

# **ADVIES**

VAN

## **DE PROVINCIALE MINA-RAAD ANTWERPEN**

AAN

**de provincieraad van Antwerpen**

OVER

**PERMANTE OMLOPEN  
voor  
MOTORCROSS  
IN DE PROVINCIE ANTWERPEN**

**Knelpunten en Kansen**

Goedgekeurd tijdens de  
plenaire zitting van 30/11/2009

## Inleiding

De Vlaamse regering vroeg in 2002 aan de vijf Vlaamse provincies om op basis van een locatieonderzoek minimaal twaalf en maximaal vijftien locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten voor gemotoriseerde sporten te voorzien in ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan drie tot vier in de provincie Antwerpen. Bedoeling hiervan was de geluids- en milieuhinder te groeperen en concentreren om, verspreid over Vlaanderen, op zo weinig mogelijk locaties voor extra overlast te zorgen.

Na onderzoek besliste de deputatie in oktober 2003 om volgende 4 mogelijke terreinen te selecteren:

- Kraaijenhorst (Brecht)
- Hondapark (Balen)
- Rooiveld (Westerlo)
- zoekzone Grobbendonk (naast E313)

Daarna werd in overleg met de sportsector, exploitanten, eigenaars en een erkende natuurvereniging, een voorstel met multifunctionele invulling (d.w.z.: niet alleen motorcross, maar ook andere geluidshinderlijke sporten) uitgewerkt per locatie.

In 2005 werd echter beslist door de Vlaamse regering om de zoekzone in Grobbendonk te schrappen omdat in de zone tussen het Albertkanaal en de E313 voorrang wordt gegeven aan economische ontwikkeling (bedrijventerrein).

In april 2008 formuleerde de PMiNa-Raad een advies 'Evaluatie van het onderzoek naar crossterreinen in casu Kraaijenhorst, Brecht.' In dit advies kaartte de PMiNa-Raad reeds het ontbreken van lokaal draagvlak aan in Brecht en Malle alsook problemen met landschappelijke inpasbaarheid (geluidshinder en mobiliteit).

Tijdens het openbaar onderzoek van het ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor het terrein Rooiveld te Westerlo heeft de PMiNa-Raad eind 2008 een bezwaarschrift ingediend<sup>1</sup>. Het openbaar onderzoek leverde duizenden negatieve bezwaarschriften op en ook het advies van de PROCORO was negatief. Het PRUP werd door de provincieraad niet (tijdig) definitief vastgesteld, waardoor het PRUP de facto verviel. Inmiddels is ook de milieuv vergunning<sup>2</sup> voor het motorcrossterrein Kraaijenhorst (Brecht) geschorst door de Raad van State.

De PMiNa-Raad is niet a priori tegen het beoefenen van motorsport. Wél vindt ze dat het op een duurzame manier moet kunnen gebeuren en enkel op locaties waar er een ruimtelijk en een lokaal draagvlak voor bestaat<sup>3</sup>. We verwijzen hier naar de citaten van voormalig Minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen "Om de doelstellingen van de ruimtelijke ordening te realiseren is een maatschappelijk

---

<sup>1</sup> [www.milieuraad.be/provincieAntwerpen](http://www.milieuraad.be/provincieAntwerpen), adviezen

<sup>2</sup> Milieuv vergunning verleent door de BD van Antwerpen, tot 24/07/2013, in beroep bevestigd met wijziging van de modaliteiten

<sup>3</sup> onder lokaal draagvlak verstaat de PMiNa-Raad het fiat van de omwonenden die hinder zouden kunnen ondervinden van de motorsport. Het spreekt voor zich dat in Vlaanderen met een hoge bevolkingsdichtheid wel enige vorm van verdraagzaamheid mag verwacht worden.

draagvlak onontbeerlijk<sup>4</sup> en voormalig minister van Sport Bert Anciaux : "Essentieel bij de keuze van een terrein dat geschikt wordt geacht voor motorsport en andere lawaaierige sporten, is dat er rekening gehouden wordt met een lokaal maatschappelijk draagvlak. Indien er geen draagvlak is, kunnen de betrokken voorstellen niet weerhouden worden."<sup>5</sup>

Noch in het nieuwe Vlaamse Regeerakkoord, noch in de beleidsverklaring vindt de PMiNa-Raad een visie terug over de afbakening van permanente motorcrossterreinen. In Het Laatste Nieuws waarschuwt Vlaams minister van Sport Philippe Muyters op 19 november 2009, dat "de motorcrossers wel eens lang zouden moeten wachten op nieuwe terreinen. Het maatschappelijk draagvlak wordt immers overschat".

We verwijzen tevens naar het milieubeleidsplan van de Vlaamse Regering 2003-2007 (verlengd tot 2010), en wat dit plan als richtlijnen geeft rond het op elkaar afstemmen van beleidsdomeinen, grensovertredende projecten, taakstellingen beleid ruimtelijke ordening, corrigeren van historisch gegroeide ruimtelijke knelpunten, alsook de taakstelling rond milieubeleid.

De PMiNa-Raad vindt het schrappen van de zoekzone in Grobbendonk ruimtelijk bekeken (en onafgezien van economische motieven) een spijtig gegeven want de inpasbaarheid van een motorcrossterrein was hier zeer groot. Gezien het reeds aanwezige achtergrondlawaai van de autosnelweg en de naburige bedrijven, en de grotere afstanden tot de woonkernen, was er hier mogelijk wél een draagvlak.

Uit eerdere beleidsplannen en campagnes die werden goedgekeurd door de provincieraad blijkt reeds zijn bezorgdheid om het leefmilieu en de biodiversiteit, (ISO140001-norm in 2010, provinciaal Milieubeleidsplan, Provinciaal Natuurontwikkelingsplan, Masterplan Water, Campagne 'Biodiversiteit Lokaal BEkeKEN',...). De PMiNa-Raad vraagt dan ook om deze bewuste keuze consequent door te trekken in het dossier van de permanente omlopen voor motorcross. De PMiNa-Raad gelooft dat er ook voor deze complexe materie duurzame oplossingen mogelijk zijn. Dit wordt trouwens ook door de bevolking van een openbaar bestuur verwacht : een innovatief, toekomstgericht, gedragen en duurzaam beleid.

De PMiNa-Raad presenteert hierbij een tweede advies 'Motorcrossterreinen in de provincie Antwerpen, knelpunten en kansen'. Dit advies is tot stand gekomen na overleg met zowel de lokale actiegroepen als met de beheerders van de betrokken crossterreinen en de motorsportfederatie. De PMiNa-Raad hoopt met dit advies een positieve inbreng te hebben.

---

<sup>4</sup> Minister van Ruimtelijke Ordening Dirk Van Mechelen, Beleidsnota 2004-2009 "Verder werken aan een menselijke ruimtelijke ordening", p. 9

<sup>5</sup> Minister van Sport Bert Anciaux, nota met ref. VR/2005/2312/DOC.1280 BIS, derde thema, subtitel "Keuze van mogelijke inplantingen", paragraaf 2

# 1. Knelpunten van de dossiers Hondapark en Kraaienhorst

De PMiNa-Raad vraagt om **geen PRUP op te starten voor de dossiers Hondapark en Kraaienhorst**. Beide terreinen zijn niet geschikt om een duurzame oplossing te bieden voor de motorsport. De belangrijkste redenen worden hier aangehaald :

## 1.1. Kraaienhorst

### Geluidshinder en verkeersdrukte

Dit terrein ligt midden in een rustig, agrarisch gebied vergelijkbaar met het terrein Rooiveld in Westerlo. In de memorie van Toelichting bij het ontwerp PRUP Westerlo lezen we 'Berekeningen tonen aan dat op alle beschouwde referentiepunten de geluidsnormen tijdens trainingen en wedstrijden ruimschoots overschreden zullen worden<sup>6</sup>'. Er is sprake geweest over het aanleggen van een geluidswal die de lawaai problemen grotendeels zou opvangen (Brecht en eerder ook Westerlo). Een studie uit Nederland<sup>7</sup> maakt echter duidelijk dat geluidsbermen, ook al zijn ze hoog, in dergelijke gevallen geen noemenswaardige verbetering laten noteren.

Geluidshinder is erg storend voor omwonenden en voor zachte recreanten in het gebied (ook de omliggende natuurgebieden Het Blak, Kievitsheide, Ekstergoor en Bonte Klepper in het VEN- en Habitatrichtlijngebied Kempense Kleiputten) alsook voor de veeteelt in het gebied.

De landelijke wegen rond Kraaienhorst zijn ook niet geschikt om een sterke toename van de verkeersstroom op te vangen.

### Ontbreken van draagvlak

Het college van Burgemeester en Schepenen stelt dat er "een draagvlak is bij de bevolking voor de realisatie van het crossterrein". Dit werd echter nooit aangetoond. Integendeel heeft er wel een protestmars plaatsgehadt van zowat 500 inwoners en een leverde een protestpetitie meer dan 1.500 handtekeningen op.

Tevens blijkt de gemeentelijke milieuraad niet om advies gevraagd. Het college van burgemeester en schepenen van Malle gaf een negatief advies.

## 1.2. Hondapark

### Milieuvergunning

*Het motorcrossterrein Hondapark beschikt over een milieuvergunning verleend door de bestendige deputatie van Antwerpen in 1998, voor auto- en motorcross en modelvliegtuigen, tot 7/04/2019. De vergunning laat toe : 9 wedstrijden per jaar, oefenritten met inbegrip van recreatief gebruik en 2 wedstrijden per jaar met modelvliegtuigjes. Het gebruik van het terrein is enkel toegelaten tussen 10u en 19u en voor zover de voertuigen voldoen aan de norm van 106 dB(A).*

### Geluidshinder en verkeersdrukte

De gemeente (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Balen, p. 45) en de Provincie Antwerpen (Provinciaal Natuur Ontwikkelingsplan, p. 29) bestempelen deze regio als

<sup>6</sup> PRUP Westerlo, Memorie van Toelichting, milieutoets p. 30

<sup>7</sup> Sportlawaai. Op de grens van recreatie en irritatie." Opgesteld door de Nederlandse Stichting Geluidshinder, na een studiedag in Utrecht op 27 maart 96.

potentieel stiltegebied. Zonder motorcrossterrein bekomt men 440 ha aan stil open ruimtegebied.

Geluidshinder is er hier vooral voor de vele zachte recreanten –wandelaars, fietsers, ruiters- die van de rust willen genieten in het omliggende gebied, maar ook voor stilteminnende beschermde vogelsoorten zoals de nachtzwaluw, die voorkomt in de Gerheserheide.

De omgeving is landelijk, biologisch waardevol en de wegen zijn slechts smalle landelijke wegen en paden. De omgeving laat niet toe om grotere toegangswegen naar Hondapark aan te leggen.

### **Negatief effect op de natuur**

Uit eerdere bestuurlijke beslissingen op Vlaams niveau blijkt de waardevolle omgeving van Hondapark :

1. Hondapark grenst in het noorden aan het Habitatrichtlijngebied 'Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor', hier grotendeels het natuurgebied Scheps.
2. Hondapark grenst in het zuiden aan het landinrichtingsproject Grote-Netegebied met de Gerheserheide op Limburgs grondgebied, dat geselecteerd werd als GEN-gebied (Grote Eenheid Natuur) binnen het Vlaams Ecologisch Netwerk.

Verder nog volgende bijkomende informatie :

1. In de Vlaamse Landschapsatlas maakt het natuurgebied Scheps deel uit van de ankerplaats<sup>8</sup> 'Grote Netevallei te Balen met de Most' en de relictzone 'Vallei van de grote Nete' wat de grote landschappelijke waarde weerspiegelt.
2. Op het Hondapark zelf ligt een stuk bos dat op de Provinciale Landschapskaart aangeduid is als bos aangeplant tussen 1775-1850, op de BWK echter is dit bos (reeds) aangeduid als 'biologisch minder waardevol'. De omliggende bospercelen ten noorden en ten westen zijn nog wél ingekleurd als biologisch waardevol en zijn kwetsbaar.
3. In het afbakeningsproces natuurlijke en agrarische structuur vinden we volgende ruimtelijke visie voor Neteland "Samenhangende boscomplexen en verspreide bosfragmenten behouden en versterken als structuurbepalende natuur- en/of landschapselementen. De beboste landduin van Geel – Bel, Volsbergenbossen en de bossen van Achterbos en Gerheserheide zijn structuurbepalend voor deze deelruimte. Deze bossen worden gedifferentieerd als natuurverwevingsgebieden."<sup>9</sup>
4. Het moerasgebied Scheps is bovendien uiterst gevoelig voor schommelingen in de watertafel en grondwatervervuiling (bvb. door het tanken en spoelen van de motors). Via afspoeling kunnen kwetsbare waterlopen verontreinigd worden. We vermelden hier o.a. de bovenloop van de Grote Nete, de Visbeek, de Asbeek en de Heiloo, waar 'Rode Lijstsoorten' voorkomen zoals beekprik (kwetsbaar), serpeling en kopvoorn (beiden zeldzaam).

Dat een motorcrossterrein niet verenigbaar is met deze omgeving leidt de PMiNa-Raad ook af uit het Milieubeleidsplan van de Vlaamse Overheid 2003-2010, o.a. in deel 2, pg. 213, project 22: "**Uitvoering geven aan de zorgplicht voor natuur**

---

<sup>8</sup> de meest gave landschappelijke entiteiten worden in de Landschapsatlas aangeduid als ankerplaats. Deze ankerplaatsen hebben een hoge erfgoedwaarde. De erfgoedwaarde van een landschap bestaat in de waarde van het behoud van het milieu of de natuur, of van hun biologische kwaliteiten. Deze ankerplaatsen komen prioritair in aanmerking voor bescherming als landschap op basis van het Landschapsdecreet.

<sup>9</sup>"Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos, regio Neteland", juni 2006, p. 39

**betekent dat natuuraspecten van bij de aanvang meespelen bij afwegingen en beslissingen op andere beleidsterreinen".**

Verder lezen we in het Natuurdecreet art. 36 ter:

§ 2. De administratieve overheid neemt, binnen haar bevoegdheden, ongeacht de bestemming van het betrokken gebied, tevens alle nodige maatregelen om

- a. elke verslechtering van de natuurkwaliteit en het natuurlijk milieu van de habitats van bijlage I van dit decreet en van de habitats van de soorten vermeld in de bijlagen II, III en IV van dit decreet in een speciale beschermingszone te vermijden;
- b. elke betekenisvolle verstoring van een soort vermeld in de bijlagen II, III of IV van dit decreet in een speciale beschermingszone te vermijden.

Bijlage IV vogelsoorten die in dit Habitatrictlijngebied zijn gesignaleerd zijn o. a. de zeldzame purperreiger, blauwborst, ijsvogel en de stilteminnende Europese nachtzwaluw.

**Advies :**

1. De PMiNa-Raad adviseert, gezien de ruimtelijke onverenigbaarheid van zowel Kraaienhorst en Hondapark, om voor deze 2 locaties geen PRUP tot een permanent motorcrossterrein op te maken.
2. De PMiNa-Raad vraagt om bij openbare onderzoeken niet enkel rekening te houden met absolute aantallen, maar ook oog te hebben voor het ruimtelijk draagvlak. Voor geïsoleerd liggende gebieden, zoals het Hondapark is het aantal direct omwonende zeer beperkt. Hier moet het ruimtelijk draagvlak doorwegen. De natuur kan immers geen bezwaarschriften indienen.
3. De PMiNa-Raad vraagt om de ontsnippering van de openruimte in Balen tegen te gaan door de Grote Heide, Gerheserheide en moerasgebied Scheps te herenigen (bv. via een PRUP) en grensoverschrijdend te beheren.

## **2. Brongerichte maatregelen**

Conform Vlarem II moet steeds de veroorzaakte hinder tot een minimum beperkt worden. Voor geluidshinder betekent dat, dat men moet gebruik maken van de BBT inzake motoren en uitlaten met geluidsdemping. In de buurlanden worden vaak strengere geluidsnormen opgelegd dan in Vlaanderen. Ook werd recent beslist door de FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) en Youthstream, dat op het wereldkampioenschap het geluid van de motoren in 2010 naar beneden moet. De crossmotoren mogen in 2010 nog slechts 81 dBA produceren, de enduromotoren nog maar 78 dBA<sup>10</sup>. Dit bewijst dat er brongerichte maatregelen voorhanden zijn. Het komt er enkel op aan om die ook toe te passen.

Het onderscheid tussen een klasse 1 en een klasse 2 omloop voor motorcross, berust louter op het onderscheid meer of minder geluid dan 98 dBA. In de praktijk is dit een virtueel onderscheid indien niet continu gecontroleerd wordt.

---

1. <sup>10</sup> Deze metingen worden op 100 meter afstand genomen.

**Advies :**

- De PMiNa-Raad vraagt om bij het zoeken naar oplossingen voor de motorcross, de brongerichte maatregelen niet uit het oog te verliezen. Conform Vlarem moet men gebruik maken van de best beschikbare techniek inzake het bestrijden van geluidshinder.
- De PMiNa-Raad vraagt om ook de motorsportsector te overtuigen dat het sterk beperken van de geluidshinder de enige kans is voor een duurzame oplossing.
- De PMiNa-Raad vraagt om aan de gemeenten het signaal te geven, dat het maximum van 98dBA bij een 2<sup>de</sup> klasse omloop strikt gecontroleerd moet worden.

### 3. Suggesties voor locaties voor lawaaihinderlijke sporten

De PMiNa-Raad erkent de behoefte aan hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. De impact op omwonenden, milieu, natuur en landbouw, van een permanent motorcrossterrein waar frequent wordt getraind en wedstrijden georganiseerd is echter dermate groot, dat de keuze voor een goede locatie uiterst moeilijk is. In de praktijk zal er enkel voldoende draagvlak te vinden zijn in zones waar reeds een hoge achtergrondgeluidswaarde wordt genoteerd. Volgens de richtlijnen van de voormalige minister van sport, B. Anciaux, is dat in industriezones, langs autostrades, bij knooppunten van andere geluidshinder,...

De crossterreinen te Lommel en Heusden-Zolder, beide in industrieterrein, Heusden Zolder ook langs een autostrade, bewijzen dat het kan.

**Advies :**

- De PMiNa-Raad vraagt om opnieuw naar geschikte locaties in de provincie Antwerpen te zoeken daar waar al storend geluid aanwezig is zoals :

- a. vlak naast autosnelwegen bijvoorbeeld binnen een op- of afrittencomplex
- b. langsheen drukke spoorwegen
- c. in of grenzend aan bedrijventerreinen. Vermits hier vaak een economische claim rust, zal een financiële inspanning moeten worden gedaan.
- d. nabij een vliegveld
- e. binnen een hoogdynamisch recreatief knooppunt

- Voor de PRUPs die eventueel in de toekomst nog worden opgemaakt voor andere locaties, dringt de PMiNa-Raad aan op een uitgebreid en accuraat mobiliteitsonderzoek om de uitgangspunten over verkeersintensiteit en verkeersveiligheid op te baseren.

## 4. Onderzoek naar voldoende ruim draagvlak

De term 'draagvlak' wordt in de discussie over de permanente motorcrossterreinen vaak gehanteerd, maar zonder uit te leggen wat en welk draagvlak men exact bedoelt en hoe het wordt gemeten. Het ontbreken van een draagvlak is een belangrijke reden dat in 2005 de site in Arendonk (Glossocircuit), Oud-Turnhout, Hoogstraten en Rumst (De Klak) niet werd naar voor geschoven als permanente omloop voor gemotoriseerde sporten. In hetzelfde document wordt het terrein van Westerlo echter geschikt geacht doordat er juist wel een 'draagvlak' zou zijn<sup>11</sup>. Intussen werd het tegendeel bewezen.

Het risico bestaat dat tijdens een openbaar onderzoek, omwonenden zich alleen uitspreken over de geluids- en verkeershinder die zij al of niet ondervinden. Bewoners willen rust, zeker waar ze wonen. Bij de planning van een motorcrossterrein in een dun bevolkt (natuur/landbouw) openruimtegebied zal er vaak minder protest kunnen zijn, omdat de 'stem van de natuur' er minder vertegenwoordigd wordt. In dat geval moet het ruimtelijk draagvlak bijzonder goed worden afgewogen.

### Advies :

1. De PMiNa-Raad vraagt om elk beleidsdocument dat melding maakt van de term 'draagvlak' te voorzien van een definitie of omschrijving ervan. Dit om later misverstanden te vermijden. Er bestaan immers verschillende soorten van draagvlak, o.a.. politiek of bestuurlijk, lokaal, maatschappelijk en ruimtelijk draagvlak.
2. Als 'maatschappelijk draagvlak' een doorslaggevend criterium is, moet dit zeker diepgaand worden onderzocht. Een maatschappelijke kostenbaten analyse is hiervoor een geëigend instrument.
3. De PMiNa-Raad dringt erop aan ter dege (ook) rekening te houden met het ruimtelijk draagvlak. Dit is vooral van belang bij dossiers met een grote impact op de natuur en het landschap (zoals bv. Hondapark).

## 5. Alternatieven

Om de motorsport tegemoet te komen, denkt de PMiNa-Raad nog aan verdere alternatieven.

### Advies 1 :

De provincie Antwerpen zou op zoek kunnen gaan naar locaties voor **indoor motorcross**. Hierbij denken we aan verlaten bedrijfsgebouwen, magazijnen, supermarkten, militaire gebouwen,... Mits goede akoestische isolatie is de geluidshinder voor omwonenden zeer gering of onbestaande.

<sup>11</sup> Motivering zoekzones terreinen voor gemotoriseerde sporten in de provincie Antwerpen, Provincie Antwerpen, 20 april 2005

**Advies 2** : De provincie Antwerpen zou een voortrekkersrol kunnen spelen in het openen van een **circuit voor elektrische motors**. Dit biedt een innoverende en tegelijk duurzame oplossing. Elektrische motors zijn namelijk haast geluidloos, hebben geen schadelijke uitstoot en er is ook geen gevaar voor het doordringen van motorolie en brandstof in kwetsbaar oppervlakte- en grondwater. De provincie zou dan de eerste provincie zijn in Vlaanderen met een innovatieve duurzame oplossing voor de motorcross.