



“Business plan MC NOORD-HOLLAND”

ONTWIKKELING PERMANENTE MOTORCROSSBAAN op de NC10 LOCATIE

Van:
Datum:
Opgesteld:
Vrijgave:

STICHTING NHGS PHOENIX en SPHINX BV
19 januari 2018 - Definitief
A. Verduin - D&C Consult
Voorzitter NHGS Phoenix
G.L.P Meereboer

Directeur Sphinx
P. Duubeld



INLEIDING

Door samenvoeging van 3 motorcross verenigingen uit Alkmaar, Den Helder en Nieuwe Niedorp in de Stichting NHGS Phoenix willen de motorcrossers uit Noord-Holland hun krachten bundelen om na jaren van strijd met de lokale overheden een permanente motorsportvoorziening te realiseren.

Provincie Noord-Holland en gemeente Hollands Kroon hebben besloten medewerking te verlenen aan een motorcross terrein op de NC10 locatie in de Wieringermeer nabij Aartswoud. Om te komen tot de start van een planologische procedure is MC Noord-Holland gevraagd een business plan op te stellen, waaruit blijkt dat het project haalbaar is.

BUSINESS PLAN

De stichting heeft een business plan opgesteld met het uitgangspunt dat de omwonenden geen last mogen hebben van geluidsoverlast en dat de baan de mooiste en modernste motorcross faciliteit van Nederland moet worden.

Organisatie

Stichting NHGS Phoenix heeft een Exploitatiemaatschappij Sphinx BV opgericht, die verantwoordelijk zal zijn voor de aanleg van de crossbaan en de exploitatie. De stichting is aandeelhouder en bepaalt het beleid. De stichting organiseert wedstrijden, lessen en evenementen en huurt de baan van de Exploitatiemaatschappij. De stichting kan aandelen van de Exploitatiemaatschappij uitgeven aan partijen, die helpen de baan aan te leggen of te financieren.

Voor de aankoop van de grond is een groep investeerders gevonden, die bereid zijn gezamenlijk de grondaankoop te financieren. Daarvoor wordt door Sphinx BV Coöperatie NC10 opgericht, waar deze grondeigenaren lid en mede eigenaar van worden naar rato van hun inbreng.

Locatie

Het perceel grond van 14,6 ha, waar de baan wordt aangelegd, ligt ingesloten tussen de provinciale weg N242 (Alkmaar – Middenmeer), de Groetweg en het Groetkanaal. De provincie heeft de grond enige jaren geleden al aangekocht en gereserveerd voor de crossbaan.

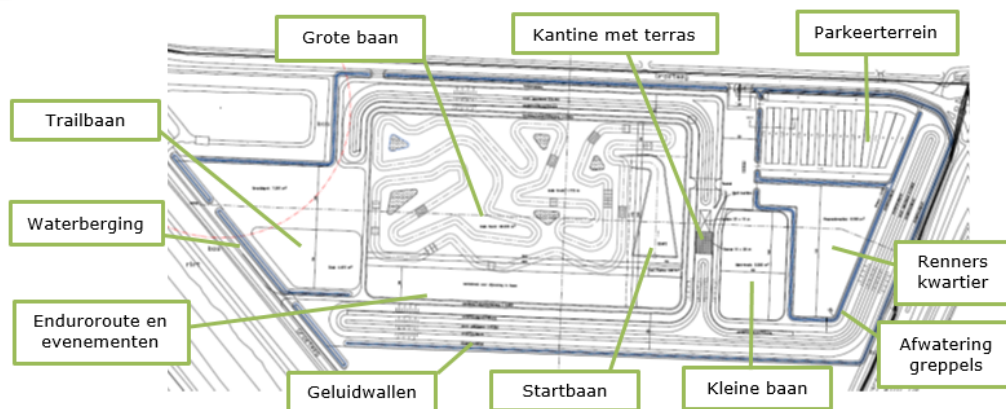


Figuur 1 Perceel grond op de NC10 locatie (14,6 ha)



Voorontwerp

In het voorontwerp wordt voorzien in een grote en kleine crossbaan, een trial terrein, een enduro parcours, kantine en rennerskwartier. Tevens wordt rekening gehouden met de benodigde aanpassingen van de waterhuishouding, aanleg van verkeersroutes, parkeergelegenheid en veiligheidsvoorzieningen.



Figuur 2 Globale weergave van het Voorontwerp

De crossbaan wordt verdiept in het maaiveld aangelegd tot net boven het grondwaterpeil. De hierbij vrijkomende grond (ca. 140.000 m³) wordt gebruikt om de geluidswallen te maken. De hoeveelheid grond die van buiten aangevoerd moet worden wordt daardoor sterk beperkt. Het parcours wordt boven op het verlaagde maaiveld aangelegd met zanderige grond, zodat het parcours goed afwatert.

De kantine wordt op de geluidwal in het midden tussen de grote en kleine crossbaan geplaatst. Het publiek krijgt vanuit de kantine, vanaf het terras en vanaf de bermen op de geluidwallen optimaal zicht op de crossbanen en staat daarbij op veilige afstand en hoogte van ca. 4 m boven het parcours.

Geluidsonderzoek

In nauw overleg met de RUD is berekend welke geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de normstelling in het raadsbesluit van december 2013: 50 dB(A) op de erfgrans van het motorcrossterrein. Hieruit is gebleken dat 2 knelpunten niet opgelost kunnen worden:

- A. Aan de NW zijde van het crossterrein zijn geluidswallen noodzakelijk met een hoogte van 15 a 16 m. Die zijn technisch niet te realiseren, kosten-inefficiënt en landschappelijk niet in te passen in de omgeving.

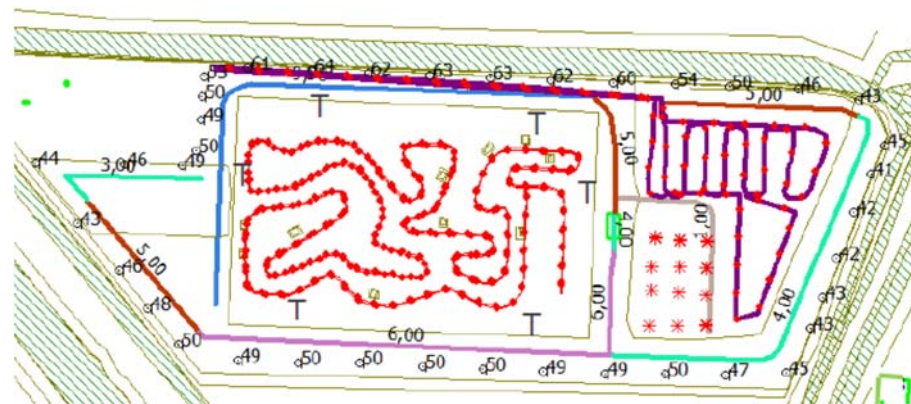
- B. Het passeren van het verkeer over de erfgrans leidt plaatselijk tot overschrijding van de normstelling. De normstelling is zo hoog gesteld, dat daardoor feitelijk geen rijders, bezoekers en nood- en hulpdiensten naar het perceel kunnen rijden. Aangenomen wordt dat dit niet de bedoeling van de gestelde norm kan zijn.

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd in te stemmen met de voorgestelde afwijkingen op de normstelling:

1. Aan NW zijde de normstelling los te laten en in de plaats daarvan aan te sluiten op de streefwaarde voor "Landelijk gebied" van 40 dB(A) op de gevels van de omliggende woningen. Deze aangepaste normstelling is haalbaar met geluidswallen van 9,5 m hoogte, die zijn voorzien van topschermen, waarmee toch het maximaal haalbare wordt gedaan om de geluidshinder zo veel mogelijk te beperken.
2. De geluidshinder van het verkeer dat de erfgrans passeert niet mee te rekenen in de berekening van de geluidsbelasting op de erfgrans, zodat de toegang van verkeer tot het motorcrossterrein mogelijk wordt gemaakt. In de geluidsberekeningen op de gevels (aan NW zijde) wordt het verkeersgeluid wel meegerekend en door verhoging van de geluidswallen gecompenseerd in het motorsportgeluid.

In het geluidsonderzoek zijn 2 haalbare scenario's uitgewerkt die beide binnen de randvoorwaarden van de beschikbare hoeveelheid grond en het beschikbare budget gerealiseerd kunnen worden:

- Scenario 2: Waarbij aan de normstelling van de raad wordt voldaan, met uitzondering van de 2 genoemde afwijkingen:

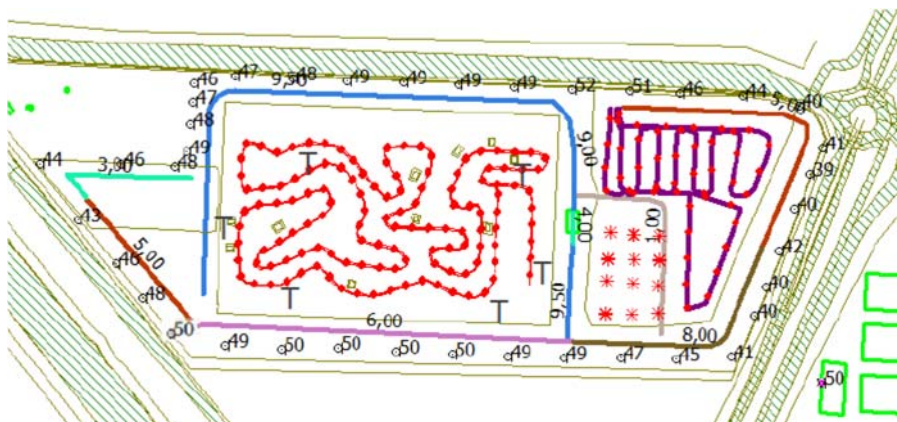


Figuur 3: Geluidsmaatregelen en geluidsniveaus op de erfgrans bij een wedstrijddag incl. verkeer

- Scenario 3: Waarbij is berekend welke extra maatregelen getroffen moeten worden aan de oostzijde, indien er geen woningen toegestaan zijn binnen de milieuzone. Dit scenario moet in de plan m.e.r. worden vergeleken met scenario 2, waarbij een



wettelijk verplichte integrale afweging gemaakt moet worden van de noodzaak, de geluidshinder bij deze woningen in relatie tot de bestaande situatie, de landschappelijke inpassing en de kosten-efficiency. Dit scenario is haalbaar binnen het business plan, mits de geluidwal aan de zuidzijde zonder topscherm wordt uitgevoerd ten gunste van het topscherm dat bij dit scenario aan ZO zijde van het motorcrossterrein een groter effect zal hebben op de geluidshinder.



Figuur 4: Situatie volgens figuur 3 aangevuld met maatregelen om de bedrijfswoningen van Meerkip en Kippenschuur buiten de milieuzone te houden

Marktonderzoek

Door een enquête is onderzoek gedaan naar de marktbehoefte voor gebruik van de crossbaan. Dit leverde meer dan 1400 positieve reacties op van personen en/of bedrijven:

- De ruim 950 motorcrossers woonachtig in Noord-Holland geven aan dat zij gezamenlijk 37.000 keer willen rijden op de baan. Dat is een veelvoud van het aantal ritten dat nodig is om de baan rendabel te kunnen exploiteren.
- Ca. 450 mensen hebben aangeboden om te helpen bij de aanleg van de baan en ca. 600 mensen hebben hulp aangeboden bij trainingen en wedstrijden.
- Bijna 225 mensen en/of bedrijven willen de baan sponsoren of helpen financieren met crowdfunding.

Al met al heeft de enquête binnen slechts 6 weken tijd een geweldige onderbouwing van de marktbehoefte van de baan opgeleverd voor de business case en is het duidelijk geworden dat er veel draagvlak voor is.

Het aantal donateurs en vaste rijders bij de Stichting is sinds de opening van de tijdelijke baan in Den Helder al gegroeid van ca. 125 in 2015 naar 250 in 2017. Daarmee zijn we al goed op weg naar het aantal van 275 rijders dat in het business plan vanaf ca. 2023 wordt geprognosticeerd.

Fasering

In de definitiefase wordt het business plan opgesteld en afgestemd met de crossers, de sponsors die verantwoordelijkheid nemen voor de realisatie, de investeerders van de grondaankoop, de overheden en de financiers die aan crowdfunding mee doen.

In de conditioneringsfase worden alle benodigde onderzoeken uitgevoerd, de locatieafweging onderbouwd, het ontwerp nader gedetailleerd, het ontwerp bestemmingsplan opgesteld, de planologische en vergunningprocedures doorlopen en de resterende financiering rondgemaakt. Ook wordt de grond op verzoek van de investeerders zo spoedig mogelijk na goedkeuring van het business plan aangekocht.

In de realisatiefase wordt de baan met alle voorzieningen erbij aangelegd. De aanvang is gepland rond 2020. De ingebruikname is mogelijk vanaf 2023, met beperkte openstelling *) vanaf het moment dat de geluidswallen 4 m hoog zijn. Daarna duurt het nog 1 a 2 jaar om de geluidswallen tot gewenste hoogte af te ronden en de kantine af te ronden.

De exploitatie van de tijdelijke baan in Den Helder is gestart in december 2016. Door een gerechtelijk besluit is de tijdelijke vergunning ongeldig verklaard. Wij gaan ervan uit dat gemeente Den Helder nog vergunning zal verlenen voor de resterende 3 jaar dat de vergunning was verleend. Vanaf omstreeks 2023 wordt overgeschakeld naar de nieuwe crossbaan, waar de baan de eerste jaren volledig met hulp van vrijwilligers moet draaien, zodat alle opbrengst gebruikt kan worden om de crowdfunding af te betalen en een zo groot mogelijk deel van de grond in eigendom te krijgen. Pas na 5 a 10 jaar kan worden overgeschakeld op een bedrijfsmatige exploitatie, waarbij personeel kan worden betaald.

*) Met beperkte openstelling wordt bedoeld, dat wanneer de geluidswallen gedeeltelijk gereed zijn en voldoen aan de voorwaarden in de omgevingsvergunning milieu, er reeds een beperkt aantal uren per dag gereden kan worden op basis van de toelaatbare geluidsbelasting (etmaalwaarden).

Koppelkansen

In het plan worden de volgende koppelkansen uitgewerkt, welke in samenwerking met externe partijen kunnen worden gerealiseerd, uiteraard mits hiervoor in de vergunningen is voorzien:

- 1.** De baan kan in samenwerking met een leverancier van zonnepanelen energieneutraal worden gemaakt door op de geluidwal aan de zuidzijde ca. 5400 m² zonnepanelen te plaatsen, waarmee meer energie kan worden opgewekt, dan door de baan en de crossmotoren wordt verbruikt.
- 2.** Er worden elektrisch aangedreven crossmotoren gehuurd, die geluidsarm zijn en door de zonnepanelen zullen worden opgeladen. Hiermee worden motorcrossers gestimuleerd om over te stappen op E-motorbikes, zodra deze competitief en qua prijs vergelijkbaar worden ten opzichte van de huidige (benzine) motoren.
- 3.** Er worden evenementen georganiseerd waarbij gebruik wordt gemaakt van de crossbaan en/of van de aanwezige geluidswallen, bijvoorbeeld Trekker-Trek wedstrijden.
- 4.** De crossbaan, kantine en instructieruimte kan worden verhuurd voor cursussen en het testen van professionele drones, voor trainingen van fabrieksteams en lokale verenigingen, zoals de hondentrainingsclub. Met Dronecampus wordt een overeenkomst gesloten waarbij de huur voor 5 jaar vooruit wordt betaald, zodat daarmee een deel van het clubgebouw kan worden gefinancierd.



Figuur 5 Koppelkansen zonnepanelen, elektrisch crossen, evenementen en Drone Campus.

GEVOLGEN VAN HET BUSINESS PLAN

Werkgelegenheid

In de eindsituatie kan de crossbaan 2 a 3 FTE aan werkgelegenheid opleveren.

Investeringsplan

De aanleg van de crossbaan inclusief alle bijkomende plankosten, conditionering en aankoop van de grond is geraamd op ca. € 3,1 miljoen excl. BTW. In de raming zijn alle kosten integraal opgenomen, uitgaande van marktconforme prijzen.

Fase	Bedrag k€	Onderdeel	Bedrag k€
Definitiefase	120	Planvorming	€ 94
		Onderzoek	€ 25
Conditionering fase	273	Planprocedure	€ 176
		Vergunningen	€ 41
		Conditionering	€ 37
		Ontwerp	€ 20
Grondaankoop	1.145	Grondaankoop	€ 1.058
		Overdrachtsbelasting	€ 64
		Bijkomende kosten	€ 23
Realisatie fase	1.641	Clubgebouw (nuts)	€ 17
		Tijdelijk clubgebouw	€ 30
		Verkeersroute	€ 159
		Parkeerplaats bezoekers	€ 120
		Rennerskwartier	€ 20
		Waterhuishouding	€ 109
		Geluidswallen	€ 904
		Crossparcours	€ 147
		Proceskosten realisatiefase incl. CAR verzekering	€ 60
		Bouwrente	€ -
		Risicobudget	€ 75
Totaal	3.179		€ 3.179

Tabel 1 Investeringsplan

In de investering van de geluidswallen is rekening gehouden met winning van maximaal ca. 142.000 m³ grond voor aanleg van geluidswallen en maximaal ca. 870 m aan topschermen.

Stichting NHGS Phoenix

Exploitatiemaatschappij Sphinx BV



Financieringsplan

De financiering is inmiddels voor 90 % dekkend voor de conditioneringsfase, de aankoop van de grond en een groot gedeelte van de bouwkosten. In 2017 en 2018 is nog voldoende tijd beschikbaar om de resterende 10% financiering rond te maken.

De resterende 10% dekking verwachten wij rond te kunnen krijgen door het project samen met gemeente Hollands Kroon als regionaal project te promoten en de 14 gemeenten in de Noordkop boven Alkmaar om een bijdrage te vragen. De hele regio profiteert tenslotte van een definitieve oplossing op de locatie waar dit voor de gehele regio de minste overlast veroorzaakt. Daarnaast wordt nog extra geld opgehaald met crowdfunding leningen, uitgifte van aandelen en sponsoring. Met de medegebruikers worden contractuele afspraken vastgelegd, waaruit ook een investeringsbijdrage wordt bedongen. Tenslotte worden na een positief besluit van de Raad sponsoren gezocht, die het clubhuis willen sponsoren.

NB: Als back up oplossing voor de resterende financiering kan het ongedekte bedrag worden geleend bij de ABN-AMRO, die zich daartoe bereid heeft verklaard. Dat heeft echter niet onze voorkeur i.v.m. de hogere kosten en het gewenste draagvlak van alle belanghebbenden.

Onderdeel	Raming k€	Financiering k€	Dekking (stand dec 2017)	✓
Definitiefase	120	120	Eigen middelen	✓
Conditionering	273	129	Subsidies provincie (109 + 20)	✓
		12	Bijdrage gemeenten	✓
		127	Crowdfunding 2016	✓
		5	Bijdrage Drone Campus (5)	✓
Grondaankoop	1.145	1.145	Aankoop door leden Coöperatie NC10 (1.122) Crowdfunding 2016 (23)	✓
Realisatiefase	1.641	1.066	Sponsoring	✓
		21	Crowdfunding 2016	✓
		50	Bijdrage Drone Campus	✓
		55	Sponsoring advies en projectmanagement	✓
		125	Sponsoring verhardingen	✓
		50	Bijdrage trialclub en hondenclub	✓
		75	Bijdrage gemeenten (50%)	✓
		199	Crowdfunding / sponsoring 2018/2019	✓
Totaal	3.179	2.855 / 324	90% gedekt / 10% ongedekt	

Tabel 2 Financieringsplan (groen = gedekt, rood = ongedekt)

Exploatiebegroting Stichting Phoenix

Organisatie	Baten 2022	Bedrag k€	Lasten 2022	Bedrag k€
Stichting Phoenix	Donateurs	14,8	Algemene kosten	7,5
	Sponsoring	2,1	Kapitaallasten	6,5
	Activiteiten	58,2	Activiteiten	36,9
	KNMV	16,9	KNMV	16,6
	Verkoop	4,9	Inkoop	2,6
Saldo k€ 26,8	Totaal	96,9	Totaal	70,1

Tabel 3 Exploitatie begroting Stichting Phoenix

Exploatiebegroting Sphinx BV

Organisatie	Opbrengsten	Bedrag k€	Uitgaven	Bedrag k€
Exploitiemij Sphinx BV	Verhuur en baanpassen	65,4	Algemene kosten	3,7
	Reclame	1,9	Huisvesting	6,9
	Parkeergeld	1,1	Onderhoud baan	13,0
	Kantine	11,9	Inkoop kantine	8,3
	Medegebruikers	8,6	Pacht grond	26,5
Saldo k€ 30,5	Totaal	88,9	Totaal	58,4

Tabel 4 Exploitatiebegroting Sphinx BV

Exploatiebegroting Coöperatie NC10

Organisatie	Opbrengsten	Bedrag k€	Uitgaven	Bedrag k€
Coöperatie NC10	Pacht opbrengst	26,5	Algemene kosten	3,7
			Belastingen	3,8
			Winstuitkering leden	19,0
Saldo k€ 0,0	Totaal	26,5	Totaal	26,5

Tabel 5 Exploitatiebegroting Coöperatie NC10

Bovenstaande tabellen zijn n.a.v. de toets door SWS naar beneden bijgesteld ten aanzien van de groei van het aantal donateurs, het aantal deelnemers aan wedstrijden, de bezettingsgraad van de trainingslessen en de huuropbrengst van de baan. Daarmee wordt uitgegaan van voorzichtige prognoses (Phoenix – 10 %, Sphinx – 25 % ten opzichte van de omzetprognose uit het marktonderzoek en de benchmark met andere clubs en banen).

Stichting NHGS Phoenix

Exploitatiemaatschappij Sphinx BV



De stichting kan uit het exploitatiesaldo de crowdfunding leningen in 10 jaar aflossen (*rente en aflossing bedraagt 46 % van het exploitatiesaldo*). Sphinx BV kan uit de exploitatiewinst stap voor stap de grond terugkopen van de coöperatie (*met de investeerders in de grond is afgesproken dat de grondprijs bij terugkoop gelijk zal zijn aan de aankoopwaarde*) of ervoor kiezen om na enkele jaren winstgevende exploitatie de grond te herfinancieren via een hypothecaire lening.

De BV kan na enkele jaren winstgevende exploitatie geleidelijk transformeren van vrijwilligers organisatie naar een professioneel bedrijf, waarbij het personeel in dienst genomen kan worden en dividend kan worden uitgekeerd aan de aandeelhouders.

Met de bestaande activiteiten kan Stichting Phoenix vanaf 2017 jaarlijks ca. k€ 7 verdienen (baten ca. k€ 49,5 en lasten ca. k€ 42,2). Sphinx BV kan vanaf 2017 jaarlijks ca. k€ 17 verdienen (opbrengsten k€ 21,4 en uitgaven k€ 4,7) met de exploitatie van de tijdelijke baan in Den Helder. Gezamenlijk kan met deze exploitatie jaarlijks ca. k€ 24 worden gespaard voor investeringen in de nieuwe crossbaan. Als de baan in Den Helder gesloten blijft zal de omzet van Sphinx BV wegvallen, waardoor Phoenix alleen k€ 7,- per jaar kan bijdragen aan de investeringen.

Haalbaarheid

- De technische haalbaarheid van de geluidswallen, uitgevoerd met verticale geotubes is door middel van ontwerpberekeningen getoetst o.a. door leverancier Ten Cate en is ook aangetoond met een proefopstelling. Voor de grondwallen zullen nog uitgebreid geotechnisch onderzoek en berekeningen worden gemaakt om de stabiliteit te waarborgen.
- De organisatorische haalbaarheid wordt vooral bepaald door het draagvlak onder de motorcrossers en sponsors. Via de enquête is het draagvlak onder gebruikers, vrijwilligers en sponsors aannemelijk gemaakt. De betrokkenheid van de motorcrossers uit zich in de ondertekende bereidverklaringen voor crowdfunding en kopers van aandelen. De betrokkenheid van sponsors uit zich in de ondertekende bereidverklaringen van sponsors dat zij de aanlegfase zullen ondersteunen. De hoofdsponsor stelt zich garant voor de gehele aanlegfase. De private investeerders maken het mogelijk om de grond te kopen.
- De economische haalbaarheid is met exploitatieberekeningen aangetoond. De exploitatiecijfers van de tijdelijke baan in Den Helder en de crossbanen van Texel, Joure, Oss en Leusden zijn als uitgangspunt gebruikt. Met de huuropbrengsten van de baan kan de Sphinx BV de grond geleidelijk terugkopen van Coöperatie NC10. Stichting Phoenix kan met de opbrengsten uit wedstrijden en evenementen de crowdfunding leningen binnen 10 jaar aflossen.

Door Stichting Waarborgfonds Sport (SWS) zijn de uitgangspunten en exploitatieberekeningen getoetst t.b.v. de hypotheek aanvraag bij ABN AMRO. Deze toets leverde voor ABN-AMRO het vertrouwen in het business plan op, waarmee zij zich bereid hebben verklaard de grondaankoop te willen financieren. De gemeente heeft echter besloten niet garant te willen staan voor de hypothecaire lening. Daarop heeft Sphinx BV investeerders gezocht, die de grondaankoop gezamenlijk willen financieren. Hiervoor zal een coöperatie worden opgericht. Binnen de coöperatie kan de grond gemakkelijk onderling worden verhandeld, omdat het lidmaatschap proportioneel wordt gekoppeld aan de inbreng van elk lid. Bovendien kan Sphinx BV de oprichtingskosten inbrengen en als lid van de coöperatie de grond terugkopen zonder dat telkens overdrachtsbelasting, notaris- en kadasterkosten betaald hoeven worden. De coöperatie keert alle winst uit aan de leden (zie tabel 5), waardoor geen vennootschapsbelasting verschuldigd is.

- De exploitatie vereist dat er 7 dagen per week en het gehele jaar rond gebruik van de baan kan worden gemaakt. Op wedstrijddagen dient de baan netto tenminste 5,5 uren open te kunnen zijn en op trainingsdagen netto tenminste 6,0 uren gedurende 2 a 3 dagen per week. Op trainingsdagen is de baan ook open voor offroad-, enduro- en trialrijders. Op de andere dagen van de week wordt de baan gebruikt door medegebruikers of kan deze worden verhuurd aan derden, zoals Dronecampus en fabrieksteams. In de praktijk zal de baan 2 a 4 dagen per week operationeel zijn.
- De financiële haalbaarheid is aangetoond doordat de planfase, conditioneringsfase en aankoop van de grond al volledig zijn gefinancierd. Door uitgifte van aandelen en crowdfunding leningen (stand k€ 171) is breed draagvlak en betrokkenheid gerealiseerd bij de motorsporters en sponsors. Er is nog 3 a 4 jaar tijd beschikbaar om de resterende 10 % van de financiering rond te krijgen. Dit achten wij goed haalbaar nu wij hebben laten zien dat we afgelopen ander half jaar 90 % van de financiering dekkend hebben.



Figuur 6: Hoofdsponsor en hoofdaannemer

Stichting NHGS Phoenix

Exploitatiemaatschappij Sphinx BV



- f. De aanlegfase van de crossbaan is zeker gesteld door sponsoring en toezeggingen van 450 vrijwilligers. Jimmink Kolhorn stelt zich als hoofdsponsor en hoofdaannemer samen met tenminste 8 sub-sponsors garant voor de aanlegwerkzaamheden. Voor de aankoop van materialen en risicobudget voor het opvangen van tegenvallers wordt de resterende 11 % gedurende de conditioneringsfase gefinancierd. Voor de verhandingen is sponsoring (geraamd € 125.000) toegezegd.



Figuur 7 Sponsors voor de aanlegfase die een bereidverklaring hebben ondertekend

- g. We zullen na afronding van de aanleg van de crossbaan nog financiers en een hoofdsponsor zoeken die verantwoordelijk wil zijn voor het clubgebouw dat we binnen enkele jaren na opstart van de exploitatie willen realiseren. Hiervoor hebben diverse sub-sponsors zich al aangemeld, o.a. voor aanleg van installaties, bouwkundige afwerking en bouwcoördinatie.
- h. De planologische haalbaarheid is in onze opdracht op hoofdlijnen onderzocht en wordt in de conditioneringsfase nog verder onderzocht. Dan zullen alle onderzoeken worden uitgevoerd die voor de vergunningen en plan m.e.r. benodigd zijn. De verwachtingen daarover zijn positief, omdat er de afgelopen 30 jaar al diverse locatiekeuze onderzoeken zijn uitgevoerd en er juridisch advies is opgesteld, waaruit de provincie heeft geconcludeerd dat de NC10 locatie als beste uit de plan m.e.r. zal komen. Op basis van deze verwachting heeft de provincie de grond enkele jaren geleden al gekocht, om de locatie veilig te stellen voor de crossbaan.

Desondanks zijn beperkte afwijkingen op deze eisen onvermijdelijk, aangezien bij deze afwijkingen de extra investering in aanvullende geluidsmaatregelen niet in verhouding staan met geringe geluidsreductie en de gevolgen van deze afwijkingen geen gevolgen hebben voor omwonenden.

- i. Verder wordt in het business plan rekening mee gehouden dat er bezwaar en beroep zal worden aangetekend tegen de bestemmingplan wijziging en de vergunningen. Het is dus zaak dat de planologische procedures met uiterste zorgvuldigheid worden doorlopen. In de koopovereenkomst zal een ontbindende voorwaarde worden opgenomen, dat de grondaankoop van rechtswege ongedaan wordt gemaakt indien niet binnen 10 jaar de bestemming en vergunningen onherroepelijk zijn. De grond gaat dan voor de aankoop prijs terug naar de provincie. Hiermee wordt dit risico voor de grondeigenaren beperkt.

Door implementatie van de geluidsmaatregelen volgens het akoestisch onderzoek van Sweco kan aan de wettelijke eisen van de Wet Milieubeheer worden voldaan en is ook de uiterste inspanning verricht om aan de geluideisen van de gemeenteraad te voldoen.



ONZE INSPIRATIE

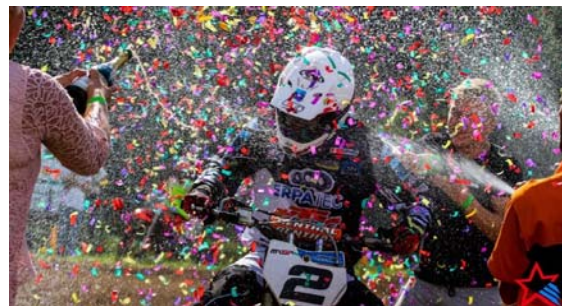
Het spectaculaire gevoel om met een crossmotor door de “prut” te scheuren en daarmee na een sprong door de lucht te zweven levert een onbeschrijfelijk plezier op. Vaders die met hun zoon een keer naar de crossbaan gaan kunnen de verleiding niet weerstaan om als 30-er of 40-er ook (weer) een keer op zo'n motor te stappen. Veel senioren rijders kopen dan toch weer een motor. Zo zijn er velen die intensief motorsport beoefenen of soms op een enduro motor af en toe een rit rijden in het oosten of zuiden van het land.

De jeugd wordt geïnspireerd door mensen zoals onze eigen Gerard Jimmink uit Kolhorn die na jarenlang crossen 8 keer enduro kampioen van Nederland werd en diverse keren de Dakar rally heeft gereden. In 2015 zien we Jeroen van Daele uit Callantsoog hem volgen. Bij de Red bull strandrace van 2015 in Scheveningen eindigde onze eigen Christian Dignum als 12e van ruim 1500 deelnemers aan het grootste cross evenement ter wereld. Dit evenement trok bijna 150 duizend bezoekers en werd net als de Dakar rally op TV uitgezonden. GP wedstrijden worden daarentegen nauwelijks op TV getoond. Op welke plaats zou Christian geëindigd zijn, als hij met zijn talent 3 keer per week had kunnen trainen op een permanente crossbaan, zullen we helaas nooit weten. Het talent van de toekomst kan zich met een crossbaan in de regio ontwikkelen tot het niveau van onze Michel Hoenson die in 2016 Nederlands kampioen werd in de MX1 klasse of van Jeffrey Herlings, die in 2012 en 2013 wereldkampioen MX2 werd.

In de breedte draagt motorsport bij aan karakter vorming van onze jeugd, zij leren incasseren, doorzetten en rekening met elkaar te houden. Ook wordt het technisch brein ontwikkeld en wordt getraind voor een sterk en fit lichaam, het is één van de zwaarste sporten die er is. De saamhorigheid onder de crossers is enorm. Vrienden vóór de wedstrijd zijn concurrenten op de baan en worden dikke vriendschappen na de wedstrijd.



Figuur 8 Dakar rally (Jeroen van Daele uit Callantsoog)



Figuur 9 Nederlands kampioen 2016 Michel Hoenson



Figuur 10 Red bull knock-out strandrace in Scheveningen