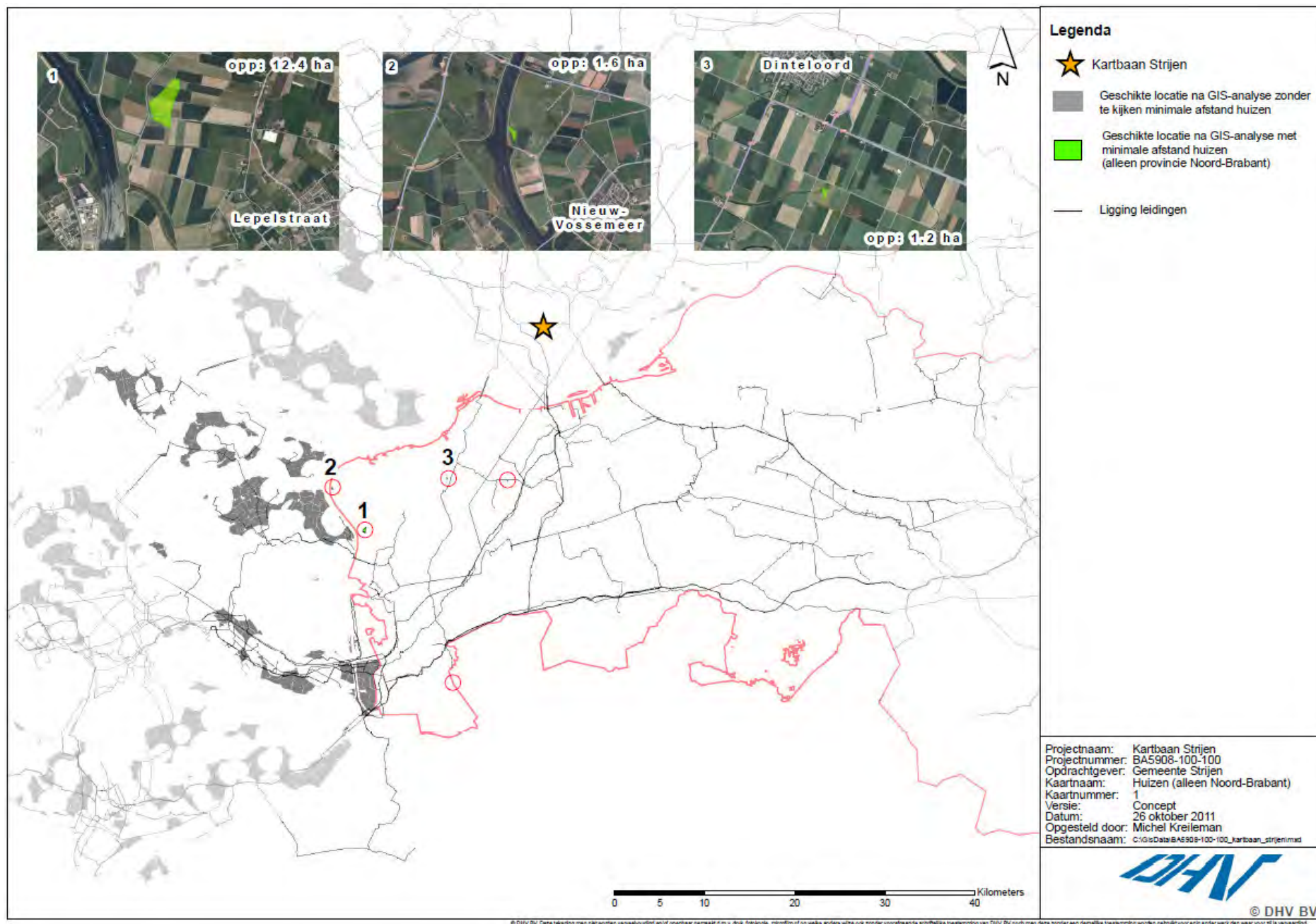
Voor Nieuw-Vossemeer en Dinteloord geldt dat de oppervlakte van het zoekgebied enigszins in de buurt komt van de gewenste oppervlakte, maar nog steeds voldoen zij niet aan de gewenste 2,2 ha. Wellicht is er in de configuratie van een mogelijke toekomstige kartbaan nog enkele m2 winst te behalen. Waardoor met een enigszins beperkte oppervlakte volstaan kan worden.

Slechts op één locatie is daadwerkelijk voldoende ruimte; Lepelstraat (kruising Rubeerdijk en Kladsedijk).

Op de volgende pagina is de kaart weergegeven met de zoekgebieden binnen de provincie Noord-Brabant (groene, omcirkelde gebieden) en Zeeland (grijze gebieden). Nadere beschouwing kan plaatsvinden wanneer GISdata verspreid liggende bebouwing is ontvangen).



Figuur 2: Locatie Lepelstraat (kruising Rubeerdijk en Kladsedijk) (ri. NO)



WN-ZH20110023

Alleen voor intern gebruik

5 CONCLUSIES

De huidige kartbaan in Strijen bevindt zich in een ongewenste situatie, onder meer omdat het zich in een Stillegebied bevindt en bovendien Ecologische Hoofdstructuur is. Bovendien wordt de locatie omsloten door Natura2000-gebied. Een eerdere verkenning van de verplaatsingsmogelijkheden binnen de provincie Zuid-Holland heeft niet geleid tot een alternatieve vestigingslocatie.

In voorliggend onderzoek is een aantal locaties buiten de provincie Zuid-Holland, binnen de provincies Noord-Brabant en Zeeland, voor zover binnen een straal van 50 km om de huidige kartbaan heen, nader beschouwd op mogelijkheden om de locatie geschikt te maken als nieuwe vestigingsplaats voor een kartbaan. Zij zijn in eerste instantie geselecteerd op mogelijkheid om een kartbaan - in vorm en functie gelijk aan de kartbaan zoals die zich nu in Strijen bevindt – te kunnen huisvesten. Het gaat dan concreet om de volgende locaties:

- 1) **Lepelstraat** (kruising Rubeerdijk en Kladsedijk)
- 2) **Nieuw – Vossemeer** (Hollaerdijk, ten zuiden van N257)
- 3) **Dinteloord** (Kruising Molenweg en Zuidlangeweg)

Slechts op de locatie Lepelstraat (kruising Rubeerdijk en Kladsedijk) is daadwerkelijk voldoende ruimte om de kartbaan in de gewenste huidige omvang (2,2 ha) te verplaatsen. Er zal vervolgonderzoek moeten plaatsvinden

om de aandachtspunten op deze locatie te benoemen en kansen en beperkingen te beschouwen om een definitief oordeel te kunnen geven over de haalbaarheid.

COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Strijen
Project	: CONCEPT Verplaatsingsonderzoek
Dossier	: BA5908-101-100
Omvang rapport	: 10 pagina's
Auteur	: M.P. Scheerder
Bijdrage	: M. Kreileman
Interne controle	:
Projectleider	: M. Scheerder
Projectmanager	: S. Grevink
Datum	: 27 oktober 2011
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Urban and Regional Development

Waldorpstraat 13G

2521 CA Den Haag

Postbus 93059

2509 AB Den Haag

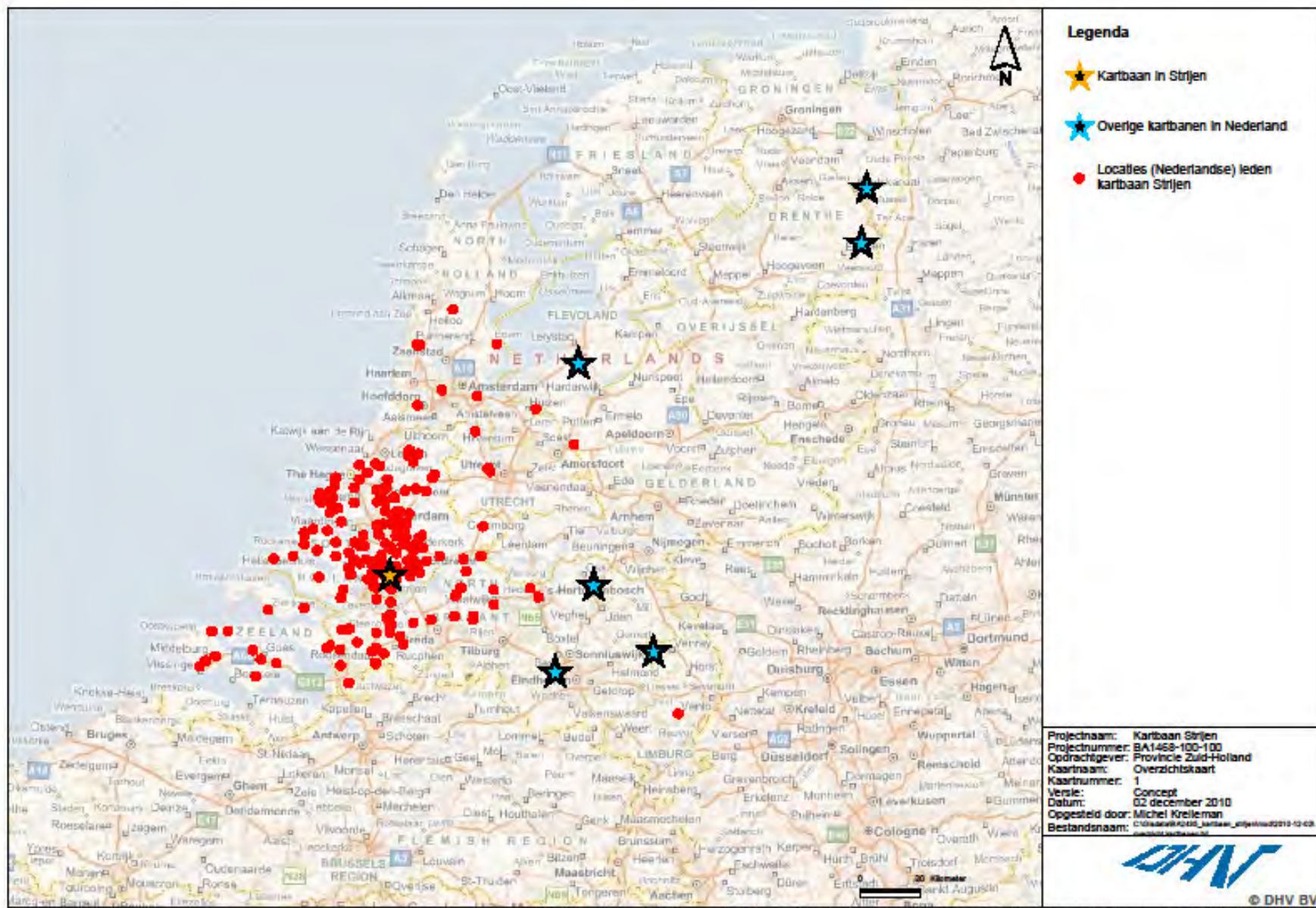
T (070) 314 33 33

F (070) 326 28 91

E denhaag@dhv.com

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Verspreiding leden Skelterclub Hoeksche Waard en locaties kartbanen in Nederland



Gemeente Strijen/Verplaatsingsonderzoek

WN-ZH20110023

Aleen voor intern gebruik

bijlage 1

- 2 -

BIJLAGE 2 Overzichtstekening met de berekende geluidcontouren en de vastgestelde zone voor de situaties met en zonder maatregelen



Inhoudsopgave

		49
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	51
Artikel 1	Begrippen	51
Artikel 2	Wijze van meten	53
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	55
Artikel 3	Groen	55
Artikel 4	Sport - Kartbaan	56
Artikel 5	Waarde - Archeologie	57
Hoofdstuk 3	Algemene regels	59
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	59
Artikel 7	Algemene bouwregels	59
Artikel 8	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	59
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	59
Artikel 10	Algemene wijzigingsregels	60
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	61
Artikel 11	Overgangsrecht	61
Artikel 12	Slotregel	62



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan Kartbaan 2012 als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0617.06170016332001-0001 van de gemeente Strijen.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of een figuur, waar gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bebouwing

een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.6 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.7 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.8 bouwen

plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

1.9 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.10 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge deze regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.11 bouwperceelgrens

een grens van een bouwperceel.

1.12 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.13 bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.14 kampeermiddelen

niet als een bouwwerk aan te merken vouwwagens, kampeerauto's, caravans of hiermee gelijk te stellen onderkomens, die bestemd zijn voor recreatief verblijf en waarbij de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.15 kantine

een bedrijfsmatig geëxploiteerde bedrijfsruimte waarde gebruikers en bezoekers van de kartbaan versnaperingen en/of dranken kunnen kopen.

1.16 peil

- a. voor gebouwen die onmiddellijk aan de weg grenzen: de hoogte van die weg;
- b. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld, op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling en de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstanden het kleinst zijn.

2.2 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.3 breedte, lengte en diepte van een gebouw

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidingsmuren.

2.4 goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.5 oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. beplantingen;
- b. geluidsbeperkende voorzieningen;
- c. bermen en bermsloten;
- d. bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging of sierwater.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 2 m.

Artikel 4 Sport - Kartbaan

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Sport - Kartbaan' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een kartbaan met bijbehorende voorzieningen met inbegrip van een kantine en geluidsbeperkende voorzieningen;
- b. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en toegangswegen;

4.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-tribune' is uitsluitend een tribune toegestaan;
- c. de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m;
- d. in afwijking van het in sub d mag de bouwhoogte van lichtmasten en vlaggenmasten, voor zover aanwezig ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan, ten hoogste 5 m bedragen;
- e. de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen bedraagt per bouwvlak niet meer dan met de aanduiding 'maximum oppervlakte' is aangeduid; indien geen maximum oppervlakte is aangegeven, geldt dat het bouwvlak volledig mag worden bebouwd met gebouwen en overkappingen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. het plaatsen of stallen van kampeermiddelen ten behoeve van overnachting is niet toegestaan;
- b. het verkopen en/of uitstallen van goederen is niet toegestaan;
- c. de oppervlakte van een kantine bedraagt ten hoogste 240 m².

4.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om de bestemming van de gronden te wijzigen ten behoeve van natuur indien voldoende zekerheid bestaat omtrent het gebruik en/of de inrichting van de gronden als natuurgebied.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

5.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 5.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 100 m²;
 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 30 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Uitvoeringsverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Archeologie zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 30 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

5.3.2 Uitzondering op het uitvoeringsverbod

Het verbod van lid 5.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 5.2 in acht is genomen;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m²;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- d. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

5.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 5.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

7.1 Overschrijding bouwgrenzen

De bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingen, aanduidingsgrenzen en regels worden overschreden door:

- a. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, balkons, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding ten hoogste 2,5 m bedraagt;
- b. tot gebouwen behorende erkers en serres, mits de overschrijding ten hoogste 2 m bedraagt;
- c. andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding ten hoogste 1,5 m bedraagt.

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De voorschriften van stedenbouwkundige aard en de bereikbaarheidseisen van paragraaf 2.5 van de bouwverordening zijn uitsluitend van toepassing, voor zover het betreft:

- a. de ruimte tussen bouwwerken;
- b. parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

9.1 Maten en bouwgrenzen

Tenzij op grond van hoofdstuk 2 reeds afwijking mogelijk is, kan bij een omgevingsvergunning worden afgeweken van de regels voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen ten hoogste 3 m bedragen en het bouwvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

De omgevingsvergunning wordt niet verleend, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

10.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. dit lid onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het bestemmingsplan Kartbaan 2012'.