

Aan de rechtbank Haarlem, Sector bestuursrecht
Postbus 1621
2003 BR Haarlem

Overveen, 14-06-2024

Betreft: beroepsschrift tegen besluit ter actualisatie omgevingsvergunning
milieu Circuit Zandvoort (ODIJ-Z-23-129254)

Edelachtbare heer, vrouwe

B&W van Zandvoort hebben op 30 mei 2024 een besluit genomen ter actualisatie van de omgevingsvergunning milieu van het Circuit Zandvoort (CZ) op grond van de Wet Algemene Bepalingen omgevingsrecht.

De Stichting Vrienden van Middenduin (SVvM) heeft op 03-01-2024 een zienswijze op het ontwerp besluit gestuurd.

B&W hebben geen aanleiding gezien om n.a.v. deze zienswijze het ontwerp besluit te wijzigen. De SVvM stelt beroep in tegen dit besluit. Hieronder licht de SVvM dit beroep toe.

Aanleiding en noodzaak voor herziening en actualisering van de omgevingsvergunning

De SVVM heeft al in 2019 en 2021 bij het bevoegd gezag aangedrongen op actualisering en herziening van de milieuvergunning.

Aanleiding voor dit verzoek zijn onder meer:

1. ontwikkelingen van de technische mogelijkheden tot het beschermen van het milieu
2. ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het milieu

De aanvraag waarop de vergunning gebaseerd is, is 30 jaar oud. Het circuitpark Zandvoort is sindsdien ingrijpend veranderd.

Onder meer is het baanprofiel gewijzigd en vernieuwd. Er zijn opstallen bijgebouwd. Extra tribunes zijn geplaatst. De maatregelen die in het kader van de geluidsanering in het verleden zijn getroffen zijn gewijzigd dan wel ongedaan gemaakt.

De aanpassingen van het circuit, het intensievere gebruik, de toenemende hinderervaring en de noodzaak van extra maatregelen ter bescherming van de leefomgeving zijn reden om de milieuvergunning te herzien. De noodzaak voor actualisering klemmt des te meer omdat de intensieve exploitatie van het circuit meer en langduriger luchtverontreiniging en geluidshinder veroorzaken.

Het bevoegd gezag dient ter actualisering voorwaarden te stellen om de hinder van het vernieuwde circuit met hedendaagse technieken te reduceren ter bescherming van de leefomgeving in Zuid-Kennemerland.

Bij deze bevoegdheid dient het bevoegd gezag niet alleen rekening te houden met de belangen van de vergunninghouder maar ook en met de belangen van de natuur- en leefomgeving.

Deze bestuurlijke verantwoordelijkheid moet transparant beargumenteerd in een besluit vastgelegd worden, zeker in de onderhavige situatie. Het besluit van B&W d.d. 31 mei 2024 houdt onzes inziens geen rekening met de ontwikkelingen van best bestaande technieken om emissies en verstoring te reduceren en met de voortschrijdende kennis en inzicht van goede milieuzorg.

Weliswaar is met dit besluit tot actualisatie de onoverzichtelijk stapeling van aanvragen en wijzigingsvergunningen sinds 1997 overzichtelijker gebundeld. Echter een zorgvuldige heroverweging van voorschriften om de toegenomen hinder en aantasting van natuur en leefomgeving te beperken, heeft niet plaatsgevonden.

De vergunning is nog steeds gebaseerd op een aanvraag uit 1992 aangevuld met meldingen sindsdien voor verbouwing van het circuit en uitbreiding van de activiteiten.

De vergunning is sinds 1997 met deelbesluiten gewijzigd. Deze op zich staand beoordeelde wijzigingen zijn onderdeel geworden van de milieuvergunning en zijn zonder meer overgenomen in het besluit ter actualisatie.

De vele aanpassingen van het circuit hadden voor het bevoegd gezag reden moeten zijn om de eigenaar en exploitant te verplichten een

revisievergunning aan te vragen. Immers dan zouden alle activiteiten in onderlinge samenhang en met cumulatie van gevolgen beoordeeld kunnen worden met in acht name van alle betrokken belangen.

Het bevoegd gezag heeft op die wijze de mogelijkheid om voorwaarden stellen om de hinder van het vernieuwde circuit met hedendaagse technieken te reduceren ter bescherming van de leefomgeving.

Dit ware zeker nodig vanwege de versturende en verontreinigende werking van het recreatieve gebruik van het circuit door kleine groepen racers gedurende het gehele jaar.

Er is geen zorgvuldige analyse geweest van alle milieuklachten die er de afgelopen jaren zijn ingediend.

Dientengevolge is dit besluit niet aan te merken als actualisering van de vergunning zoals van het bevoegd gezag Wet Milieubeheer (Wm) en Omgevingswet (Ow) verwacht mag worden.

Een algehele revisie van de vergunning met een zorgvuldige, integrale belangenafweging zou thans moeten plaatsvinden.

We verzoeken u uit het oogpunt van behoorlijk bestuur om na vaststelling van deze vergunning – aangevuld met voor de korte termijn noodzakelijke wijzigingen - te bepalen dat het bevoegd gezag binnen nader te bepalen termijn een actuele revisievergunning dient vast te stellen

Kanttekeningen bij het besluit t.a.v.geluidshinder

In de wijde omgeving van het circuit wordt veelvuldig geluidshinder ervaren. Frequentie en intensiteit van de geluidsverstoring zijn sterk toegenomen sinds er weer F1 races op het circuit worden georganiseerd. Niet alleen van races maar ook en met name door recreatief racen.

De aanvraag waarop de vergunning gebaseerd is, is 30 jaar oud. De voorschriften van de vergunning zijn gebaseerd op een gezondeerd bedrijfsterrein. Echter het terrein heeft een recreatieve bestemming en grenst aan de noord- en oostzijde aan natuurgebieden behorend tot het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Het nabijgelegen deel hiervan ten noorden van de Zeeweg is aangewezen als stiltegebied.

Het geluidsmodel waarop de geluidsvoorschriften gebaseerd zijn is niet aangepast na de baanwijzigingen voor de F1 races. De kombochten veroorzaken een grotere weerkaatsing van het geluid. Er wordt meer geaccelereerd en de wielen maken meer herrie.

Het zou in de rede hebben gelegen om bij de aanpassingen van het circuit meer en hogere geluidswallen aan te leggen.

De meetpunten voor de geluidsvoorschriften dienen hoofdzakelijk om de woonomgeving van de inwoners in Zandvoort te beschermen. Het belang van de natuurlijke- en recreatieve omgeving wordt hier nauwelijks bij betrokken.

Alleen meetpunt 4 ten noorden van het circuit is een registratiepunt voor de verstoring naar de natuurlijke- en recreatieve omgeving. Voor de behartiging van dit belang zou de revisievergunning in een grote gebied meetpunten moeten vastleggen waarvoor maximale geluidsniveaus en metingen voorgeschreven worden.

De noodzaak voor aanvullende meetpunten kan worden afgeleid uit metingen in het Kraansvlak waarbij op recreatieve racedagen geluidsniveaus van 90-100 dB gemeten worden.

Meetpunt 1 binnen het circuit terrein langs de racebaan wordt nu als maatgevend beschouwd voor het brongeluid. Met de meetgegevens van dit punt moet de vergunninghouder rapporteren aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag ziet daarmee toe op de naleving van de vergunningsvoorwaarden.

In het verleden is gebleken dat dit meetpunt wel eens buiten bedrijf is. In dat geval zou het gebruik opgeschort moeten worden.

De SVvM vindt het opmerkelijk dat het bevoegd gezag het geen proportionele maatregel acht wanneer in die gevallen dat de meetinstallatie langs de racebaan niet functioneert, het gebruik van het racecircuit wordt stil gelegd.

De geluidsverstoring in de wijde omgeving wordt veroorzaakt door wisselende intensiteit van de geluidsproductie en de wisselende windomstandigheden. De piekgeluiden worden in de berekeningen uitgemiddeld. Deze piekgeluiden geven de grootste geluidhinder. De geluidshinder komt zodoende niet tot uitdrukking in de rapportages en geeft een vertekend beeld van de verstoring van de leefomgeving. De geluidsvoorschriften zijn tot nu toe gebaseerd op de handreikingen voor industrielawaai. Echter een industriële inrichting heeft een heel ander geluidsproductieprofiel dan een autoracecircuit.

De SVvM bepleit een heroverweging van deze benadering door een onpartijdige deskundige adviseur.

Het verouderde geluidsmodel, hedendaagse technische mogelijkheden voor geluidsreductie en milieuhygiënische inzichten zijn redenen om de geluidvoorschriften te heroverwegen en aan te passen zodat er minder geluid naar de natuur- en leefomgeving uitstraalt.

Het bezwaar van de SVvM richt zich ook op de cumulatie van versturende effecten gedurende het gehele jaar.

Naast de sterk versturende races, die met zgn. UBO dagen mogelijk zijn gemaakt, zijn er veel recreatieve raceactiviteiten van een kleine groep racers.

Een kleine groep van 10-20 recreatieve racers heeft een grote versturende en verontreinigende werking waardoor de leefomgeving van een grote groep mensen wordt aangetast.

Het bevoegd gezag kan deze verstoringen beperken door verlaging van het toegestane geluidsniveaus. Ook gebruik van elektrische raceauto's zou veel minder versturend zijn.

UBO-dagen van zgn. uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden

Bij wetswijziging is in 1998 de mogelijkheid gecreëerd om op 12 dagen in het jaar zonder geluidsgrenzen races te houden. Met deze wetswijziging is de milieuvergunning uit 1997 overruled.

De provincie Noord-Holland was in 1997 nog bevoegd gezag en wilde dit aantal dagen beperken tot maximaal 5.

De directeur van het CZ heeft destijds deze ministeriële aanpassing bepleit omdat dit nodig zou zijn voor extra races.

Het is opmerkelijk dat nu met deze vergunningswijziging de mogelijkheid wordt geboden om voor zover op deze zgn.UBO-dagen niet geracet wordt deze UBO-ontheffing met onbeperkte geluidsgrenzen te gebruiken voor het organiseren van niet race gerelateerde muziekevenementen.

Overigens is de kwalificatie uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden (UBO) voor racedagen discutabel.

Immers het zijn geen uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden, want lang vooraf is duidelijk wanneer er hoeveel raceauto's zullen rijden. Op dit aantal raceauto's met de bekende geluidsproductie per auto is de totale geluidsproductie te berekenen.

Het zijn daarom geen calamiteiten maar dagen waarop bovenmatige geluidsproductie gepland is.

Zelfs als het volgens de letter van de wet juridisch mogelijk zou zijn om muziekevenementen onder deze UBO-dagen te laten vallen, is het uit het oogpunt van behoorlijk bestuur discutabel wanneer met deze vergunningsaanpassing de voor internationale racecircuits gecreëerde wettelijke uitzondering anders benut wordt dan waarvoor dit bepleit is.

Overigens adviseert ook de Veiligheidsregio Kennemrland in haar advies d.d. 19 februari 2024 om muziekevenementen niet onder de omgevingsvergunning te laten vallen, ook niet tijdens UBO-dagen.

Kanttekeningen bij het besluit t.a.v. luchtverontreiniging

Schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging door verbrandingsmotoren van raceauto's zijn voor natuur en klimaat evident.

In de aanpassing van de vergunning wordt met enkele zinnen (op blz19) voor de effecten van de emissies van stikstof op het omliggende Natura-2000 gebied verwezen naar de vergunning Wet natuurbeheer.

Overige emissies van de raceauto's zijn in de vergunning buiten beschouwing gelaten.

Gemakshalve wordt eraan voorbijgegaan dat emissies van verbrandingsmotoren negatieve effecten hebben voor de luchtkwaliteit en klimaatveranderingen.

Hierbij vindt de SVvM het een omissie dat het advies van de Veiligheidsregio Kennemerland d.d. 19 februari 2024 - om te streven naar advieswaarden voor de luchtkwaliteit van de WHO en naar het minimaliseren van de luchtverontreiniging door raceverkeer - genegeerd wordt.

Lucht- en bodemverontreiniging door de slijtage van autobanden zijn nog niet eerder in de effectbeoordeling van de autoraces betrokken.

Raceauto's verslijten echter in races vaak meerdere sets autobanden. Deze bandenslijtage veroorzaakt verontreiniging van bodem en lucht door resten van rubber en toeslagcomponenten zoals microplastics. TNO heeft in 2017 gerapporteerd over luchtverontreiniging met microplastics ten gevolge van slijtage van autobanden (RIVM Report 2017-0193).

Microplastics zijn hardnekkig en schadelijk voor de leefomgeving. Volgens het voorzorgsprincipe moet daarom blootstelling geminimaliseerd worden. Emissies van rubber en slijtage van race autobanden mogen daarom in de vergunning voor het racecircuit niet meer buiten beschouwing blijven.

In de vergunning zouden eisen opgenomen moet worden voor het afvangen en verwijderen van deze raceautobandrestanten.

Conclusie

Uit het oogpunt van groot algemeen belang voor de regio vindt de SVvM revisie van de milieuvergunning voor het racecircuit in Zandvoort ook na dit besluit noodzakelijk opdat er een vergunning komt met een integrale belangenafweging en er meer rekening wordt gehouden met de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio.

Dit besluit met het oogmerk van actualisatie leidt niet tot een actuele OW-vergunning onder meer om de volgende redenen:

- Recreatief gebruik van het circuit door kleine groepen hobbyracers blijft op vele dagen gedurende het hele jaar veel geluidhinder in de regio veroorzaken.

- De grenswaarden van de vergunning zijn te ruim.

Het belang van rust in de natuur en de leefomgeving in Zuid-Kennemerland wordt onvoldoende behartigd door het bevoegd gezag. Er worden geen metingen verricht voor deze geluidshinder.

- Verontreiniging van lucht en bodem worden onvoldoende teruggedrongen.

- Er wordt onvoldoende rekening gehouden met nieuwe kennis en inzichten van milieuzorg.

De SVvM verzoekt u te bepalen, dat uit het oogpunt van het algemeen belang van bescherming van de leefomgeving de aangepaste OW-vergunning binnen nader te bepalen termijn gereviseerd dient te worden op basis van een integrale beoordeling van een actuele vergunningaanvraag van het CZ met de actuele milieuhygiënische kennis en best bestaande technieken.

Omdat voor een zorgvuldig besluit over een nieuwe revisievergunning een nader te bepalen termijn nodig is, bepleit de SVvM om vooralsnog dit besluit aan te passen aan de gegronde bezwaren, waaraan eenvoudig tegemoetgekomen kan worden.

Tenslotte

De SVvM verzoekt u dit beroep ontvankelijk en gegrond te verklaren met een veroordeling tot vergoeding van de griffie kosten.

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,
Hoogachtend,



Drs E.G.M.Prins, voorzitter SVvM
Tetterodeweg 14, 2051 EE Overveen
edprins@vriendenvanmiddenduin.nl
023 5261602

Bijlage: machtigingsformulier SVvM