



rijksuniversiteit
groningen

faculteit ruimtelijke
wetenschappen

Bachelorproject

‘De invloed van het milieubeleid op de motorcross-sport’

Wisse Veenstra

s1614479

Technische Planologie

12-04-2011

Voorwoord

De keuze voor dit onderwerp als onderzoek komt terug in mijn affiniteit met de motorsport. Daarnaast ben ik opgegroeid in een dorp, waar aangrenzend een motorcrossterrein bevindt. (Nieuwe) omwonenden hebben deze betreffende locatie nogal dwars gelegen met het gevolg dat er beperkingen werden opgelegd met betrekking tot het aantal te organiseren wedstrijden. Hierdoor is een welbekende motorcross locatie in ongeveer twintig jaar tijd op sterven na dood. Uiteindelijk is dit een probleem geworden waar meerdere beheerders van circuits, verdeeld over heel Nederland, mee kampen. De keuze uit de aangereikte onderwerpen was vervolgens niet heel moeilijk. Het bachelorproject, waarin de ‘invloed van het beleid op de motorcross-sport’ besproken zal worden, vormt de afsluiting van mijn bacheloropleiding Technische Planologie aan de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Rijksuniversiteit te Groningen.

Ook wil ik in dit voorwoord graag een aantal mensen bedanken voor hun bijdrage aan dit bachelorproject. Als eerst mijn begeleider dr. ir. T. van Dijk, voor zijn begeleiding bij dit onderzoek en het ‘verhelderen’ van de theorie. Daarnaast wil ik dhr. M. Pieterse en dhr. J. Becker bedanken voor vrij maken van tijd voor de afname van de interviews. De interviews gaven mij al snel een duidelijk beeld van wat er zich momenteel binnen de motorcross-sport afspeelt.

Tenslotte wil ik de lezers veel plezier toewensen bij het lezen van dit bachelorproject. Ik hoop daarmee de problematiek omtrent de regelgeving bij de motorcross-sport, met bijbehorende dilemma's, inzichtelijk te maken...

Wisse Veenstra
April, 2011

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	3
HOOFDSTUK 1. INLEIDING.....	5
<i>Achtergrond.....</i>	5
<i>Onderzoeksopzet</i>	5
<i>Doelstelling.....</i>	6
<i>Onderzoeksmodel.....</i>	6
<i>Vraagstelling.....</i>	7
<i>Methoden/werkwijze</i>	7
<i>Betrokken partijen.....</i>	9
HOOFDSTUK 2. THEORIE VAN FACILITEITEN EN GEDRAG	10
<i>Handelingstheorieën</i>	10
<i>Praxeologie.....</i>	12
<i>Toepassing van de theorie</i>	14
HOOFDSTUK 3. BELEIDSVELD.....	16
Plaats van de motorcross-sport.....	16
Vergunningverlening.....	17
<i>Inrichtingen en niet-inrichtingen</i>	17
<i>Rechtsgevolgen voor inrichtingen.....</i>	18
<i>Vershil 'A-inrichting' en 'recreatieve' inrichting.....</i>	19
<i>Aanvraag vergunning</i>	21
<i>Handhaving vergunning</i>	23
Milieubeleid door de jaren heen.....	24
Ontwikkelingen binnen dit milieubeleid.....	26
<i>Gevolgen van decentralisering op gemeentelijk niveau</i>	26
<i>Versoepeling geluidsregeling.....</i>	27
<i>Provincie strengere handhaving vergeleken gemeenten?.....</i>	27
<i>Rol van de burgers en belangengroeperingen.....</i>	28
HOOFDSTUK 4. VERBAND BELEID EN MOTORCROSS-SPORT?.....	29
<i>Geschiedenis motorcross-sport.....</i>	29
<i>Politieke aandacht voor het milieu.....</i>	30
<i>Ontwikkeling van de regeldruk.....</i>	31
<i>Synthese.....</i>	32

HOOFDSTUK 5. CONCLUSIE	35
LITERATUURLIJST	36
BIJLAGEN	40
<i>Faseverdeling/ stappenplan</i>	40
<i>Interview KNMV.....</i>	41
<i>Interview MON.....</i>	44
<i>Lijst van wereldkampioenen motorcross zijspan</i>	47

Hoofdstuk 1. Inleiding

Achtergrond

De overheid probeert de sport in ons land zoveel mogelijk te promoten. Echter bepaalde sporten kunnen alleen beoefend worden in de daarvoor bestemde 'inrichtingen'. Er valt dan bijvoorbeeld te denken aan skateparken, zwembaden, basketbalvelden etc. Deze faciliteiten worden voor de ontwikkeling van de sport vaak cruciaal geacht. In een breder perspectief is de relatie tussen de beschikbaarheid van faciliteiten en het gedrag van sporter bepalend bij de ontwikkeling van de sport. In dit onderzoek is dan ook getracht om erachter te komen in welke mate het beleid bij de beschikbaarheid van deze faciliteiten een rol speelt. In dit bachelorproject is daarbij specifiek ingezoomd op de motorcross-sport. Motorcross beschikt, in vergelijking met andere lawaaisporten, in Nederland over veel faciliteiten. Vele inrichtingen hebben hier te doen met de strenge regelgeving. Daarnaast constateert men een afname in het aantal inrichtingen. Men zegt dan ook vaak dat het milieubeleid invloed op deze afname heeft gehad. Motorcross kent daarnaast ook een ongewenste variant van beoefening; het zogenaamde 'wildcrossen'. Hier wordt met een crossmotor illegaal buiten (vaak in de bossen) de 'inrichtingen' gecrossed. Wildcrossen veroorzaakt daarbij veel schade en overlast bij mens, dier en milieu. In maart 2011 was er in het nieuws nog sprake van. Er zou namelijk schade zijn aangericht aan een dassenburcht in Drenthe. De motorcross-sport is met haar grote invloed op de ruimtelijke orde dan ook een mooi voorbeeld om de effecten van het bijbehorende milieubeleid op de sport, in kaart te brengen.

Onderzoeksopzet

Omdat verenigingen in de problemen komen is het dan ook interessant wat hier nou precies invloed op heeft (gehad). De overheid, de burger of de (on)kude van motorcrossverenigingen? Het verslag zal dit via een praktische invalshoek benaderen, via de afname van interviews en gegevensverzameling over het vigerende beleid. Naast deze vraag vormt de interactie tussen het gedrag van de sporter en de beschikbare faciliteiten een rode draad in het onderzoek. Dit zal dan ook gevormd worden met behulp van een literatuurstudie.

Op basis van deze literatuurstudie, en de praktijkervaringen welke uit de interviews naar voren zijn gekomen, is een conceptueel model opgesteld. Dit verkregen conceptueel model probeert binnen de sport het gedrag te verklaren welke in verband staat met de faciliteiten¹. Ook de beïnvloeding van de ontwikkeling van de sport aan sich zal besproken worden.

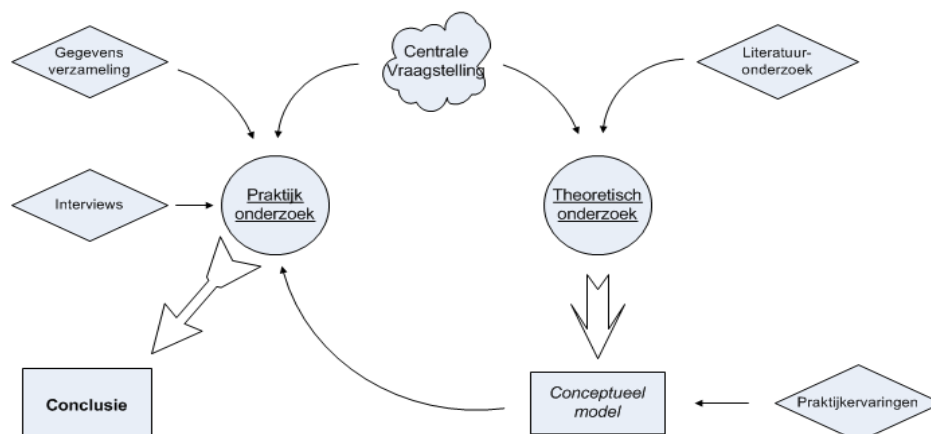
Doelstelling

Dit bachelorproject is in feite tweeledig. Centraal in dit onderzoek staat in hoeverre het beleid voortkomend uit de wet Milieubeheer invloed heeft gehad op de ontwikkeling van motorcross-sport. Hierbij is de volgende vraag van toepassing; is het nou de regelgeving die de sport 'smoort' of heeft de 'mondige' burger een groot aandeel in deze ontwikkeling?

In verband hiermee staat het theoretische hoofdstuk, waarbij de invloed van het gedrag op de faciliteiten en vice versa binnen de sport de kern van de inhoud vormt. Doelstelling hierbij is om met een conceptueel model de werkelijkheid te representeren/ begrijpen op basis van bestaande gedragstheorieën uit de sociologie en praktijkervaringen uit de motorcross-sport.

Onderzoeksmodel

De onderzoeksopzet evenals de doelstelling kunnen omgezet worden in het onderstaande onderzoeksmodel:



Figuur 1a: 'Toegepast onderzoeksmodel'

¹ Onderdeel van de zogenaamde 'structure'.

Vraagstelling

Het onderzoek baseert zich vervolgens op de volgende centrale vraag:

‘In hoeverre ‘smoort’ de huidige regelgeving de motorcross-sport?’

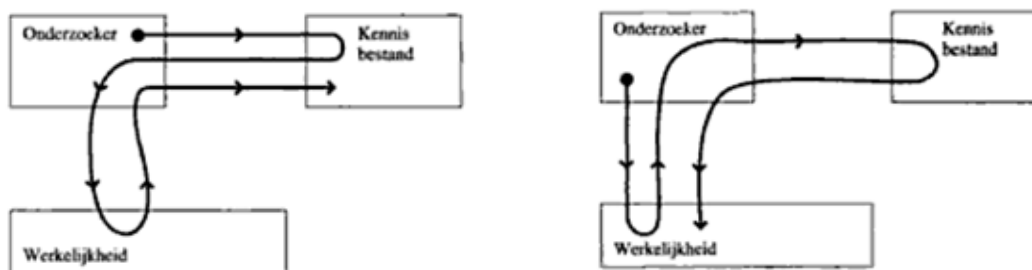
Deze centrale vraag binnen het onderzoek zal stapsgewijs proberen te beantwoord worden. Dit met behulp van drie deelvragen welke binnen het verslag ook de drie hoofdstukken vormen:

- 1) *‘Kan de ontwikkeling van de motorcross-sport binnen een (groter) theoretisch perspectief worden geplaatst?’*
- 2) *‘Hoe wordt/werd dit beleid gehanteerd?’*
- 3) *‘Is er een verband tussen invoering van het desbetreffende beleid en de ontwikkeling van de motorcross-sport?’*

Deze bovenstaande deelvragen geven daarnaast ook de volgorde binnen het onderzoek aan.

Methoden/werkwijze

Binnen het onderzoek zijn een aantal typen kennisproducten gebruikt om dit onderzoek vorm te geven. Een deel van het onderzoek zal zich baseren op theoretische kennisproducten waarbij vervolgens een conceptueel model wordt opgesteld om de werkelijkheid te representeren. Het andere deel is vooral praktisch van aard. De rol van de onderzoeker is in beide gevallen verschillend. Methodologisch gezien wordt dit mooi uitgelegd in de onderstaande figuren.



Figuur 1b: 'Wetenschappelijk onderzoek vs. praktijkonderzoek' (de Leeuw 1996)

De onderzoeker neemt in het bachelorproject, voor zover dat mogelijk is, een objectieve rol aan. Interviews zijn dan ook afgenomen op de manier welke door de 'methoden van het onderzoek' zijn bepaald. Bij de verzameling van literatuur staat de objectiviteit van de onderzoeker ook centraal. Er is daarvoor dan ook gekozen voor verschillende bronnen om de informatie uit deze bronnen te valideren. Gebruikte bronnen zijn:

- het internet;
- wetenschappelijke artikelen;
- wetenschappelijke boeken;
- interviews;
- gegevensverzameling (uit wetgeving, regelgeving en interviews).

Bij het zoeken naar literatuur/gegevens is gezocht naar werken die het onderwerp van onderzoek van verschillende perspectieven benaderd. Een milieuactivist zal namelijk met geheel andere onderzoeksresultaten komen in vergelijking met een motorcrossliefhebber. De meeste informatie zal voornamelijk worden verzameld door literatuurstudie. Interviews² zullen vooral een praktische aanvulling hierop vormen. De interviews gaven namelijk nogal wat praktijkervaringen met het vigerende milieubeleid. Deze informatie is bij het onderzoek dan essentieel.

Binnen het bachelorproject zelf zal een bepaalde werkwijze worden nagestreefd. Dit komt globaal gezien op het proces van divergeren-convergeren neer. Bij dit proces staat (bij de verzameling van literatuur) eerst de kwantiteit voorop. Daarna zal een kwalitatieve selectie (convergeren) tot de uiteindelijke gebruikte bronnenlijst leiden. De ervaring leert ons vaak dat aan het convergeren te weinig tijd wordt besteed. Als kanttekening moet hierbij dan ook vermeldt worden, dat in het beginfase van het onderzoek (verzamelen van informatie en literatuurstudie) het onderzoek niet te breed moet worden uitgedijd. Handvat bij het bachelorproject zelf is de in de bijlagen terug te vinden faseverdeling. Deze biedt enige houvast om het geheel toch overzichtelijk te houden. In het figuur is die verder uitgewerkt tot een gedetailleerde flowchart. Hier is te zien welke fasen, met de verschillende stappen die eronder vallen, het bachelorproject tot stand doen komen.

² De interviews zijn afgenomen bij de twee federaties (KNMV en de MON), die de motorcrossers landelijk vertegenwoordigen.

Betrokken partijen

- KNMV
Koninklijke Nederlandse Motorsport Vereniging.
Vereniging waar ca. 9000 motorcrossers zijn aangesloten (veelal (semi-) professionals).
- MON
Motorsport Organisatie Nederland. Binnen deze vereniging zijn +/- 3650 crossers actief (veelal amateurs).
- Overheid
Schept de kaders rond het beleid.
- Gemeenten
Hanteert de regelgeving van de meeste motorcrosscircuits welke onder de categorie 'recreatieve inrichtingen' vallen.
- Provincies
Een aantal circuits vallen onder de zogenaamde 'A-inrichtingen', deze zijn acht uur of meer per week opengesteld.

Hoofdstuk 2. Theorie van faciliteiten en gedrag

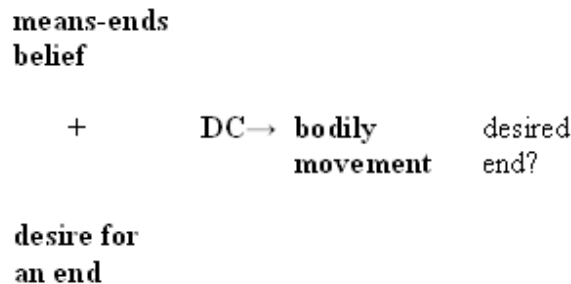
In dit hoofdstuk staat de verstandhouding tussen het gedrag van de sporter en de faciliteiten centraal. Om namelijk een sport te beoefenen, zullen bepaalde faciliteiten voorhanden moeten zijn. Voor de motorcross zijn dit de circuits waar zowel in wedstrijd- en oefenverband de sport wordt bedreven. Echter kent motorcross ook een ongewenste variant; het zogenaamde ‘wildcrossen’. Hier wordt (vaak door de bossen) illegaal buiten de daarvoor aangewezen faciliteiten gecrossed. De federaties proberen deze vorm van crossen dan ook te bestrijden, omdat crossers op deze manier het imago voor de sport verpesten. ‘Wildcrossen’ is volgens de geïnterviewden echter wel het logische gevolg op het sluiten van steeds meer motorcrosscircuits. Zodra namelijk de faciliteiten voor de motorcrosser verdwijnt, zal hij alternatieven moeten vinden. Binnen dit hoofdstuk zal via een theoretische invalshoek geprobeerd worden om inzicht te verkrijgen in het verband tussen de faciliteiten en gedrag en hoe hierbij het ‘ongewenste neveneffect’ (‘wildcrossen’) ontstaat. De sociologie en filosofie reiken ons daarvoor verschillende theorieën aan die het gedrag van deze individuen, die het boekje te buiten gaan, te kunnen verklaren. Dit zijn de zogenaamde handelingstheorieën. Volgens Ozbekhan (1968) hebben handelingen planologen altijd geïntrigeerd. Ruimtelijke planning laat zich namelijk kenmerken door de aanwezigheid van actoren binnen een bepaald speelveld. Actoren zijn vervolgens in staat de ruimtelijke orde te beïnvloeden. Voogd (2006) geeft aan dat deze actoren enerzijds de effecten als gevolg van de ruimtelijke planning ondergaan, maar dat zij deze ook kunnen veroorzaken. Via een handelingsgerichte benadering zal bekeken worden hoe wildcrossen als een dusdanige handeling ontstaat.

Handelingstheorieën

De handelingstheorie stamt uit de tijd van David Hume (ronde het jaar 1700). Binnen de handelingstheorieën spelen de begrippen ‘action’ en ‘agency’ een belangrijke rol. ‘Action’ wordt door Davidson 1971 omschreven als:

“those bodily movements that are caused and rationalized by a pair of mental states: a desire for some end, where ends can be thought of as ways the world could, and a belief that something the agent can just do, namely, move her body in the way to be explained, has some suitable chance of making the world the relevant way.”

Kortom achter een actie zit een beweegreden, iets wat verklaard kan worden. Lichaamsbewegingen die op een andere manier plaatsvinden zijn namelijk gebeurtenissen. Een 'agent' is daarbij een actor binnen het speelveld welke zowel de vorm van een 'natuurlijk' persoon of 'rechtspersoon' kan aannemen. 'Agency' laat zich vervolgens beschrijven als de capaciteit die de 'agent' heeft om in dit speelveld (wereld) te handelen. Actie op deze manier, is beschreven op de manier van Hume (ook wel de 'standard Humean story' genoemd). Volgens Hume (1740) komt lichaamsbeweging ('de actie') voort uit het geloof van de 'agent' in de middelen en het te bereiken doel. Dit in combinatie met het verlangen naar het doel laat zich in de figuur hieronder omschrijven als het begrip DC. Gaat de 'agent' over tot lichaamsbeweging, dan is er sprake van een actie. Actie is dan ook het middel om een verlangen naar een doel na te streven.



Figuur 2a: 'The standard Humean story of action' (Smith 2004)

Natuurlijk kan men kanttekeningen zetten bij deze versimpeling van het begrip 'action'. Het verhaal van Hume kan in ieder geval gebruikt worden om verdere inzicht te verkrijgen in de handelingstheorieën. Echter om het (wild)crossen als een dusdanige actie te omschrijven als een manier om tot een 'desired end' (beoefenen van de motorcross-sport) te komen, doen we een poging om deze met een handelingstheorie, welke de complexiteit van de werkelijkheid niet onderschat, te beschrijven en te begrijpen.

Daarvoor zijn binnen de sociologie met name de jaren negentig interessant. Belangrijk was toen de (poging tot) synthese van de handelings- en systeemtheorie. Klassieke dualismen als handelen/structuur en micro/macro werden doorbroken. Pierre Bourdieu en Anthony Giddens namen met hun praxeologie en structuratietheorie hierin een toonaangevende rol aan. Zetten we echter deze twee theorieën tegenover elkaar dan blijkt dat beide een model hanteren dat het begrip 'structurisme' heeft meegekregen. Samen worden ze dan ook wel beschouwd als de vertegenwoordigers

van de 'school' van het structurisme. Structurisme kan volgens Jacobs (1993) omschreven worden als:

"...richtinggevende patronen (structuur) die ge(re)construeerd worden binnen de praxis (handelen)."

In dit bachelorproject proberen we de theorie van Bourdieu bij de kop te pakken. Reden hiervoor is dat Bourdieu ook het veldbegrip hanteert. Volgens Jacobs (1993) komt Bourdieu op deze manier dicht bij de synthese van het handelings- en systeemperspectief en behoudt deze daarbij tegelijkertijd haar logische model. Painter (2000) geeft daarnaast aan dat collega's binnen het onderwijs, antropologie en de culturele studies het gedachtegoed van Bourdieu reeds met enthousiasme hebben omarmd.

Praxeologie

De praxeologie van Bourdieu wordt echter als lastige stof ervaren. Bourdieu zijn werk was namelijk moeilijk te volgen. Hij probeerde namelijk heel specifiek zijn theorie te onderbouwen zonder daarbij iets uit de context te verliezen.

In de praxeologie spelen elementen als 'habitus', 'field', en 'capital' een centrale rol om de totstandkoming van de handeling te begrijpen. De praxeologie heeft echter meer speelruimte dan deze drie begrippen, maar voor het verklaren van het (wild)crossen beperken we ons tot deze elementen. Pignone en Winkels (2006) beschrijven deze begrippen op een heldere manier:

- ***Habitus***

"The habitus, think of the word 'habit', can be defined as a system of dispositions incorporated by agents. It is a set of durable, unconscious schemes which form the foundation of someone's thinking, perceiving and acting. "It refers to something historical, linked to the individual history, and that it belongs to a genetic mode of thought, as opposed to an essentialist mode of thought". Backgrounds play a major role in it. On a primary level the habitus is influenced by family, parents, friends, etc. On a secondary level the habitus is influenced by education, jobs, etc.

The habitus structures not only, but is also a structure itself. It gives not only direction to concrete actions (praxis), but is also an objective translation from the objective structure (structured structure) in an agent. So the habitus is influenced; an agent develops later on a habitus given in by its past (deterministic) and so an agent creates his own lifestyle."

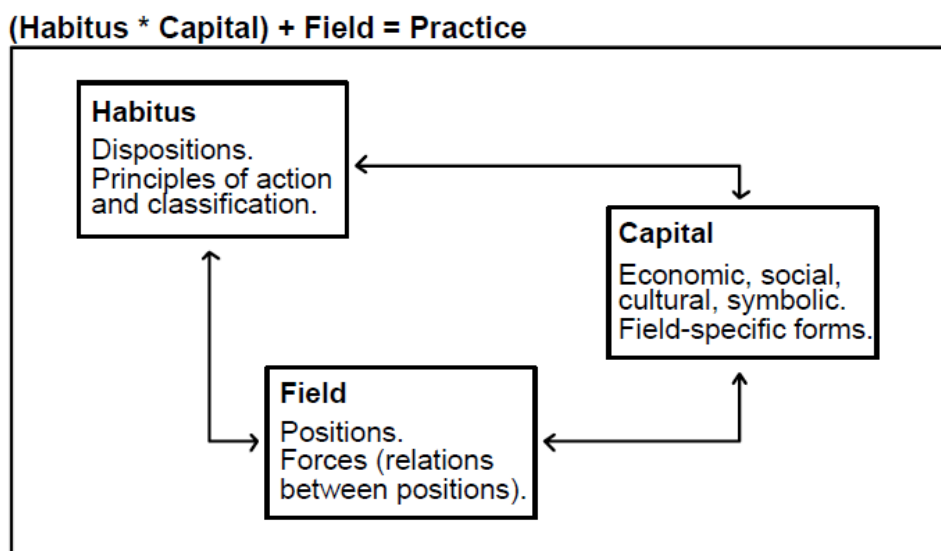
- **Field**

“In relationship of habitus stands field as an objective compliment. The term field has different meanings / phenomena. A field is not only a definition for a certain object/space, but also a place where agents struggle for power and where agents meet each other. The social world is made up by all kind of fields. A field is a structured system of social positions occupied by agents or structures and the nature of social positions determinates the situation for them. Or in other words: fields are social spaces in which agents or structures move around.”

- **Capital**

“In the fields agents use capital. There are all kinds of capital: economic, cultural, political, linguistic, etc. The relative importance of the form of capital depends from the field. Capital is used to make the position of the agent clear in its field. The agents are able by using the capital well to exercise more power and influence in a certain field. There is an interaction between habitus and field and capital is the intermediate element.”

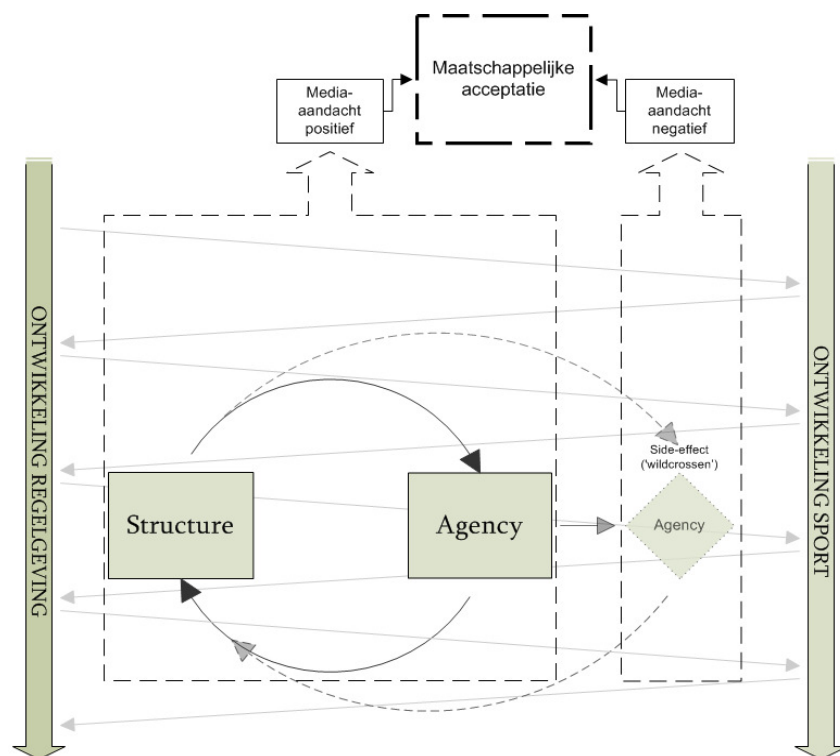
Handelingen van actoren ontstaan dan ook op basis van de ‘habitus’, het kapitaal zij bezitten en het speelveld waarbinnen zij opereren. In een schematische weergave wordt dit duidelijker. De handeling (practice), kan vervolgens gezien worden als de grootste rechthoek die al de drie elementen omvat:



Figuur 2b: 'De 'practice' van Bourdieu uitgelegd'(Stokke 2005)

Toepassing van de theorie

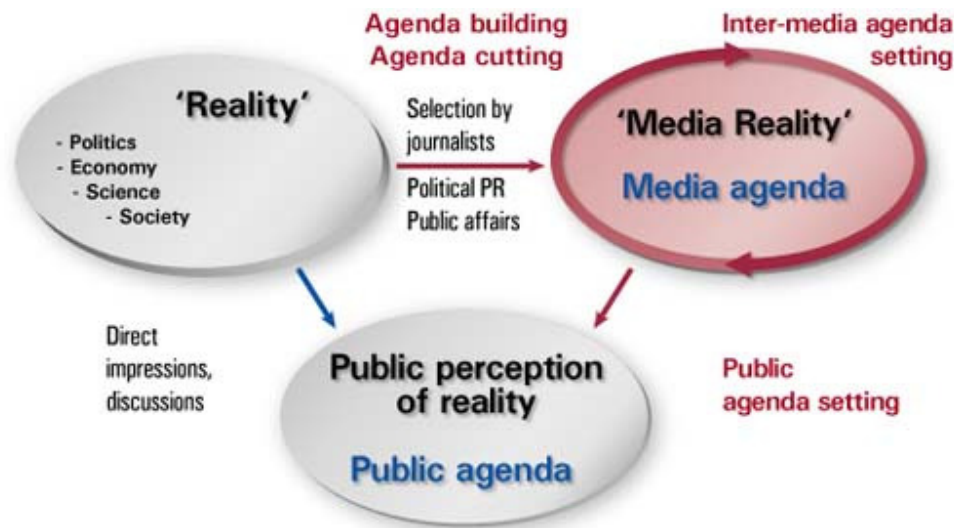
In deze paragraaf zullen de beweegredenen van de eerder genoemde 'agent' verklaard worden met behulp van de theorie van Bourdieu. Het vermogen om te handelen ('agency') is in dit verhaal gelijk aan de drie begrippen van Bourdieu ('Habitus*Capital+Field'). Om het verstandhouding tussen de 'agency' en de voor hem/haar beschikbare faciliteiten op een dusdanige manier te begrijpen, is hiervoor een conceptueel model opgesteld. Daarvoor wordt het begrip 'structure' erbij in het leven geroepen. 'Structure' kan gezien worden als de structuur waar de betreffende actor mee van doen heeft. Bij het ontstaan van gedrag wordt deze 'structure' vooral vorm gegeven door de faciliteiten die er voor de crosser aanwezig zijn (aantal motorcrosscircuits) en de regelgeving die binnen dit speelveld van toepassing is. De 'structure' staat vervolgens in verband met de 'agency'. De 'agent' kan invloed uitoefenen op de 'structure', maar andersom kan de 'structure' ook weer randvoorwaarden stellen. Het volgende conceptuele model is daarop van toepassing³, deze geeft ook aan hoe het ongewenste neveneffect 'wildcrossen' ontstaat:



Figuur 2c: 'Nieuw verkregen conceptueel model'

³ De behandelde theorieën zijn in dit model zo verwerkt dat er ook aangegeven is hoe dit 'structurisme' in verband staat met de ontwikkeling van de motorcross-sport en de ontwikkeling van de regelgeving (hoofdthema binnen dit bachelorproject).

Gestreefd wordt naar een situatie waarbij de 'agent' niet (teveel) belemmerd wordt door de structure. Kortom: zodra er genoeg faciliteiten (motorcrosscircuits) voorhanden zijn én als de regelgeving geen beperking vormt voor de motorcrosser, is het model in balans, en tilt het model de motorcross-sport en de regelgeving naar een hoger niveau. Stelt de 'structure' teveel randvoorwaarden, dan kan 'wildcrossen' als negatief side-effect/handeling ontstaan. Per situatie en dus per 'agent' zal dus verschillen of deze gaat 'wildcrossen'. De combinatie 'Habitus*Capital+Field' bepaalt of de 'agent' over gaat tot handelen. Uit interviews is ook gebleken dat de media aandacht ook essentieel is binnen dit verhaal. 'Wildcrossen' wordt in de media uitvergroot en geeft de motorcross-sport een negatief imago. Is het model echter wel in balans met daarbovenop het feit dat de 'media- aandacht' in positieve zin groot is (internationaal goede prestaties en veel talenten), dan kan dit als een uitstekende katalysator werken bij de ontwikkeling van de sport en de ontwikkeling van de regelgeving. Dit vergroot vervolgens de maatschappelijke acceptatie van de sport bij de mensen en zo wordt het wellicht makkelijker om de trainingsfaciliteiten te verbeteren/ in stand te houden.



Figuur 2d: 'De invloed van de media op de perceptie van de werkelijkheid' (Brettschneider 2007)

Hoofdstuk 3. Beleidsveld

Dit hoofdstuk zal de lezer kennis proberen bij te brengen over het recente en over het in het verleden toegepaste milieubeleid. Dit zal zich met name toespitsen tot het beleid omtrent het geluid. Geluid of 'lawaaï' is bij motorcrosscircuits namelijk vaak de grootste negatieve component. Handig is hierbij dus te weten welke regelgeving hier van toepassing is. Verder zal besproken worden hoe het milieubeleid in het algemeen heeft ontwikkeld door de afgelopen decennia. Daarna zullen nog een aantal (voor het oog) losstaande ontwikkelingen genoemd worden. Uit interviews bleken deze ontwikkelingen vaak naar voren te komen. Deze zijn hier dan ook op basis van wetenschappelijke bronnen verder uitgediept.

Plaats van de motorcross-sport

Voor allereerst het huidige beleid en de ontwikkeling van het milieubeleid van de laatste decennia te bespreken is het eerst interessant waar deze sport, in vergelijking met andere sporten, tot mogelijk overlast kan zorgen. Motorcross is namelijk één van de vele recreatieactiviteiten en sporten die over het algemeen (veel) overlast met zich meebrengt. Tussen recreatielawaai en sportlawaai bestaat dan ook vervolgens veel overlap. Het beoefenen van een sport is immers voor velen een manier van recreëren. Niet alleen de beoefening van een sport hoeft een manier van lawaai vorming te zijn; ook de toeschouwers (en de bijbehorende omroepinstallaties) zijn een bron van zorg. Van der Meijden (2003) onderscheidt daarbij alle sporten vervolgens in zes groepen:

- 1) *“Stille tot rustige sport, geen toeschouwers;*
- 2) *Stille tot rustige sport, stille tot rustige toeschouwers;*
- 3) *Stille tot rustige sport, rumoerige of lawaaiige toeschouwers;*
- 4) *Rumoerige of lawaaiige sport, geen toeschouwers;*
- 5) *Rumoerige of lawaaiige sport, stille tot rustige toeschouwers;*
- 6) *Rumoerige of lawaaiige sport.”*

Motorcrossen kan daarbij in de categorieën 4, 5 en 6 voorkomen. In groep 4 kunnen de trainingen met de crossmotoren geplaatst worden en in groep 5 en 6 de wedstrijden die van clubniveau tot een Nederlands Kampioenschap kunnen variëren. Hiermee is duidelijk dat motorcrossen tot de lawaaisporten gerekend kan worden. Uitzondering hierbij is de opkomst van de elektrische crossmotor. Een ontwikkeling

die ervoor zorgt dat bij de beoefening van de sport geen lawaai meer geproduceerd zal worden. Uit de interviews is gebleken dat de traditionele brandstofmotoren eerst nog niet vervangen zullen worden. De wetgeving die hierna besproken zal worden zal dus voorlopig nog van kracht zijn.

Vergunningverlening

Motorcrosscircuits zijn bij uitstek geschikt om de motorcross-sport te beoefenen. Het is namelijk zelfs verboden om met een crossmotor, anders dan een motorcrossbaan, zich in het openbaar te bevinden. Daarom wordt deze paragraaf toegewijd aan de regelgeving die bij, de aanvraag of het in stand houden van, een zogenaamde ‘inrichting’ komt kijken.

Inrichtingen en niet-inrichtingen

Motorcross valt dus onder de categorie sporten waarbij geluidhinder ontstaat. Alleen kunnen sport en recreatieactiviteiten plaatsvinden op inrichtingen of niet-inrichtingen. De soort regelgeving verschilt echter voor deze twee categorieën dus interessant is dan ook wat voor regelgeving die tweedeling precies met zich meebrengt. Volgens de *Wet milieubeheer* (Wm) mag men over een ‘inrichting’ spreken zodra er aan twee eisen is voldaan:

1. De activiteit moet worden gedekt door de begripsomschrijving van ‘inrichting’.
 - De definitie van het begrip inrichting volgens art. 1.1 Wm luidt:

“Elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht.

2. De activiteit moet zijn aan gewezen in het *Inrichtingen- en vergunningsbesluit milieubeheer* (Ivb).

- Deze eis houdt in dat de activiteit genoemd moet worden in bijlage I van het Ivb. Hier staan 28 categorieën opgesomd. Motorcrosscircuits vallen vervolgens onder categorie 19.1, onder g:

“Inrichtingen of terreinen, geen openbare weg zijnde, waar gelegenheid wordt geboden tot het gebruiken van:

1°. Gemotoriseerde modelvliegtuigen, -vaartuigen of -voertuigen;

2°. Bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden.”

Rechtsgevolgen voor inrichtingen

Motorcrosscircuits vallen volgens de Wm dus binnen de categorie ‘inrichtingen’ waarbij op grond van art. 8.1, lid 1 het verboden is om een inrichting op te richten, te veranderen, in werking te hebben of de werking ervan te veranderen. Op grond van art. 8.40 Wm geldt dit verbod niet wanneer de vergunningvervangende algemene regels gelden. Deze algemene regels worden benoemd in het *Besluit horeca-, sport- en recreatie- inrichtingen milieubeheer*. Voor allereerst te kijken wat de milieuvergunning precies inhoudt, is het eerst handig om te kijken of deze algemene regels ook voor motorcrossbanen opgaan. Op basis van art. 2 en 3 van het Besluit horeca-, sport- en recreatie- inrichtingen milieubeheer wordt bepaald of deze vergunningsverplicht is en dus dient worden aangevraagd. Art. 2 van het Besluit horeca-, sport- en recreatie- inrichtingen milieubeheer geeft de typen bedrijven weer welke onder het besluit vallen. Art. 3 van het Besluit horeca-, sport- en recreatie- inrichtingen milieubeheer geeft daarentegen de uitzonderingen aan welke niet van toepassing mogen zijn om onder ditzelfde besluit te vallen. Crossterreinen worden niet benoemd in art. 2, maar wel in art. 3 en zijn vervolgens vergunningsverplicht. Bij de aanvraag van een dergelijke milieuvergunning is het college van burgemeesters en wethouders bevoegd te beslissen. Wanneer er echter sprake is van ‘grote’ inrichtingen is het bevoegd gezag Gedeputeerde Staten. In bijlage I, onder 19.2 in het Ivb is Gedeputeerde Staten bevoegd gezag wanneer:

“Inrichtingen of terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn.”

Vervolgens staat onder 19.3 dat: *“Voor de toepassing van onderdeel 19.2 blijven buiten beschouwing terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit een gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekeinden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op een vrijdag of op een maandag vallen.”*

Verskil ‘A-inrichting’ en ‘recreatieve’ inrichting

De in het verleden genoemde A-inrichtingen en ‘recreatieve’ inrichtingen zijn hier nog steeds op toepassing hiervan. Ook wel vaak crossterreinen die onder een A- of B-status vallen. Deze tweedeling, die dus aan de hand van openstellingstijden en niet op geluidemissie wordt bepaald, is gebaseerd op art. 19.2 van het Ivb:

- ‘A-inrichting’ of motorcrossterrein met ‘A-status’:

Dit zijn de inrichtingen die onder het bevoegd gezag van Gedeputeerde Staten valt (de eerder genoemde ‘grote’ inrichtingen)

- ‘Recreatieve inrichting’ of motorcrossterrein met ‘B-status’:

Dit zijn de inrichtingen die onder het bevoegd gezag van het college van burgemeester en wethouders valt.

Deze tweedeling op basis van opstellingstijden heeft dus consequenties voor de milieuvergunning waarbij het bevoegd gezag bij de provincie of bij de gemeente kan komen te liggen. Maar heeft dit ook gevolgen voor de inrichting, welke soort wetgeving kan worden toegepast? De website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu verstrekt ons meer informatie hierover:

- ‘A-inrichting’ of motorcrossterrein met ‘A-status’:

“Permanente race- en crossterreinen die meer dan 8 uren per week open zijn, zijn vergunningplichtig en vallen als “grote lawaaimakers” onder de Wgh (Wet geluidhinder). Zij kunnen zich alleen op gezoneerde industrieterreinen vestigen.”

- Recreatieve inrichting' of motorcrossterrein met 'B-status':

“Ook crossterreinen die minder dan 8 uur per week open zijn, zijn vergunningplichtig. Echter niet onder de Wgh en hoeven dus niet op een gezoneerd industrieterrein gevestigd te worden. Wel moet in verband met de geluidsbelasting rekening gehouden worden met afstanden tot nabijgelegen geluidsgevoelige objecten. De VNG publicatie⁴ geeft indicatieve afstanden tot rustige woonbebouwing. Bij terreinen die minder dan 8 uur per week in gebruik zijn, is dat 700 meter.”

Het belangrijkste verschil tussen een 'recreatieve' inrichting en een 'A-inrichting' (met betrekking tot geluid) vinden we vervolgens dan ook door de Wet geluidhinder met deze VNG publicatie te vergelijken. Hieruit blijkt het volgende; namelijk dat 'A-inrichtingen' gelegen op een gezoneerd (industrie)terrein 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde aanhouden voor geluidgevoelige bestemmingen. Zodra er sprake is van een saneringssituatie kan deze voorkeursgrenswaarde zelfs 55 dB(A) bedragen. Bij de recreatieve inrichtingen speelt het achtergrondgeluid een grote rol. In de volgende tabel zijn deze streefwaarden, op basis van de aard van de woonomgeving, terug te vinden.

Aard van de woonomgeving	Aanbevolen streefwaarden in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
1. Landelijke omgeving (herstellingsoorden, stille recreatie)	40	35	30
2. Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
3. Woonwijk in stad	50	45	40

Tabel 1: 'Streefwaarden ten aanzien van equivalente geluidniveaus voor woonomgevingen.' (NSG 1996)

Gezien kan worden dat het referentieniveau (overdag) op zijn laagst 40 dB(A) kan bedragen. Men kan vervolgens stellen dat de 'recreatieve inrichtingen' in vergelijking met 'A-inrichtingen' in algemene zin aan strengere eisen moet voldoen.

⁴ De VNG publicatie (gemaakt door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten) is hierbij een handreiking die wordt gebruikt voor het plannen en toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk.

Aanvraag vergunning

Voordat een vergunning wordt verleend, zal deze eerst aan ‘het belang van de bescherming van het milieu’ (art. 8.10 Wm) moeten worden getoetst. Hier wordt niet alleen de ‘hinder’ getoetst van de inrichting zelf, maar ook de indirecte hinder ten gevolge van bijvoorbeeld verkeerhinder van en naar de inrichting. Onder art. 8.8 Wm worden de elementen besproken welke behandeld moeten worden in de aanvraag. Globaal gezien worden hier de huidige toestand van het milieu, de gevolgen ten opzichte van het milieu en de mogelijkheden tot bescherming van het milieu, besproken.

Zodra een vergunning wordt verleend, geeft dit het recht aan de exploitant om een inrichting in werking te hebben, te veranderen of op te richten. Artikelen 8.11 tot en met 8.13 van het Wm legt de exploitant vervolgens ook plichten op. Hierin staan namelijk voorschriften met betrekking tot de milieubelasting. Hier wordt het BBT-principe gehanteerd. BBT staat voor ‘beste beschikbare technieken’. In artikel 1.1 van de Wm staat een definitie:

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

Vaak leert de praktijk ons dat uit art. 5.10 Ivb dat bij de aanvraag, van een vergunning voor een motorcrosscircuit, vaak ook een akoestisch rapport dient te bevatten. Volgens het Ivb dient de aanvrager het akoestisch rapport te overleggen met:

- *“de aard van het geluid en de hoogte van de geluidbelasting die de inrichting binnen een door het bevoegd gezag aangegeven gebied buiten de inrichting kan veroorzaken;*
- *de tijden waarop die geluidbelasting zich zal voordoen;*
- *de methoden waarmee de aard van het geluid en de hoogte van de geluidbelasting zijn vastgesteld.”*

In sommige gevallen zal bij de aanvraag een milieu-effectrapport moeten worden opgesteld. Dit is afhankelijk van de locatie van de inrichting. Een inrichting is namelijk m.e.r.-plichtig zodra deze in een ‘gevoelig’ gebied gelegen is.

Het begrip gevoelig gebied wordt beschreven in bijlage A van het AmvB Besluit milieu-effectrapportage 1994 en kent zes categorieën:

- *“a. een gebied dat krachtens:*
 - *1° artikel 10, eerste lid, of 12, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen als een beschermd natuurmonument;*
 - *2° artikel 10a, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen als een gebied ter uitvoering van richtlijn nr. 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PbEG L 103) en richtlijn nr. 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206);*
 - *3° de op 2 februari 1971 te Ramsar tot stand gekomen Overeenkomst inzake watergebieden van internationale betekenis, in het bijzonder als verblijfplaats voor watervogels (Trb. 1975, 84), is aangemeld als watergebied van internationale betekenis;*
- *b. een kerngebied, begrensde natuurontwikkelingsgebied of begrensde verbindingszone, dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, zoals die structuur is vastgelegd in een geldend bestemmingsplan of, bij het ontbreken daarvan, in een geldende structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening, of, bij het ontbreken daarvan, zoals die structuur voorkomt op de kaart Ecologische Hoofdstructuur, behorend bij deel 4 van het Structuurschema Groene Ruimte (LNV-kenmerk GRR-95194);*
- *c. een gebied met behoud en herstel van de bestaande landschapskwaliteit, zoals dat gebied is vastgelegd in een geldend bestemmingsplan of, bij het ontbreken daarvan, in een geldende structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening, of, bij het ontbreken daarvan, zoals dat gebied voorkomt op de kaart Landschap, behorend bij deel 4 van het Structuurschema Groene Ruimte;*
- *d. een krachtens artikel 1.2, tweede lid, onder a, van de wet bij provinciale verordening aangewezen gebied met uitzondering van de zones waar het met het oog op de bescherming van het diepe grondwater is verboden te boren;*
- *e. een gebied dat krachtens artikel 3, eerste lid, van de Monumentenwet 1988 is aangewezen als beschermd monument;*
- *f. een Belvedere-gebied als bedoeld in de bijlage «Gebieden» bij de nota «Belvedere, beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting» (Kamerstukken II 1998/99, 26 663, nr. 2) voorzover dat is vastgelegd in een geldende structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening of geldend bestemmingsplan.”*

Handhaving vergunning

In een milieuvergunning die reeds afgegeven is, worden vaak voorschriften vastgesteld, om bepaalde vormen van hinder tegen te gaan. In dit onderzoek zal in het bijzonder degene met betrekking tot de geluidhinder, worden besproken.

Over het algemeen kunnen deze voorschriften één van de volgende elementen bevatten (van der Meijden 2003):

- *“Normstelling voor equivalente of maximale geluidniveaus;*
- *Tijdsperioden (veelal dag, avond en nacht) waarbinnen de gestelde normen gelden;*
- *Dagen waarop andere dan gebruikelijke normen gelden (zon- en feestdagen);*
- *Locaties (op de gevel van een woning van een derde partij, op 50 meter van de inrichting) waar de gestelde normen gelden;*
- *Bronnen die worden meegenomen (geluiden afkomstig van installaties, toestellen, werkzaamheden en activiteiten);*
- *Uitzonderingen (laden en lossen, stemgeluiden);*
- *Wijze van meten en berekenen geluidniveaus;*
- *Ontheffingen;*
- *Norm aan trillingshinder.”*

In de praktijk is het beleid zo geformuleerd dat de gemeenten haar eigen geluidsbeleid mogen voeren. Dit is in de *Handreiking Industrielawaai*⁵ vastgelegd. Echter is gebleken dat weinig gemeenten een nota Industrielawaai hebben vastgesteld. De Handreiking stelt dan dat de normen van de *circulaire Industrielawaai* worden toegepast. Vergunning verlening blijft dan mogelijk zodra volgens de ‘circulaire’ het referentieniveau van het omgevingsgeluid niet wordt overschreden.

Dit referentieniveau zal per situatie verschillen. Zo ook de bijbehorende richtwaarden (*Richtlijnen voor karakterisering en meting van het omgevingsgeluid*), die afhankelijk van de omgeving, wel overschreden mogen worden. Zelfs op basis van een bestuurlijk afwegingsproces is het zelfs mogelijk om af te wijken van deze richtlijnen.

Duidelijk is daar wel mee geworden aan wat voor eisen een milieuvergunning moet voldoen. De exploitant van het motorcrossterrein zal, zodra deze kennis zich niet binnen de vereniging bevindt, een externe partij/adviesbureau moeten vinden om zich op juridisch vlak te laten bijstaan.

⁵ De term suggereert dat deze alleen voor industriële bedrijvigheid geschikt is, maar wordt ook toegepast bij inrichtingen voor de motorcross.

De aanvraag of de instandhouding van een vergunning wordt dan vaak ook wel gezien als een 'stroperige ambtelijke molen' waarin men terecht komt. Dit traject kost over het algemeen veel tijd en geld. Voor de aanvrager (vaak verenigingen met vrijwilligers) is het dan ook de vraag of zij het kapitaal of het doorzettingsvermogen hier wel voor hebben.

Milieubeleid door de jaren heen

Nu we de praktische consequenties van het milieubeleid (het tot stand komen/ in stand houden van een milieuvergunning) hebben geschetst, is het wellicht wetenswaardig om het milieubeleid door de jaren heen in kaart te brengen. Qua inhoud kreeg het milieu in de jaren zeventig pas echt vorm. Terwijl de aandacht voor het milieu er pas veel later kwam. Zo is de politieke aandacht voor het milieu namelijk pas het grootst in de negentiger jaren. Volgens Breeman en Timmermans (2008) zijn het namelijk:

"...vooral nieuwe of uniek opgevatte gebeurtenissen die de media en actoren in de politieke arena's in beweging brengen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het verschijnen van het eerste Nationaal Milieubeleidsplan (1989), de eerste Milieubalans (1995) of één van de eerste wereldklimaatconferenties (1989)."

Hoe het milieubeleid inhoudelijk veranderd is zal hieronder duidelijk worden.

Het milieubeleid heeft zich sinds de jaren zeventig sterk ontwikkeld. In de jaren zeventig was de stemming dan ook sterk centralistisch. Het beleid was er op toegesneden om binnen een kort tijdbestek concrete doelen en resultaten na te streven. Dit door grenzen aan negatieve effecten van het menselijk handelen te stellen. De door de rijksoverheid vastgestelde normen voerden bij lokale belangenafwegingen dan ook de boventoon. Het milieubeleid was daarmee sterk technisch rationeel van aard. Het vertrouwen in dit beleid was zeer groot ervan uitgaande de problematiek in het milieu te bedwingen. Volgens Voogd (1995) wordt dit ook wel het 'primitief optimisme' genoemd.

In de jaren tachtig komt het besef dat de milieuvraagstukken toch complexer bleken dan men in de jaren zeventig vooralsnog had aangenomen. Er werd geconstateerd dat de vraagstukken in hoge mate onderling, en met de fysieke omgeving waarin deze vraagstukken zich voor doen, zijn verweven (de Roo 2004). Het zogenaamde doelgerichte milieubeleid (wat dient er bereikt te worden?) wordt consistent doorgevoerd. Dit uitte zich dan ook in de uitbouw van het normenstelsel voor onder andere geluid, geur en bodemkwaliteit. Wel is de overheid van mening dat dergelijke vraagstukken met betrekking tot het milieu integraler aangepakt dienen te worden. Het besef over hoe dit bereikt moet worden (beslissingsgericht milieubeleid) zet daarmee een stap in de richting van de 'interne' integratie. Doelgroepen en lokale overheden worden daarbij voorts nog van bovenaf aangestuurd.

In het begin van de negentiger jaren bleek dat het Nederlandse milieubeleid met haar strakke milieu normering en zonerings als harde kaders, niet altijd haalbaar was. Ontwikkelingen op maatschappelijk en economisch vlak werden te veel beperkt door deze eisen. De norm werd dan ook als beknellend ervaren (Spreeuwens et al. 2008). Daarom werd in het laatste decennium van de twintigste eeuw de centraal aangestuurde aanpak en het normenstelsel losgelaten. Hieruit kwam een proces van decentralisatie voort waarbij de taakverdeling tussen rijksoverheid en gemeenten wordt herbezien (Kamphorst 2006).

De verdere ontwikkelingen binnen het milieubeleid laten we allereerst even links liggen. Wellicht dat de toekomst mogelijkheden schept voor exploitanten van crossterreinen om haar 'inrichtingen' in stand te houden. Verreweg de meeste banen vallen volgens het huidige beleid onder gemeentelijk toezicht. Interessant is dan ook in hoeverre het proces van decentralisering invloed heeft gehad op het naleven van deze wetgeving op het gemeentelijke niveau.

Ontwikkelingen binnen dit milieubeleid

In deze paragraaf zullen een aantal (voor het oog) losstaande ontwikkelingen worden besproken. Uit interviews is naar voren gekomen dat deze ontwikkelingen een belangrijke rol hebben gespeeld bij de bemoeilijking van de milieuvergunningsaanvraag. Deze zullen daardoor ook kort besproken worden.

Gevolgen van decentralisering op gemeentelijk niveau

Zoals er vermeldt is gebeurt het milieu zich in een proces van decentralisatie. Dit proces vertaalt zich door in een groeiende beleidsuitwerking op lokaal niveau. De gemeenten verkrijgen daarbij meer handelingsruimte. Daarnaast zijn nog wel beperkingen met betrekking tot het afwijken van landelijke milieunormen (Kamphorst 2006). Het huidige Nederlandse milieubeleid baseert zich momenteel op het subsidiariteitsbeginsel. Dit houdt in dat de milieuproblemen opgepakt worden op het niveau daar waar ze spelen. Het Rijk stelt in het NMP4 dat:

“...de lokale overheid vaak beter in staat is om aan de kwaliteit van de leefomgeving bij te dragen dan de rijksoverheid’ (Vrom 2001; 68).”

Echter volgens Spreeuwers et al. (2008) bestaat het milieubeleid niet. Zij stellen dat het milieubeleid uit te veel afzonderlijke segmenten, met elk een eigen verhaal bestaat. De basiskwaliteit blijft als gevolg daarvan hangen in retoriek, en heeft op lokaal niveau geen betekenis. Doordat het Rijk de minimale kwaliteitseisen bewaakt is het de taak aan de gemeenten om dit op lokaal niveau integraal op te pakken en daarmee maatwerk-oplossingen mogelijk te maken. Deze studie laat echter zien dat er niet gestreefd wordt naar een hogere milieukwaliteit. Ze erkennen hierbij twee oorzaken:

1. *“Het is een gebrek aan wil, tijd en kunde bij gemeenten zelf;*
2. *én het gaat om de organisatie, structuur en segmentering van het nationale milieubeleid, die leiden tot een problematische doorwerking van het milieubeleid.”*

Bij het ‘in stand houden’ en verlenen van milieuvergunningen aan exploitanten van crossterreinen is het dus heel aannemelijk dat de verreweg de meeste gemeenten de minimale kwaliteitseisen hanteren.

Versoepeling geluidsregeling

In 2001 is onder andere de geluidgebruikruimte voor inrichtingen vergroot. Dit was namelijk het jaar waarop de rechter de wijzigingen binnen de *Handleiding meten en rekenen Industrielawaai* hanteerde. In deze handleiding wordt de gevelreflectie als storende factor niet meer langer meegenomen. Dit geeft de inrichtingen 3 dB(A) meer geluidgebruikruimte in vergelijking met de situatie van voor 2001.

Dit is niet de enige winst die de motorcross-sport ten goede komt. Zo hadden omwonenden de milieuvergunning van motorcrossvereniging RES Axel aangevochten. In deze zaak was het belangrijk dat het geluid van motorcross als tonaal geluid aangemerkt moest worden, want zodra hier sprake van was, wordt volgens de circulaire Industrielawaai een toeslag van 5 dB(A) toegepast. Bij de betreffende motorcrossvereniging zou dit betekenen dat dan niet voldaan kan worden aan de geluidsregelgeving. De Raad van State oordeelde vervolgens dat er geen sprake is van tonaal geluid zodra viertaktmotoren bij trainingen of wedstrijden domineren, zoals dit bij RES Axel het geval is. Doorslaggevend binnen deze jurisprudentie was het akoestisch onderzoek dat bureau Peutz in 2006 heeft uitgevoerd in opdracht van de KNMV. Opnieuw wordt er door deze vorm van jurisprudentie 5 dB(A) extra geluidgebruikruimte voor de motorcrosscircuits gecreëerd.

Provincie strengere handhaving vergeleken gemeenten?

Zoals eerder vermeld vallen de meeste motorcrosscircuits onder gemeentelijk gezag. Deze minimale kwaliteitseisen voor de onder dit gezag vergunde circuits zijn toch strenger dan de eisen die voor crossterreinen die onder toezicht van de provincies staan. Bij deze recreatieve inrichtingen speelt het zogenaamde niveau van het achtergrondgeluid een rol. In het dun bevolkte buitengebied, waar de meeste banen zijn gelegen, is dit achtergrondgeluid laag. Dit verklaart waarom banen onder gezag van de gemeente aan strengere eisen moeten voldoen. Maar het vreemde eraan is, is dat sommige exploitanten van motorcrossterreinen de status veranderen willen van 'A-inrichting' naar een 'recreatieve inrichting'. Volgens Tennekes (1996) kan dit alleen verklaard worden door het feit dat veel gemeenten een oogje dichtknijpen bij het toepassen/handhaven van de regels. Dit 'oogje dichtknijpen' kan weer verklaard worden door de eerste oorzaak van Spreeuwiers et al. (2008). Die vertelt ons dat gemeenten een gebrek aan wil, tijd en kunde vertonen om een hogere milieukwaliteit na te leven.

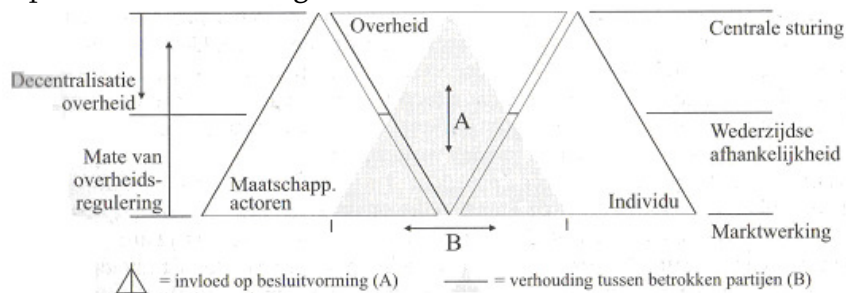
Rol van de burgers en belangengroeperingen

Echter de titel van het onderzoek suggereert dat de overheid de boeman is en het de motorcrosscircuits moeilijk maakt. Immers de overheid maakt het beleid en tracht dit vervolgens in uitvoering te brengen. Maar is dit eigenlijk wel zo? Burgers en belangenverenigingen hebben namelijk ook de mogelijkheden om het door de overheid toegepaste beleid zo te gebruiken om hen gelijk te halen. Cohen en Arato (1992) constateren dan ook dat overheden belangengroeperingen en individuen vooral zien als strategische actoren. Bij vergunningverlening en -aanvraag spelen zij dus op actief vlak als strategische actor een steeds belangrijke rol. De toename van rechtsbescherming kan er dan ook voor zorgen dat ze door de tijd heen, veel invloed verworven hebben. In het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, De toekomst van de nationale rechtstaat, staat beschreven dat:

“...bestuurders voelen zich in hun bewegingsvrijheid beperkt, maar roepen door het maken van fouten procedures over zich af. De wetgever maakt teveel en te complexe regels. De rechter geeft het bestuur ‘misschien’ te weinig beleidsruimte. En de burger weet steeds beter langs procedurele weg op te komen voor zijn belangen.”

De toename van rechtsbescherming is volgens Schueler (2003) dan ook een gevolg van de toename aan regelgeving.

Zoals in de ontwikkeling van het milieubeleid door de jaren heen is genoemd, blijkt dat de besluitvorming zich door de tijd heen verschoven heeft van een unicentrisch sturingsperspectief naar een multicentrisch sturingsperspectief. Volgens Teisman (1992) vertaalt dit zich door in een toename van het aantal en de diversiteit van de deelnemende actoren binnen het besluitvormingsproces. Het collectieve belang wordt in dit proces voorbij gestreven door het individuele belang. De Roo (2001) stelt dat een verschuiving in perspectief geen overgang van het ene naar het andere perspectief is, maar een verschuiving in de richting van. Het betreft volgens hem een zwaartepuntverschuiving. Er worden compromissen gemaakt ten nadele van het andere perspectief welke vervolgens aan kracht moet inboeten.



Figuur 3a: 'De schematische weergave van verhoudingen tussen overheid en niet-overheidsactoren.' (de Roo 2001)

Hoofdstuk 4. Verband beleid en motorcross-sport?

In dit hoofdstuk trachten we de ontwikkeling van de sport te vergelijken met de ontwikkeling van het milieubeleid. Wellicht kan er een verband worden gevonden tussen deze twee ontwikkelingen. Natuurlijk spelen in de werkelijkheid vele factoren een rol bij de ontwikkeling van de motorcross-sport, maar doel binnen dit onderzoek is in welke mate het beleid hieraan bijdraagt. Dit alles heeft betrekking op de Nederlandse situatie.

Geschiedenis motorcross-sport

Voor er een vergelijking kan worden gemaakt van de eventuele doorwerking van het beleid op de motorcross-sport, zal eerst de ontwikkeling van de sport besproken worden. Deze soort van samenvatting beschrijft de hoogtepunten binnen de Nederlandse motorcross van de afgelopen decennia. Deze is aan de hand van de interviews die bij de motorcross federaties werden afgenomen en een artikel uit het Belgische (en dus objectieve) blad MX World, opgemaakt:

Het begin van de motorcross in Nederland gaat terug naar het einde van de jaren '30 waarin de sport overwaaid vanuit België. De Tweede Wereldoorlog stopte de ontwikkeling tijdelijk, maar de draad werd daarna snel weer opgepakt. In 1947 organiseerde de KNMV namelijk de allereerste editie van de Motorcross der Naties in Wassenaar.

Deze groei zette zich in de jaren '50 en '60 in ons land door. Motorcrosswedstrijden, zoals de cross op het Zand in Hengelo, trokken in die jaren duizenden toeschouwers. Internationaal speelden de Nederlandse rijders echter nog geen hoofdrol. In de jaren '70 was het Gerrit Wolsink die Nederland op motorcrossgebied vertegenwoordigde. Wolsink won GP's, maar geen Wereldkampioenschappen. Toch mag zijn rol niet onderschat worden. Hij hielp samen met Gerard Rond de populariteit van het motorcross een stuk vooruit.

De jaren '80 zouden het gouden decennium van de Nederlandse motorcross worden. In deze jaren was er namelijk ook in de media veel aandacht voor motorcross. Kees van der Ven was begin jaren '80 goed bezig in de 125cc en 250cc. Maar de grote doorbraak van het Nederlandse motorcross kwam er vanaf 1984, toen de 16-jarige Dave Strijbos, toen nog steevast Davy genoemd, zijn WK-debuut maakte. In 1985 zou hij tweede worden in het WK 125cc. Op z'n 18e jaar werd Strijbos in 1986 de, tot dan toe, jongste wereldkampioen ooit. Dorpsgenoot Van Den Berk eindigde als tweede.

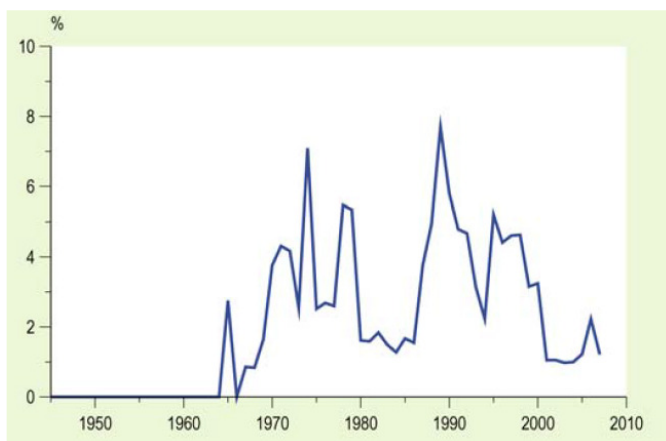
In 1987 was het Van Den Berk die Strijbos klopte in het WK 125cc. Tegelijkertijd brak ook de jonge Pedro Tragter door. Kees Van Der Ven, eindigde als 3e in het WK 500cc. Strijbos (125), Van Den Berk (250cc) en Van Der Ven (500) verdedigden Nederland dan ook tijdens de motorcross der Naties in New York. En met succes want de Nederlanders eindigden tweede achter het thuisland. Ook 1988 was nog een superjaar. John Van Den Berk won het WK 250cc, Strijbos eindigde tweede in het WK 125cc.

In 1993 won Pedro Tragter het WK 125cc. De tot nu toe ook laatste Nederlandse wereldtitel binnen een solo-klasse.

Vanaf 2000 speelden Erik Eggens en Marc de Reuver nog een belangrijke rol binnen de motorcross-sport. Eggens eindigde namelijk in 2001 op een derde plaats in het WK 125cc. De laatste grootste prestatie binnen de sport werd in 2004 behaald, ons land eindigde toen op een tweede plek bij de motorcross der Naties.

Politieke aandacht voor het milieu

Om een vergelijking te maken met de ontwikkeling van de motorcross-sport zoeken we naar een maatstaf om de invloed van het milieubeleid inzichtelijke te maken. In dit onderzoek zijn daarvoor gegevens gebruikt die de ontwikkeling van de regeldruk in het algemeen en de politieke aandacht voor het milieu beschrijven. Vanuit verschillende perspectieven kan zo een vergelijking worden gemaakt met de ontwikkeling van de motorcross-sport. De politieke aandacht voor het milieu door de jaren heen kan bijvoorbeeld afgeleid worden uit het aantal uitspraken over het milieu in de troonrede. Eerder is ook aangegeven dat met name de negentiger jaren veel aandacht had van de politiek. Dit is ook in onderstaand figuur terug te vinden.



Figuur 4a: 'Uitspraken over milieu in de troonrede' (Breeman en Timmermans 2008)

Ontwikkeling van de regeldruk

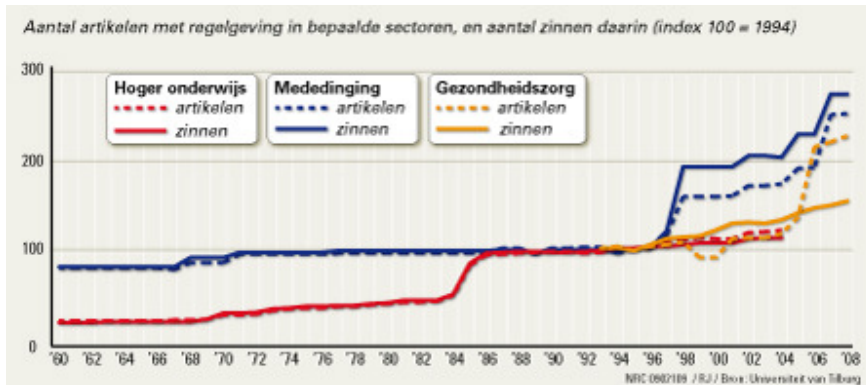
De regeldruk binnen Nederland hebben de Jong en Herweijer (2004) in kaart proberen te brengen met behulp van tellingen (zie tabel 2). Van 2002 t/m 2004 is hier ook nog een onderscheid gemaakt tussen formele wetten, Algemene Maatregelen van Bestuur (AmvB's) en Koninklijke Besluiten (KB's). Echter binnen dit onderzoek zullen de AmvB's en KB's niet gebruikt worden. Deze tellingen hebben namelijk slechts betrekking over drie jaar regelgeving.

Gezien kan worden dat het aantal wetten in de periode van 1980 tot begin 2004 met ruim 60 procent gestegen is van 1100 tot 1800. De meningen verschillen echter over de invloed van de Europese Unie op de Nederlandse regelgeving. Uit studies blijkt echter dat het gros van de regelgeving van nationale herkomst is.

Jaar	Wetten	AMvBs en KBs
1980	1 100	
1988	1 432	
Mei 2002	1 722	2 611
Januari 2003	1 749	2 644
Januari 2004	1 800	2 675

Tabel 2: 'De groei van de regeldruk' (De Jong en Herweijer 2004)

Ook van Witteloostuijn (2010) is met een onderzoeksgroep aan het tellen geslagen. Zij zijn de Staatsbladen ingedoken en hebben ook de voorraad wetsartikelen voor (een deel van) het gezondheidsrecht, hogeronderwijsrecht en het mededingrecht in kaart gebracht. Hier kan men ook een duidelijke stijgende lijn terugvinden die terug te zien is in de toename van de regeldruk. In de afgelopen jaren blijkt deze regelvoorraadstijging zelf aanmerkelijk groter te zijn dan daarvoor. De resultaten van deze teloefeningen zijn in deze figuur hieronder weergegeven op basis van het aantal wetsartikelen in de afgelopen decennia.

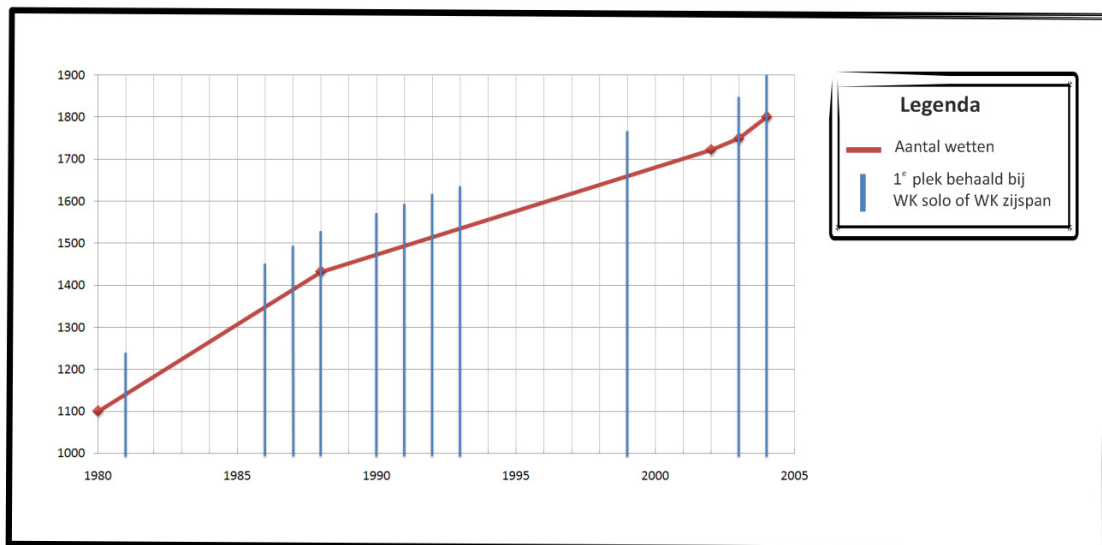


Figuur 4b: 'Grafiek met aantal wetsartikelen' (Van Witteloostuijn et al. 2010)

Uit de interviews is eveneens gebleken dat er wel een toename in de regelgeving is waar te nemen. Maar volgens de geïnterviewden is het niet zozeer de toename van de regelgeving, maar de toename van naleving van de regelgeving welke de motorcross-sport zou beïnvloeden. Voor de toename van de naleving is echter geen maatstaf te vinden. Er zal dus puur gekeken worden naar de toename van de regeldruk en politieke aandacht van het milieu, om toch een grafische weergave te creëren waarin eventuele verbanden zijn aan te tonen.

Synthese

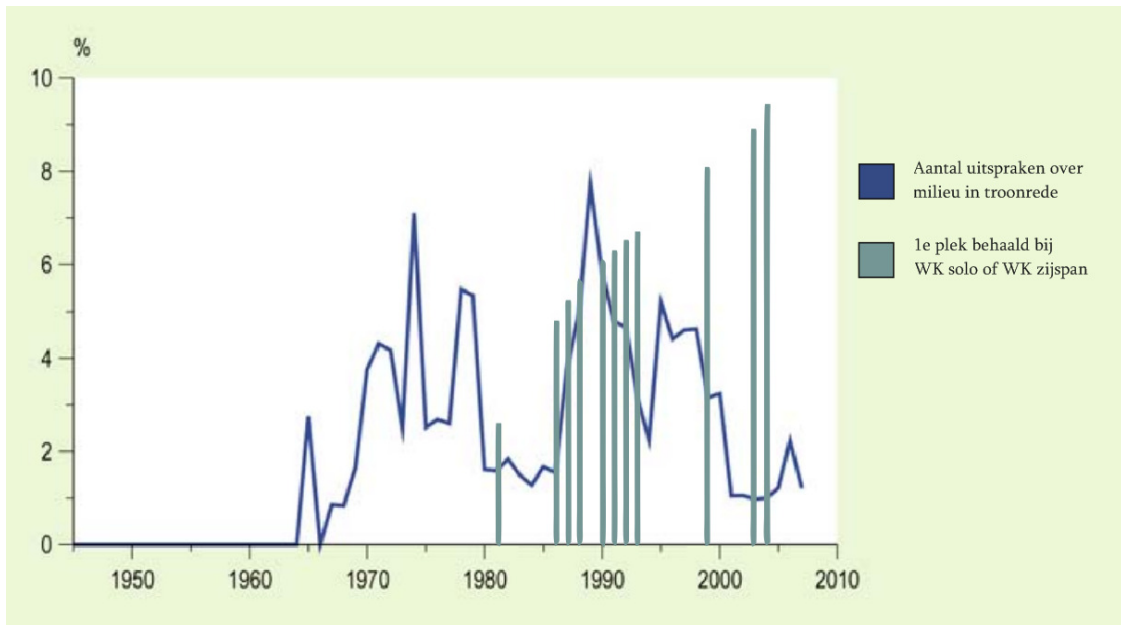
Voor de vergelijking met de ontwikkeling van de motorcross-sport en de ontwikkeling van de regeldruk gemaakt kan worden, trachten we op basis van de beschikbare informatie deze samen te voegen in één grafiek. Eventuele verbanden kunnen dan waarschijnlijk worden doorzien. Deze synthese zal gebaseerd worden op de informatie uit tabel 2, waaruit de tellingen van de formele wetten mee zullen worden genomen. Vanuit de ontwikkeling van de motorcross-sport zullen alleen de 1^e plaatsen van een WK of motorcross der Naties verwerkt worden. Om het verhaal compleet te maken worden ook de 1^e plaatsen binnen de wereldkampioenschappen zijspan (zie bijlagen), waar Nederland een bijdrage in heeft, geïmplementeerd.



*Figuur 4c: 'Ontwikkeling regeldruk vs. de ontwikkeling van de motorcross-sport'
(Gemaakt op basis van De Jong en Herweijer 2004)*

Zoals gezien kan worden is er niet meteen een duidelijk verband aan te tonen. In de categorie zijspan doet Nederland het als land de laatste jaren sowieso uitstekend. De jaren tachtig zijn met name voor de solo-classes een belangrijke periode geweest. De toename van de regeldruk lijkt hier geen invloed op uit te oefenen. Toch mag dit verband niet geheel worden uitgesloten, omdat de invloed van het beleid op een complexe manier doorwerkt. Er kan daarbij onder andere vertraging bij de doorwerking optreden. In hoofdstuk twee zijn daarnaast in het conceptuele model andere factoren besproken welke impact kunnen hebben op de ontwikkeling van de sport. Regelgeving kan ook via deze genoemde factoren dus indirect doorwerken. Dat de invloed van de regelgeving dus geheel los staat van de ontwikkeling van de motorcross-sport, kan natuurlijk ook. Als voorbeeld kan daarvoor België worden aangehaald. Uit interviews is gebleken dat zij, door het opleggen van vele beperkingen en het slechte interveniëren in de ruimtelijke ordening, slechts nog over enkele motorcrosscircuits beschikken. Toch is België geheel tegen de verwachting in, met al haar talenten en professionele rijders, een grote speler binnen de motorcross-sport.

Eenzelfde vergelijking met de ontwikkeling van de motorcross-sport is gemaakt met de politieke aandacht voor het milieu. Dit levert een geheel ander beeld op (zie figuur 4d). De hoogte van de lijnen die de 1^e plaatsen (behaald bij een WK solo of WK zijspan) weergeven, laten ook de stijgende trend van de toename van de regeldruk weer duidelijk terugkomen.



Figuur 4d: 'Politieke aandacht voor het milieubeleid vs. de ontwikkeling van de motorcross-sport' (Gemaakt op basis van Breeman en Timmermans 2008)

Hier valt te zien dat rond de eerder besproken piek bij 1990, de meeste WK titels behaald werden. Uit de Wet milieubeheer (welke in hoofdstuk twee besproken is) vloeit vervolgens alle belangrijke milieuwetgeving voort. Deze wet heeft in maart 1993 het licht gezien. Opvallend is dan ook dat er na 1993 er bijzonder weinig titels behaald zijn (met name in de solo klasse). De milieuwetgeving kan dan aangewezen worden als oorzaak van de dip in de ontwikkeling van de motorcross-sport. Sinds 1999 lijkt deze ontwikkeling door versoepeling van de regelgeving (d.m.v. jurisprudentie) weer in de lift te zitten.

Hoofdstuk 5. Conclusie

Uiteindelijk kan gesteld worden dat de invloed van beleid op de op de motorcross-sport er wel is, maar deze is niet bepalend. Vooral in de jaren negentig beïnvloedt het milieubeleid de sport vooral. Maar vaak werkt de regelgeving indirect door. Daarbij wordt de regelgeving gebruikt als instrument voor burgers en andere belangverenigingen die hinder ondervinden van de nabij gelegen motorcross-inrichting.

Bij de vergunningverlening is gebleken dat twee processen dit hebben bemoeilijkt. Zo spelen de ‘mondige’ burger en de opkomst van de ‘strengere’ regelgeving hierbij een grote rol. Om succesvol een vergunning te verkrijgen wordt van de exploitant veel (kennis over het ‘juridische oerwoud’ en doorzettingsvermogen) gevraagd. Elke aanvraag is daarbij weer een geval apart. Naleving/handhaving van de regelgeving verschilt vervolgens per gemeente waarbij de persoonlijk voorkeuren van de betrokken ambtenaren ook nog eens een rol spelen.

Maatschappelijke acceptatie is een belangrijke factor bij dit gevolg. Zodra de maatschappelijke acceptatie groot is, dan is er vaak ook meer begrip voor de sport. Dit vergroot dan ook de kans op vergunningverlening. Hoe groot deze maatschappelijke acceptatie is hangt af van de behaalde successen binnen de sport en de mate van wildcrossen. Media-aandacht kan dit gehele proces versterken en/of afzwakken.

Uit de interviews en theoretische hoofdstuk is duidelijk geworden dat bij het sluiten van banen (‘uitdunnen van de faciliteiten’), dat tot wildcrossen en off-the-road rijden gaat leiden. Bij het creëren van voldoende faciliteiten voor de motorcrosser zullen deze activiteiten beperkt worden. Wildcrossen veroorzaakt namelijk veel schade en overlast bij mens, dier en milieu. Het devies is dan ook om de inrichtingen die er nog zijn, sowieso in stand te houden. De overlast zal dan het meest beperkt worden. Er zal kortweg voor gezorgd moeten worden dat de motorcross-sport beoefend zal moeten worden op de daarvoor aangewezen inrichtingen. Ook is uit de theorie gebleken dat zogenaamde ‘structure’ cruciaal is voor de ‘agent’ om zijn sport/hobby te beoefenen. Zodra deze ‘structure’ teveel beperkingen oplegt voor de ‘agent’, kan dit tot een ongewenst neveneffect leiden. Zaak voor de overheid om deze ‘structure’ voor de sporter in het algemeen optimaal te maken/behouden. Uit het nieuw verkregen conceptueel model is namelijk ook naar voren gekomen dat een goede ‘structure’ de ontwikkeling van de sport naar een hoger niveau tilt.

Literatuurlijst

Boeken:

Backes, Ch.W., Gilhuis P.C. en Koeman, N.S.J., *milieurecht*, Kluwer Uitgeverij, Alphen a/d Rijn 2006.

Davidson, D., *Actions, Reasons and Causes*, Oxford University Press, Oxford 1980.

De Leeuw, A.C.J., *Bedrijfskundige Methodologie – Management van onderzoek*, Koninklijke van Gorcum, Assen 2003.

De Roo, G., *Toekomst van het milieubeleid*, Koninklijke Van Gorcum, Assen 2004.
Crang, M. and Thrift, N.J., *Thinking space*, Routledge, London 2000.

De Roo, G., *Environmental Planning in the Netherlands: Too Good to be True*, Ashgate, Hampshire 2003.

Hume, D., *A Treatise of Human Nature*, Clarendon Press, Oxford 1968.

Hyman, J. en Steward, H., *Agency and Action*, Cambridge University Press, Cambridge 2004.

Munsters, Q.J., Meijer, E., Mommaas, H., van der Poel, H., Rosendal, R. en Spaargaren, G., *Anthony Giddens – Een kennismaking met de structuratietheorie*, Pudoc, Wageningen 1985.

Ozbekhan, H., *Towards a General Theory of Planning*, from: E. Jantsch (ed), *Perspectives of Planning*, Organisation for Economic Cooperation and Development, Parijs 1968, 76-98.

Schueler, B., *Het zand in de Machine*, Vossiuspers UvA, Amsterdam 2003.

Sunier, T., Duyvendak, J.W., Saharso, S. en Steijlen, F., *Emancipatie en subcultuur – Sociale bewegingen in België en Nederland*, Haasbeek, Alphen a/d Rijn 2000.

Tacq, J., *Het oeuvre van Pierre Bourdieu*, Garant-Uitgevers, Apeldoorn 2003.

Van der Meijden, D., *Sport- en recreatielawaai*, Sdu Uitgevers, Den Haag 2003.

Voogd, H., *Facetten van de planologie*, Kluwer Uitgeverij, Alphen a/d Rijn 2006.

VROM, *AmvB Besluit milieu-effectrapportage*, VROM, Den Haag 1994.

VROM, *Een wereld en een wil; werken aan duurzaamheid. Nationaal Milieubeleidsplan 4*, VROM, Den Haag 2001.

VROM, *Inrichtingen- en vergunningsbesluit milieubeheer*, VROM, Den Haag 1991.

VROM, *Wet geluidhinder*, VROM, Den Haag 1979.

VROM, *Wet milieubeheer*, VROM, Den Haag 1993.

Tijdschrift:

Jacobs D., *Het structurisme als synthese van handelings- en systeemtheorie*, Tijdschrift voor Sociologie, 14, 1993, pp. 335-360.

Online Powerpoint presentatie:

Stokke K., 2003. *Struktureringsteori*. Universiteit Oslo. Available from: <http://www.uio.no/studier/emner/sv/iss/SGO4000/h05/undervisningsmateriale/Struktureringsteori.ppt> [Accessed 20 March 2011].

Online PDF documenten:

Breeman, G.E. en Timmermans, A., 2008. *Politiek van de aandacht voor milieubeleid*. Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu Universiteit Wageningen. Available from: <http://library.wur.nl/way/bestanden/clc/1885564.pdf?q=politiek-van-de-aandacht-voor-milieubeleid> [Accessed 11 March 2011].

Dom, L., 2005. *Het nut van Giddens' structuratietheorie voor empirisch onderzoek in de sociale wetenschappen*. Mens & maatschappij. Available from: [https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/198817/1/mens+en+maatschappij+80\(1\).pdf](https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/198817/1/mens+en+maatschappij+80(1).pdf) [Accessed 10 March 2011].

Fontein, R.J. en van den Broek, J., 2006. *De Geografische handelingstheorie: het maken van de geografie*. Radboud Universiteit Nijmegen. Available from: <http://socgeo.ruhosting.nl/html/files/geoapp/Werkstukken/Werlen.pdf> [Accessed 6 March 2011].

Giddens, A., 1984. *The Constitution of Society*. University of California Press. Available from: <http://www.brynmawr.edu/Acads/GSSW/schram/Giddens.pdf> [Accessed 1 March 2011].

Granneman, J., Schermer, F., Huizer, H. en Jochemsen, N., 2005. *Sound power levels of motocross courses*. Bureau Peutz. Available from: http://www.peutz.nl/info/publicaties/definitief/Peutz_Publicatie_JG_Internoise_2005.pdf [Accessed 21 February 2011].

KNMV, 2011. *KNMV Motorcross Circuits Circuitnormen Regelement 2011*. KNMV. Available from: http://www.knmv.nl/uploads/Multimedia/KNMV_Motocross_Circuitnormen_2011.pdf [Accessed 20 February 2011].

Nederlandse Stichting Geluidhinder, 1986. *Sportlawaai – Op de grens van recreatie en irritatie*. Nederlandse Stichting Geluidhinder. Available from: <http://www.nsg.nl/pdf/STUDIEDAGVERSLAG1996-sportlawaai.pdf> [Accessed 26 February 2011].

Pignone, D. en Winkels, R., 2006. *Pierre Bourdieu on Structure Agency Structuralism*. Radboud University of Nijmegen. Available from: <http://socgeo.ruhosting.nl/html/files/geoapp/Werkstukken/Bourdieu.pdf> [Accessed 10 March 2011].

Raad van Economisch Adviseurs, 2005. *Bureaucratisering en overregulering*. Sdu Uitgevers. Available from: <http://www.nber.org/~wbuiter/advies1.pdf> [Accessed 19 March 2011].

Spreeuwens, W.J., de Roo, G. en Zuidema C., 2008. *'De Basiskwaliteit voorbij...'*. Rijksuniversiteit Groningen. Available from: <http://www.ruimte-rijk.nl/index/publicaties/publicaties/DeBasiskwaliteitVoorbij.pdf> [Accessed 2 March 2011].

Internet:

Juridisch Administratief Recht, 1999. *APV – Artikel 5.4.1 Crossterreinen*. Almelo: Juridisch Administratief Recht. Available from: <http://www.jeejar.nl/APV%20artikelsgewijs/5.4.1%20Crossterreinen.htm> [Accessed 4 February 2011].

Kenniscentrum InfoMil, 2011. *Ruimtelijke ordening en milieu – 1.3.3 Geluid en een goede ruimtelijke ordening*. Den Haag: Agentschap NL. Available from: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/ruimtelijke-ordening/handreiking/1-geluid/1-3-beleid-wet-en/1-3-3-geluid-en-een/#Lawaaisporten> [Accessed 18 February 2011].

KNMV, 2011. *Geluidsnorm MX 2011*. Arnhem: KNMV. Available from: <http://www.knmv.nl/sport/geluidsnorm-mx-2011> [Accessed 15 February 2011].

Media Tenor, 2009. *The Agenda Setting Approach*. New York: Media Tenor. Available from: http://www.mediatenor.com/smi_AS_approach.php [Accessed 14 March 2011].

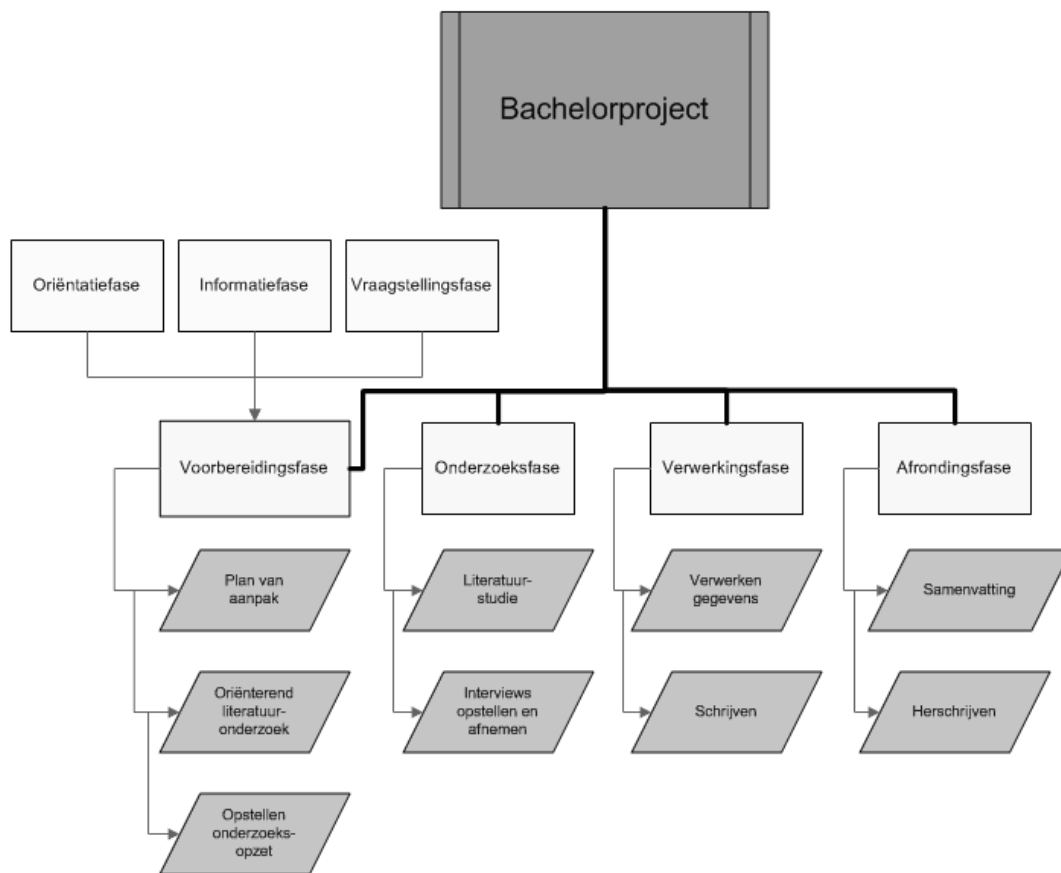
Meerman, I., 1995. *Pretherrie vergalt veel zonplezier*. Amsterdam: de Volkskrant. Available from: <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2844/Archief/article/detail/390108/1995/06/30/Pretherrie-vergalt-veel-zonplezier.dhtml> [Accessed 23 February 2011].

MX World, 2007. *MX bij de burens*. België: MX World. Available from: <http://www.mxworld.be/> [Accessed 16 March 2011].

Van Witteloostuijn, A., 2010. *De mythe van deregulering*. Rotterdam: NRC Handelsblad. Available from: <http://weblogs.nrc.nl/schinkel/2010/02/09/de-mythe-van-deregulering-arjen-van-witteloostuijn/> [Accessed 14 March 2011].

Bijlagen

Faseverdeling/ stappenplan



Interview KNMV

KNMV: - de heer Mario Pieterse, beleidsmedewerker bij de afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu van de KNMV.

Algemeen

De KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) is een vereniging aangesloten bij de FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) en het NOC*NSF (Nederlands Olympisch Comité* Nederlandse Sport Federatie). De vereniging telt naar schatting 14500 licentiehouders welke actief zijn binnen de motorcross. Dit vetaalt zich terug in een aantal van 116 motorcrossverenigingen welke onder de KNMV vallen. Verder is binnen de vereniging een speciale afdeling ROM (Ruimtelijke Ordening & Milieu) actief waarbinnen de kennis en de kunde aanwezig is om motorcrossverenigingen te ondersteunen bij juridische zaken om vergunningen te verkrijgen/behouden. Op dit gebied werken de KNMV en de MON nauw met elkaar samen om zo het gezamenlijke belang te behartigen.

Regelgeving

Motorcrossverenigingen blijken deze kennis en kunde niet altijd in huis te hebben en komen daardoor ongeveer de laatste zes á zeven jaren in de problemen. Zij kloppen vervolgens aan bij de KNMV voor ondersteuning bij het juridische proces. Dit ontstond door toename van het aantal klachten door burgers die deze bij de overheden neerlegden. Ook namen bepaalde provincies een voortrekkersrol door een zogenaamde 'hetze' op de controle van vergunningen van motorcrosscircuits. Dus als de burger of de overheid overduidelijk het initiatief neemt is niet geheel duidelijk. Wel is duidelijk geworden dat de naleving van het beleid door de overheden de laatste jaren toe is genomen. Dhr. Pieterse gaf verder aan dat bij de aanvraag van bijvoorbeeld een revisievergunning, zeer strenge eisen (wat betreft effecten op flora & fauna, analyse stikstofdepositie etc.) werden gesteld met betrekking tot de inhoud. Dit is natuurlijk iets wat het er allemaal niet makkelijker opmaakt voor de motorcross-sport.

Nieuwe norm

In overleg met de MON is daarom de afgelopen twee jaar gekeken naar de kansen van de huidige motorcrosscircuits om deze open te houden en zo bleek het noodzakelijk om een norm van 94 dB(A) in te voeren (voor één crossmotor volgens de dynamische meetmethode) op 1 januari 2011. Hierdoor tracht men meer 'geluidsruijnte' te creëren om banen efficiënter te benutten, piekgeluiden terug te dringen en zo de sport/circuits te behouden. Dit doordat de druk op huidige circuits ook nog eens toenam doordat het aantal licentiehouders gelijk blijft en er circuits verdwenen. De druk op deze circuits nam dan ook flink toe. Het verdwijnen van circuits veroorzaakt dus overbelasting bij de circuits die nog actief zijn.

Ook was dit het antwoord, van de KNMV en MON, op de overheid om te laten zien dat de sport serieus op het 'lawaaiprobleem' inspeelt. Daarnaast kwamen vanuit de sport zelf klachten van motorcrossers die het via de clubs aan de KNMV kenbaar lieten weten dat de faciliteiten voor hen afnamen. Dit kan wederom vertaald worden in het sluiten van banen en de toenemende intensiteit op de nog bestaande banen.

Wildcrossen

De KNMV distantieert zich van het wildcrossen ook al vindt zij dit een logische gevolg wat voort komt op de afname van het aantal mogelijkheden welke er zijn voor motorcrossers om hun te sport te beoefenen. Om contact te houden met de overheid laat de KNMV zien dat zij dit absoluut niet toestaat, ook al heeft deze zeer kleine groep wildcrossers weinig met de sport, en dus de belangenbehartiging van de KNMV, te maken. Het bestrijden ervan probeert de KNMV door middel van georganiseerde off-the-road ritten. Hier blijkt genoeg animo voor te zijn dus dat zegt genoeg. Ook laat proberen ze om de wildcrossers via de clubs kenbaar te maken wat voor gevolgen hun gedrag kan hebben voor de sport. Zij zijn namelijk het kleine clubje mensen welke de motorcross in het algemeen een slechte naam bezorgt.

Ontwikkeling sport

Interessant is het tijdperk waarin John van den Berk en Dave Strijbos op WK-niveau titels binnensleepten. De sport leefde toen veel meer dan nu, doordat ons land mee deed in de top. Van den Berk en Strijbos wisten in de jaren tachtig dan ook een groot aantal fans achter zich te scharen. Dit had tot het gevolg dat de sport zich automatisch ging promoten. Ook de belangstelling in de media waren op dat moment groot. De periode daarna raakte de motorcross in de vergetelheid door het gebrek aan talenten.

Uitzondering daarbinnen zijn Erik Eggens en Marc de Reuvers die als subtop op ONK niveau titels behaalden. Binnen de absolute top schoten deze mannen helaas tekort. De KNMV heeft zich voorgenomen om jong talent beter te begeleiden. Eén van de beleidspunten van de KNMV is; “top tien ambitie in alle motorsporten”. En dit sluit naadloos aan bij de beleidspunten van het NOC*NSF.

Vanuit vijf districten binnen ons land worden talenten geselecteerd en deze krijgen vervolgens extra training om op deze manier zich verder te ontwikkelen. Zo tracht men de doorstroom en opleiding van nieuw talent te bevorderen om Nederland weer op de kaart te zetten als motorcrossland. Deze talentvolle rijders krijgen de nodige input en doen (buitenlandse) training- en wedstrijdervaring op onder leiding van KNMV selectietrainers en de KNMV Bondscoach.

Voorbeeld van nieuw talent is Jeffrey Herlings. Hij kampte helaas met blessureleed, maar was potentiële titelkandidaat op WK-niveau. Want zodra ons land weer mee kan doen binnen de absolute top, doet dit de sport goed. Dit vertaald zich dan vaak door in grotere aantallen toeschouwers bij wedstrijden en meer media aandacht.

Interview MON

MON: - de heer Johan Becker, directeur MON

Algemeen

De MON (Motorrijders Organisatie Nederland), voorheen GELIMBRA (Gelderland, Limburg, Brabant) is een vereniging die net zoals het KNMV de belangen behartigd van motorrijders en dus van motorcrossers. Vroeger concentreerde deze vereniging zich dus meer op de zuidelijke provincies. Inmiddels is dit niet meer zo en zijn er motorcrossclubs verspreid over Nederland welke aangesloten zijn bij de MON. De organisatie houdt zich daarnaast niet met commerciële activiteiten bezig, zodat er alleen verenigingen en stichtingen bij de MON zijn aangesloten. Momenteel zijn er 80 verenigingen en 9000 licentiehouders binnen de sport aangesloten welke actief zijn binnen de motorcross-sport.

Ontwikkeling sport

In de jaren '60 en '70 neemt de sport een enorme vlucht. Er ontstaan vervolgens veel lokale crossbaantjes waarvan vele daarvan nooit officieel zijn geweest. Zodra plannen op of rond deze banen een bestemming verkregen, moesten deze banen vaak wijken⁶. Momenteel zijn er twee bewegingen aan de gang. De motorcross-sport verliest terreinen, maar het aantal licentiehouders neemt nog steeds gestaag toe. Daarnaast zijn momenteel de meeste motorcrosscircuits gemeentelijk vergund.

2-takt vs. 4-takt

Belangrijk bij de motorcross is de ontwikkeling van de 4-takt crossmotor. Tot en met de jaren tachtig waren het voornamelijk 2-takt motoren die de dienst uit maakten. Toen des tijd had je dan ook een hele andere geluidsemissie. 2-takt geluid wordt in vergelijking met 4-takt geluid namelijk als een 'irritant' geluid ervaren. Volgens de handreiking Industrielawaai is dan de 5 db(A) tonaal toeslag van toepassing. Zodra bij een milieuvergunning aan kan worden getoond dat er tijdens trainingen en wedstrijden meer 4-takt dan 2-takt motoren in de baan bevinden, dan mag op basis

⁶ Inmiddels is er jurisprudentie gekomen voor gedoogsituaties die aan kunnen tonen dat het circuit 30 jaar of langer bestaat. Zij kunnen alsnog een milieuvergunning verkrijgen. Dit wordt dan ook wel de 'overgangsregeling' genoemd.

van jurisprudentie de tonaal toeslag eraf. De 4-takt crossmotor heeft op deze manier een belangrijke bijdrage geleverd aan de sport. Het vreemde eraan is dat bij geluidmetingen nou juist de 4-takt crossmotor het meeste geluid produceert.

Strenger worden van regelgeving

De regelgeving zelf is niet veel veranderd de laatste tijd. Wel wordt de regelgeving steeds vaker als handvat aangegrepen om exploitanten in het nauw te drijven bij de aanvraag/handhaving van een milieuvergunning. De motorcrossfederaties probeert zelf de overheid voor te blijven door dB verlagingen door te voeren. Sinds 2000 scherpt het MON zelf de bronsterkte aan per crossmotor met 2 dB(A). Bij een circuit in Cuijk is het 94 dB covenant reeds ingevoerd, het effect is hier duidelijk merkbaar. Ook bedenken de federaties zijn eigen meetmethode (dynamische meetmethode). Want zodra de overheid zelf maatregelen gaat nemen, pakt dit vaak negatief uit. De motorcross-sport wil op deze manier laten zien dat zij op deze manier haar best doet om de 'overlast' te beperken.

Burger of overheid de 'dader'

Bij de aanvraag van een milieuvergunning nemen zowel de burger én de overheid actief deel. Bij bestaande situaties is het bijna altijd de burger die klaagt. Aan de overheid vervolgens de taak om de regelgeving na te leven en de burger in zijn gelijk te stellen. Kan een motorcrossvereniging niet aan de eisen voldoen, dan is het einde verhaal. Er wordt dan ook gesteld dat het individueel belang in Nederland dan ook (te) goed beschermt is. Zodra er ook maar één iemand met het recht aan zijn kant erop tegen is, verkrijgt men geen milieuvergunning. Het 'algemeen' belang wordt dan ook niet goed vertegenwoordigd.

Behoud banen van veel factoren afhankelijk

Het behoud van de motorcrossbanen die er nog wel zijn is van veel factoren afhankelijk. Bij de aanvraag van een milieuvergunning spelen o.a. kennis en kunde binnen verenigingen, doorzettingsvermogen (vrijwilligers) en persoonlijke voorkeuren van ambtenaren (milieuactivist of sportliefhebber?) een rol. Per situatie is dit ook nog eens geheel verschillend. Zo verleent de ene gemeente namelijk meer medewerking dan de ander. Wanneer tegenstanders fanatiek doorzetten dan komt men uiteindelijk in Den Haag terecht. Aan de aanvraag mag vervolgens niks mankeren, anders wordt deze afgeschoten.

Zelfs als het motorcrosscircuit aan de wettelijke eisen voldoet, dan kan de rechter zelfs nog oordelen dat het voor de omwonenden niet maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

Wildcrossen

Als voorbeeld wordt een grote club afkomstig uit Reek genoemd. Hier werd vroeger op de club zijn crossterrein belangrijke (zelfs internationale) wedstrijden verreden. Het betrof een gedoogsituatie welke uiteindelijk na procederen tot de raad aan staten toe, uiteindelijk moest sluiten. Na de tijd heeft zestig procent van de leden een off-the-road motor gekocht. Dit heeft tot gevolg gehad dat deze leden zich in de bossen gingen 'vervelen'. Mensen gaan hierover logischerwijs klagen. Daarnaast is het ook nog een zo dat de 'leek' dit als 'gewone' crossmotoren beschouwt. Uiteindelijk verkrijgt je zo imagoschade van de sport. Het 'wildcrossen' zelf wordt maar door een handjevol mensen beoefent, Off-the-road motoren rijden namelijk op een legale manier (met kenteken) over onverharde (officiële) wegen. Politie organiseerde voorheen klopjachten om deze wildcrossers te beboeten, maar de vangst viel vaak tegen. Nu heeft de MON in overleg met de politie, provincies etc. besloten om deze mannen in de toekomst voor de deelname aan off-the-road ritten uit te sluiten. Dit raakt hen vaak het hardst.

Lijst van wereldkampioenen motorcross zijspan

Jaar	Wereldkampioenen	Land
2008	D. Willemsen/B. Kalin/R. Grütter	Nederland/Zwitserland
2007	D. Willemsen/R. Grütter	Nederland/Zwitserland
2006	D. Willemsen/S. Verbrugge	Nederland/België
2005	D. Willemsen/S. Verbrugge	Nederland/België
2004	D. Willemsen/K. Stupelis	Nederland/Letland
2003	D. Willemsen/K. Stupelis	Nederland/Letland
2002	K. Sergis/A. Rasmanis	Letland
2001	K. Sergis/A. Rasmanis	Letland
2000	K. Sergis/A. Rasmanis	Letland
1999	D. Willemsen/M. Willemsen	Nederland
1998	K. Sergis/A. Rasmanis	Letland
1997	K. Sergis/A. Rasmanis	Letland
1996	A. Fuhrer/A. Kaeser	Zwitserland
1995	A. Fuhrer/A. Kaeser	Zwitserland
1994	A. Fuhrer/A. Kaeser	Zwitserland
1993	A. Fuhrer/A. Kaeser	Zwitserland
1992	E. Timmermans/E. Verhagen	Nederland
1991	E. Timmermans/E. Verhagen	Nederland
1990	B. Janssen/F. Geurts Van Kessel	Nederland
1989	C. Huesser/A. Huesser	Zwitserland
1988	C. Huesser/A. Huesser	Zwitserland
1987	H. Baechtold/F. Fuss	Zwitserland
1986	H. Baechtold/F. Fuss	Zwitserland
1985	H. Baechtold/F. Fuss	Zwitserland
1984	H. Baechtold/F. Fuss	Zwitserland
1983	E. Bollhalder/K. Buesser	Zwitserland
1982	E. Bollhalder/K. Buesser	Zwitserland
1981	T. Van Heugten/F. Kiggen	Nederland
1980	R. Boehler/S. Mueller	Duitsland

Bron: FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme)