

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 613

van **LUDWIG VANDENHOVE**

datum: 16 maart 2022

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Motorcrossterrein Lommel - Geluidshinder

In 2020 liep de omgevingsvergunning van het motorcrossterrein in de Lommelse wijk Balendijk af en diende de uitbater een nieuwe vergunning aan te vragen. De deputatie van de provincie Limburg leverde een nieuwe vergunning af, maar een buurtbewoner ging in beroep wegens de geluidsoverlast. Na gunstige adviezen van onder meer het Agentschap voor Natuur en Bos, het college van burgemeester en schepenen van Lommel en de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC) verleende de minister in augustus 2021 een omgevingsvergunning voor de verdere exploitatie van de activiteiten op het circuit van Lommel, onder strikte voorwaarden om de geluidshinder te beperken. Kennelijk volstaan de voorwaarden niet om de hinder voor de omwonenden te beperken, aangezien zij zo goed als dagelijks te kampen hebben met geluidsoverlast. Er zouden ook geen geluidsmetingen uitgevoerd worden om de geluidsoverlast te meten, waardoor het ook onduidelijk is of het motorcrossterrein de opgelegde geluidsnormen haalt.

Verwijzend naar mijn vraag om uitleg (nr. 2110) van 16 maart 2021 over de geluidsproblematiek van motorcrossterreinen, en meer bepaald het circuit van Olmen, heb ik volgende opvolgvragen aan de minister.

1. Graag had ik een overzicht gekregen van de klachten die omtrent het motorcrossterrein van Lommel de laatste vijf kalenderjaren zijn binnengekomen bij de Dienst Handhaving van het Departement Omgeving. Is het mogelijk om dat overzicht per jaar te krijgen met een beknopte omschrijving van de aard van de klachten?
2. Is er in verband met deze klachten een overleg tussen de Vlaamse administraties en de stad Lommel? Graag ook een overzicht van de laatste vijf kalenderjaren qua aantallen en qua inhoud.
3. Welke algemene conclusies heeft de minister getrokken uit de vernietiging van de vergunning voor het motorcrossterrein van Olmen door de Raad van State op 8 februari 2021? Heeft dit eveneens consequenties voor andere circuits in het algemeen en voor het motocrosscircuit Balendijk in Lommel?
4. Het Stedelijk Motocrosscircuit Balendijk in Lommel heeft ondertussen een nieuwe vergunning gekregen met een aantal voorwaarden. De praktische uitvoering van deze nieuwe voorwaarden laat echter op zich wachten. Metingen om de geluidsnormen te controleren, worden niet uitgevoerd. Nog erger, het motocrosscentrum beschikt zelfs niet over een geluidsmeter.

Is de minister op de hoogte van deze situatie? Gaat er iets gebeuren vanuit de Dienst Handhaving?

5. In haar antwoord op mijn bovenvermelde vraag om uitleg suggereerde de minister dat "in Vlaanderen innovatieve evoluties, zoals elektrocross, het meest perspectief bieden".

Hoever staat het daarmee? Hoe evolueren deze gesprekken met de sector?

ANTWOORD

op vraag nr. 613 van 16 maart 2022

van **LUDWIG VANDENHOVE**

1. De eerste klachten omtrent de exploitatie van het Stedelijk Motorcrosscentrum Lommel (SML) bereikten de afdeling Handhaving pas tijdens de aanvraagprocedure van de omgevingsvergunning van 11 augustus 2021.

Tijdens de voorafgaande 10 jaar werden er bij de afdeling Handhaving/de afdeling Milieu-inspectie geen klachten tegen deze exploitatie ingediend.

Op uw verzoek om een overzicht te bekomen van de klachten die de laatste 5 kalenderjaren zijn binnengekomen, kan ik antwoorden dat de klachten die bij de afdeling Handhaving werden ingediend afkomstig zijn van 2 personen die zich tijdens de laatste jaren in de buurt gevestigd hebben. In het totaal werden er door deze 2 personen 34 meldingen ingediend die handelden over een overtreding van de gestelde bijzondere exploitatievoorwaarden uit de afgeleverde omgevingsvergunning, vaak in het kader van de ervaren geluidsoverlast.

2. De afdeling Handhaving heeft geen overleg gehad met de stad Lommel over deze klachten.
3. In het arrest van de Raad van State van 8 februari 2021 met nummer 249.746 (Honda-arrest) heeft de Raad van State tot de onwettigheid, van artikel 5.32.10.1, §3 van titel II van het VLAREM besloten omdat uit geen enkel dossierstuk blijkt dat artikel 5.32.10.1, §3 van titel II van het VLAREM zoals ingevoegd door artikel 217 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999, getoetst werd aan het standstill-beginsel van artikel 1.2.1, § 2 DABM . Om die reden werd artikel 5.32.10.1, §3 van titel II van het VLAREM onwettig bevonden en op basis van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing gelaten. Er wordt op gewezen dat de Raad niet geoordeeld heeft dat de bepaling onverenigbaar is met het standstill-beginsel. Artikel 5.32.10.1, §3 van VLAREM II werd niet vernietigd en blijft bijgevolg in de rechtsorde. Het arrest van de Raad van State heeft slechts een relatief gezag van gewijsde. Het heeft geen directe impact op de vergunningstoestand van andere omlopen.
4. Op 11 augustus 2021 werd er een omgevingsvergunning afgeleverd met hierin vermeld 11 bijzondere exploitatievoorwaarden:

Voorwaarde 1: In afwijking van de bepalingen van artikel 5.32.10.4, §1, van titel II van het VLAREM is het gebruik van de omloop toegestaan:

- *tussen 13-19u, behalve zaterdag en zondag tot 18u;*
- *mogelijkheid om 12 dagen/jaar van 10u-19u in functie van speciale events (tests, persvoorstelling, stages, ...);*
- *minstens 64 sluitingsdagen (minimaal de maandag en 1 zondag/maand);*
- *alleen gebruik van terrein op een feestdag in functie van een wedstrijd;*
- *tijdens evenementen (wedstrijden met inbegrip van oefenritten) gebruik terrein van 8u tot 19u.*

De exploitant past de uitvoering van deze exploitatievoorwaarde toe.

Voorwaarde 2: Er mogen jaarlijks maximum 10 evenementen (wedstrijden met inbegrip van oefenritten) georganiseerd worden die in het weekend of op

feestdagen mogen vallen. Deze data van de evenementen worden minstens 4 weken op voorhand gemeld aan de gemeente, aan de toezichthoudende overheid en aan alle de inwoners van de woonwijk Balendijk (alle woningen ten oosten van het terrein binnen de baken van de N71, N746 en de spoorlijn).

Ook deze bepaling wordt heden correct toegepast. SML zal vermelde evenementen tijdig melden aan alle betrokken instanties en via het gemeentelijk infoblad zal dit eveneens aan de omwonenden voorafgaandelijk gemeld worden. De wedstrijdkalender 2022 is eveneens raadpleegbaar op <https://motorcrosscentrumlommel.be/kalender/>.

Voorwaarde 3: Bij het organiseren van evenementen en trainingen wordt rekening gehouden met het maximaal aantal toegelaten aanwezigen op het motorcrossterrein (weekend/week) zoals vastgelegd in het veiligheidsrapport van Tigo Industries (goedgekeurd OVR1904 van Tigo Industries te Lommel van 14 juni 2021):

Populatie-aannames t.h.v. motorcrossterrein

Onderstaande tabel geeft een detail van de aanwezigheid van populatie op het terrein voor gemotoriseerde sporten zoals beschouwd in het veiligheidsrapport (OVR/19/04, dd. 21/05/2021 van Tigo Industries nv te Lommel)

Evenement	Aantal personen overdag	Max. aantal/jr x aantal dagen/keer	Aantal personen nacht**	Max. aantal/jr x aantal nachten/keer
Grote Prijs der Naties (entourage)	33.500 3.500	1x 2 (WE) 1 x 3 (WD)	600 600	1 x 2 (WE) 1 x 3 (WD)
Overige wedstrijden (entourage)	4.250 1.250	9 x 2 (WE) 9 x 3 (WD)	600 600	9 x 2 (WE) 9 x 3 (WD)
Training*	500 400	52 x 2 (WE) 52 x 5 (WD)	120 120	52 x 2 (WE) 52 x 5 (WD)

*Maximum aantal opgegeven; wanneer er een wedstrijd is, valt de training weg

** personen 's nachts zijn verdeeld over het noordoostelijk deel van het recreatiegebied, d.i. waar er geen circuit aanwezig is en m.b. het gedeelte van het crossterrein waar er 's nachts personen kunnen verblijven. Het circuit zelf is het dichtst bij Tigo gelegen.

WE = weekenddagen maar kan ook bv. Pasen en Paasmaandag zijn i.p.v. de gangbare zaterdag en zondag; WD = dagen in de week

Bij evenementen en bij trainingen zal SML erop toe zien dat het maximaal aantal toegelaten aanwezigen op het motorcrossterrein niet wordt overschreden. Stad Lommel beschikt eveneens over een ambtenaar noodplanning die deze terugkoppeling (samen met de brandweer) opvolgt.

Voorwaarde 4: Tijdens de normale exploitatie wordt het LAeq,1h van het specifieke geluid beperkt tot 50 dB(A) in de woonzone Balendijk en op 200 m in het landelijk gebied (bosgebied ten zuiden van de exploitatie). De pieken van het specifieke geluid van de exploitatie als LAeq,1s worden op dezelfde locaties beperkt tot 70 dB(A). Tijdens de wedstrijden en de oefenritten ter gelegenheid van wedstrijden mogen deze waarden met 5 dB(A) worden overschreden.

Het betreft hier een herneming van de bijzondere voorwaarde die vermeld stond in de vergunning van de deputatie die reeds op 6 april 2000 werd afgeleverd. Met het oog op enige uniformiteit in deze heeft de afdeling Handhaving de aftoetsing van de naleving van deze voorwaarde gekoppeld aan de termijnen die gesteld werden in bijzondere voorwaarden 5 en 8.

Voorwaarde 5: Het motorcrossterrein wordt voorzien van een permanent geluidsmeeetsysteem zodat controle van de geluidsnormen steeds mogelijk is. Het permanent geluidsmeeetsysteem wordt binnen het jaar na het bekomen van de vergunning geïnstalleerd na goedkeuring van de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving.

Uiterlijk op 11 augustus 2022 dient de exploitant een permanent geluidsmeeetsysteem geïnstalleerd te hebben zodat een controle van de geluidsnormen (uit bijzondere voorwaarde 4) steeds mogelijk is. De afdeling Handhaving zal toezien op de naleving van deze voorwaarde.

Voorwaarde 6: Het geluidsniveau van een individueel gemeten motor is maximum 94 dB(A), gemeten volgens de dynamische meetmethode en/of 110 dB(A) volgens de FIM-2m-max-methode volgens de interpretaties van de Nederlandse wetgeving (door de Koninklijke nationale motorsport vereniging -KNMV).

Deze voorwaarde vermeldt aan welk geluidsniveau een individueel gemeten motor moet voldoen om toegelaten te worden op de inrichting. De vergunningverlener laat de exploitant echter vrij om te kiezen tussen enerzijds een dynamische meetmethode en/of een statische meetmethode (FIM-2m-max-methode volgens de interpretaties van de Nederlandse wetgeving (door de Koninklijke nationale motorsport vereniging - KNMV).

Op 23 september 2021 heeft de exploitant tijdens een overleg met onze afdeling te kennen gegeven dat hij heden deze aftoetsing wenst uit te voeren volgens de statische meetmethode.

In dit kader was er enige onduidelijkheid omtrent de zin: 'de interpretaties van de Nederlandse wetgeving (door de KNMV)'.

Op 19 november 2021 werd dit verduidelijkt als volgt: alle individueel gemeten motoren dienen te voldoen aan een maximale limiet van 113,9 dB(A) om toegelaten te worden op de omlopen zowel tijdens trainingsritten als tijdens wedstrijden. De enige uitzondering hierop vormen de 50/65/85 cc motoren, die dienen te beantwoorden aan een maximale limiet van 112,9 dB(A). Als kanttekening dient hierbij geplaatst te worden dat de KNMV op de meting daarenboven nog een bijkomende tolerantie toepast van 1 dB(A) op het gemeten resultaat zodra de buitentemperatuur minder dan 10 °C bedraagt.

Indien de FIM-2m-max-methode in de toekomst strenger wordt beoordeeld door de KNMV (op aangeven van de FIM) dan zal van dan deze aangepaste norm van toepassing zijn.

Ter informatie: De FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) zou op korte termijn een lager geluidsniveau wensen af te dwingen bij de constructeurs (naar aanleiding van het recente HONDA-arrest) Hiervoor kan verwezen worden naar een [verslag](#) van een FIM-vergadering (videovergadering van 8 en 9 september 2021) waarin het volgende vermeld staat: '*The Board decided to fix the new sound limit to 109dB/A with a margin of tolerance of +1dB/A (sound measuring method) for factory off-road motorcycles for 2023 and for production series off-road motorcycles for 2024*').

Met andere woorden op dit ogenblik kan er nog niet voldaan worden aan een lagere norm volgens de FIM-2m-max-methode, maar dit zou naar de nabije toekomst toe wel het geval kunnen zijn (omwille van de lagere norm en/of omwille van een overstap naar elektrische motoren).

De exploitant werd inmiddels, overeenkomstig artikel 16.3.27 van het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), door de afdeling Handhaving aangemaand om een sluitend systeem uit te werken opdat de toegelaten motoren op de inrichting ten allen tijde kunnen voldoen aan de gestelde maximale limieten. De bewijslast voor een correcte toepassing van deze voorwaarde ligt bij de exploitant.

Voorwaarde 7: Er rijden maximaal 20 hoogdynamische, competitieve motoren (geen opstapmotoren) gelijktijdig op de omloop tijdens normale exploitatie, en maximaal 30 hoogdynamische, competitieve motoren gelijktijdig op de omloop tijdens wedstrijden.

Ook hier was er enige onduidelijkheid omtrent de definiëring van het begrip 'hoogdynamische, competitieve motoren (geen opstapmotoren).

Op het circuit van Lommel zijn er immers 3 verschillende omlopen voorzien:

- één omloop voor 50cc - 65cc, zijnde automatische minimotoren voor allerkleinste rijders (1)
- één omloop voor 85cc, voor jeugdrijders (2)
- één omloop voor open klasse (voornamelijk MX en sporadisch quads, zijspan of 4x4), voor volwassenen (liefhebbers en professionele rijders) (3).

Op 19 november 2021 werd meegedeeld dat volgende definiëring van kracht is:

Laagdynamische motoren: 50cc – 65cc, 85cc voor jeugdrijders, en mogelijks hogere cc-motoren voor vrijetijdsrijders/liefhebbers of niet-competitieve rijders (dit zullen eerder beginners zijn, waarvoor men binnen de sector spreekt van opstapmotoren) voldoen aan maximaal 98 dB(A) volgens de FIM-2m-max-methode (rekening houdende met foutenmarge en de tolerantiegrenzen).

De hoogdynamische of luidruchtigste motoren zijn professionele, competitieve MX-motoren die een veel hoger toerental produceren (wat aan de basis ligt van de hogere geluidsproductie).

Ook hier werd de exploitant, overeenkomstig artikel 16.3.27 van het decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), door de afdeling Handhaving aangemaand om een sluitend systeem uit te werken opdat steeds aan het maximaal toegelaten aantal hoogdynamische motoren, dat gelijktijdig op de omloop mag rijden, voldaan wordt. De bewijslast voor een correcte toepassing van deze voorwaarde ligt bij de exploitant.

Voorwaarde 8: Ten laatste 6 maand na het definitief bekomen van de omgevingsvergunning laat de exploitant een controlemeting (geluid), door een erkend deskundige in de discipline geluid, uitvoeren om aan te tonen dat de opgelegde geluidsnormen in de nabijgelegen woonwijk worden gerespecteerd.

Op 5 december 2021 werd door erkend deskundige geluid en trillingen dBA-Plan een geluidsstudie (met controlemetingen) opgesteld. De studie vermeldde als besluit dat er, op basis van de meetdagen 22/09/2021 en 10/10/2021, voldaan werd aan de opgelegde geluidsnormen in de nabijgelegen woonwijk. Er werden om deze meetdagen geen overschrijdingen ter hoogte van de woningen vastgesteld. Op 7,5 meter van de baan voldeed de geluidsemisatie aan de 94 + 4 dB(A).

Voorwaarde 9: Wanneer er geen activiteit is, is het terrein afgesloten zodat het ontoegankelijk is voor onbevoegden. Er is steeds een toezichter aanwezig tijdens de openingsuren.

De exploitant zorgt ervoor dat het motorcircuit afgesloten is indien er geen activiteit is. Tijdens de openingsuren is er steeds een toezichter aanwezig.

Voorwaarde 10: Het terrein wordt besproeid om stofhinder tegen te gaan.

Het motorcircuit werd voorzien van een sproeisysteem om stofhinder tegen te gaan.

Voorwaarde 11: Er worden milieumatten onder de motoren gelegd bij stilstand, onderhoud of tijdens het tanken.

De exploitant ziet erop toe dat iedere motorrijder zelf een milieumat meebrengt en gebruikt.

5. Mijn administratie participeert aan het overleg met de sector en Sport Vlaanderen. De gesprekken zijn nog lopende. De sector is in deze ook afhankelijk van de productie van dergelijke motoren. Het is dus een verhaal dat van iedere betrokken partij de nodige engagementen vraagt. Vanuit het overleg wordt er alles aangedaan om in deze internationale context te wegen.