



Circuit Zandvoort; wijzigingen ten behoeve van Formule 1

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Circuit Zandvoort; wijzigingen ten behoeve van Formule 1

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

opdrachtgever Circuit Zandvoort
rapportnummer FA 4287-52-RA-004
datum 11 november 2019
referentie FS/FS//FA 4287-52-RA-004
verantwoordelijke ir. [REDACTED]
opsteller ir. [REDACTED]
 [REDACTED]@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Initiatiefnemer en locatie	4
1.3	Bevoegd gezag	5
1.4	Leeswijzer	5
2	M.e.r.-(beoordelings)plicht	6
2.1	Wanneer zijn de activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig?	6
2.2	Zijn de activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig?	6
2.3	Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.--beoordeling	7
3	Motivatie en kenmerken	8
3.1	Motivatie	8
3.2	Wijzigingen binnen de inrichting	8
3.2.1	M.e.r.--beoordelingsplichtige wijzigingen	8
3.2.2	Overige wijzigingen	9
3.3	Kenmerken omgeving	10
3.4	Bestemmingsplan	10
4	Milieu-effecten	12
4.1	Geluid	12
4.2	Luchtkwaliteit	13
4.3	Natuur en ecologie	14
4.4	Bodem en water	15
4.5	Landschap en archeologie	15
4.6	Verkeer	16
4.7	Overige aspecten	17
4.8	Cumulatie met overige projecten in de omgeving	17
5	Conclusie	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Circuit Zandvoort vraagt een omgevingsvergunning (Wabo) aan voor het uitvoeren van een aantal wijzigingen die zullen worden gerealiseerd ten behoeve van de optimalisatie van het circuitgebied ten behoeve van grootschalige evenementen, zoals onder meer het Formule 1-evenement, dat éénmaal per jaar zal plaatsvinden, vanaf mei 2020.

Het circuit betreft een “permanente race- en testbaan voor gemotoriseerde voertuigen”, zoals genoemd onder onderdeel D.43 van het Besluit milieueffectrapportage. Aangezien het circuit een openstelling heeft van acht uren of meer per week en de oppervlakte van het circuit groter is dan 5 hectare is mogelijk een m.e.r.--beoordelingsplicht aan de orde. De m.e.r.--beoordeling start met de indiening van een aanmeldingsnotitie m.e.r.--beoordeling. Het doel van de aanmeldingsnotitie is het in beeld brengen van de aard en omvang van de wijzigingen en van de milieueffecten ten gevolge van de wijzigingen en het beoordelen van deze effecten. Daaruit blijkt of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Het bevoegde gezag beoordeelt op basis van een aanmeldingsnotitie of een activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Als blijkt dat een activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, wordt een milieueffectrapport opgesteld.

De wijzigingen die worden beschouwd in het kader van de m.e.r.--beoordeling hebben uitsluitend betrekking op (lokale) aanpassing van de breedte van de baan en het baanverloop (zie paragraaf 3.2.1). Overige wijzigingen aan het circuitgebied, zoals aanpassingen aan de geluidafschermende voorzieningen rond het circuit, worden niet beschouwd in het kader van de m.e.r.--beoordeling voor onderdeel D.43 van het Besluit milieueffectrapportage.

1.2 Initiatiefnemer en locatie

De gegevens van de initiatiefnemer zijn:
Circuit Zandvoort

De gegevens van de locatie zijn:
Burgemeester van Alphenstraat 108
2041 KP Zandvoort
Gemeente Zandvoort
kadastraal: Gemeente Zandvoort ZVT00, sectie B, nummers: 09028, 09029, 09030, 09035, 09036, 09043, 09044, 10152, 10733, 10736, 10771.

1.3 Bevoegd gezag

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zandvoort is het bevoegde gezag om een besluit te nemen over de mogelijke m.e.r.-plicht voor de activiteiten. De Omgevingsdienst IJmond is gemandateerd door het college. In artikel 2.4 van de Wabo is het college van burgemeester en wethouders aangewezen als bevoegd gezag voor het verlenen van deze omgevingsvergunning.

1.4 Leeswijzer

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- de m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- motivatie, kenmerken en plaats van de activiteiten (hoofdstuk 3);
- beoordeling van de milieueffecten (hoofdstuk 4);
- conclusie (hoofdstuk 5).

2 M.e.r.-(beoordelings)plicht

2.1 Wanneer zijn de activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

De verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de activiteiten zijn vermeld in onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (hierna te noemen het Besluit) en daarbij in omvang minimaal gelijk zijn aan de daarbij vermelde drempelwaarden.

Daarnaast kunnen de activiteiten m.e.r.--beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit. Dit is het geval wanneer de activiteiten zijn vermeld in onderdeel D van de bijlage van het Besluit.

Het bevoegde gezag beslist op basis van een aanmeldingsnotitie of de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Als blijkt dat zich belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen voordoen, wordt een milieueffectrapport opgesteld.

2.2 Zijn de activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

De activiteiten vallen mogelijk onder categorie D.43 van de bijlage van het Besluit m.e.r.. De m.e.r.--beoordelingsplicht geldt voor de activiteit:

De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen,

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1. een openstelling van acht uren of meer per week of*
- 2. een oppervlakte van 5 hectare of meer, voor:*

besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht [...] van toepassing zijn.

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing op de procedure voor het besluit dat wordt aangevraagd voor de fysieke wijzigingen aan het circuit, voor zover die ziet op een verandering van de inrichting die niet leidt tot andere of grotere gevolgen voor het milieu dan volgens de geldende omgevingsvergunning is toegestaan en waarvoor geen verplichting bestaat tot het maken van een milieueffectrapport. Uit het m.e.r.--beoordelingsbesluit zal blijken of er een verplichting bestaat tot het maken van een milieueffectrapport en dus ook (mede) of de omgevingsvergunning zal moeten worden voorbereid met toepassing van de afdeling 3.4 van de Awb, waardoor het zou gaan om een besluit als genoemd in kolom 4 van categorie D.43.

De activiteiten komen niet voor in onderdeel C van de bijlage van het Besluit.

2.3 Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.--beoordeling

De m.e.r.--beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit (omgevingsvergunning) dat genomen dient te worden. In dit geval gaat het om een besluit op een aanvraag voor een omgevingsvergunning. De m.e.r.--beoordeling vindt plaats voordat de definitieve vergunningaanvraag wordt ingediend.

Op basis van voorliggende aanmeldingsnotitie kan het bevoegde gezag (Omgevingsdienst IJmond) beoordelen of er sprake is van een m.e.r.--plicht. Het bevoegde gezag beslist binnen 6 weken na indienen van de aanmeldingsnotitie. De beslissing of een milieueffectrapport wordt opgesteld, wordt opgenomen in de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Voor deze vormvrije m.e.r.--beoordeling wordt aansluiting gevonden bij de criteria zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG):

- de kenmerken van het project: omvang, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder;
- de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu);
- de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project: het bereik/grootte van het effect.

3 Motivatie en kenmerken

3.1 Motivatie

Op het circuit vinden activiteiten plaats met gemotoriseerde voertuigen (auto's en motoren). Het gaat hierbij om zowel auto- en motorsportactiviteiten (wedstrijden met de daaraan voorafgaande trainingen) als om commerciële activiteiten zoals rijvaardigheidstrainingen en incentives. In 1997 is een revisievergunning verleend voor het circuit op grond van de Wet milieubeheer. Volgens de revisievergunning mag het circuit op 365 dagen per jaar worden gebruikt, waarvan voor vijf dagen per jaar geldt dat de geluidvoorschriften niet van toepassing zijn op Grand Prix races, dragsterraces, internationale auto- en/of motorraces en de daarbij behorende trainingen. Deze dagen worden ook wel UBO-dagen genoemd, vanwege de op deze dagen aan de orde zijnde uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden. In 2011 is een omgevingsvergunning verleend voor de uitbreiding van het aantal UBO-dagen van vijf naar twaalf. Voor de zeven extra UBO-dagen zijn geluidgrenswaarden vastgesteld in de omgevingsvergunning.

Aanleiding voor de voorgenomen optimalisatie van het circuitgebied is onder meer het organiseren van een vierdaags Formule 1-evenement (waarbij er op drie dagen wordt gereden met Formule 1-auto's).

3.2 Wijzigingen binnen de inrichting

3.2.1 M.e.r.--beoordelingsplichtige wijzigingen

Ten behoeve van het organiseren van grote evenementen waaronder het Formule 1-evenement dienen er optimalisaties te worden gerealiseerd in het verloop (de ligging) en de breedte van de baan. Deze optimalisaties in het baanverloop zijn lokaal en beperkt in omvang. Het betreft hierbij de volgende wijzigingen:

- Verbredingen van de baan bij respectievelijk het rechte eind tussen T14 en T1 (thans reeds verhard), het baandeel tussen T1 tot voorbij T3 en het baandeel ter hoogte van T12. De baan wordt op deze locaties verbreed van circa 10 m naar 12 à 13 m.
- Wijzigingen in het baanverloop, waarbij Turn 3 naar binnen wordt verlegd, er een verkanting in T14 wordt aangebracht en het verloop van de in- en uitgang van de pitstraat in beperkte mate wordt aangepast. Ook wordt de (verharde) doorgang voor het gebruik van de halve baan verwijderd.

Uitsluitend bovenstaande wijzigingen vallen onder categorie D.43 van het Besluit m.e.r. en worden derhalve beschouwd in het kader van de m.e.r.--beoordelingsplicht. Voornoemde wijzigingen zijn weergegeven in figuur 1 aan het eind van het rapport. De situatie voor de omschreven wijzigingen is weergegeven in figuur 2.

3.2.2 Overige wijzigingen

In het akoestisch onderzoek zijn als onderdeel van een omgevingsvergunningaanvraag ook wijzigingen beschouwd waar deze aanmeldnotitie niet op ziet. Het betreft hierbij wijzigingen in de geluidwerende voorzieningen langs de baan en de gebouwen op het circuitgebied. Deze wijzigingen zijn onder meer noodzakelijk om tribunes ten behoeve van het Formule 1-evenement te plaatsen en om lokale ingrepen te kunnen uitvoeren in het terrein op het circuit (o.a. afgraven, afvlakken en ophogen). Het betreft hierbij de volgende wijzigingen in de geluidwerende voorzieningen rond het circuit:

- Aanpassen van de geluidwal aan de buitenzijde van T14.
- Het verwijderen van de geluidwal langs het rechte eind ten noorden van de bestaande tribune (hoogte van de wal circa 17 m), ten behoeve van plaatsing van een tijdelijke tribune.
- Het afvlakken en egaliseren (herprofiëren) van het noordelijke talud in het gebied ten zuiden van T11 (ten westen van T10), ten behoeve van plaatsing van tijdelijke tribunes. Hierbij zal uitsluitend het talud van deze wal worden afgevlakt, maar het hoogste deel van de huidige wal ten zuiden van T11 zal intact blijven.
- Herprofiëren van het terrein aan de binnenzijde van T13/T14, waarbij een deel van het terrein wordt afgevlakt en een media compound wordt gerealiseerd.
- Het naar binnen verplaatsen van de geluidwal ten zuiden van T14 met circa 20 meter.
- Het realiseren van een doorgang in de wal rond T14. Deze geprojecteerde doorgang in de wal bevindt zich ter hoogte van het begin van T14 en heeft een breedte van circa 20 tot 25 meter. Ter plaatse van de doorgang wordt een voetgangerstunnel voor het publiek gerealiseerd.
- Het verwijderen van het bestaande (transparante) geluidscherm langs het rechte eind tussen de hoofdtribune en de toegangstunnel tot de paddock, ten behoeve van een beter zicht op de baan vanaf de tribunes langs het rechte eind;

Verder zijn er de volgende wijzigingen in de gebouwen op het circuitterrein:

- plaatsing van een medische post op het paddockterrein aan het rechte eind aan de zuidelijke zijde van de uitgang van de toegangstunnel;
- plaatsing van een tweetal paviljoens op respectievelijk de Hunzerug (Bijeenkomstgebouw) en op de wal ten zuiden van T14 (Champions Lounge);
- bouwkundige uitbreiding van de begane grond van het pitboxgebouw;
- slopen van restaurant "La Course".

De situering van voornoemde wijzigingen zijn weergegeven in figuur 3 aan het eind van het rapport. Voor de wijzigingen die uitsluitend vallen onder categorie D.43 van het Besluit m.e.r. wordt verwezen naar figuur 1. De wijzigingen zijn tevens beschreven in het akoestisch onderzoek, opgenomen in bijlage 1 bij deze aanmeldingsnotitie.

3.3 Kenmerken omgeving

Het circuit ligt aan de noordkant van de kern van Zandvoort en ten oosten van het strand met de boulevard (N200), zie figuur 1. Aan de noord- en oostzijde van het circuit bevindt zich het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid (duingebied).

f1 Ligging circuit (bron luchtfoto: Google Earth)



Aan de zuidkant ligt een bungalowpark en een sportpark (Duintjesveld). Camping de Duinrand en vakantiepark Quirios bevinden zich tussen het circuit en de boulevard (N200). De meest nabijgelegen woningen in Zandvoort bevinden zich aan de Burgemeester van Alphenstraat, op circa 350 m afstand van de baan. Aan de noord- en oostzijde van het circuit bevindt zich het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid (duingebied).

3.4 Bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert thans het bestemmingsplan "Circuitgebied 2005", dat op 27 september 2005 door de gemeenteraad van de gemeente Zandvoort is vastgesteld. Het circuit is bestemd als 'Gemotoriseerde sport', waarbij door middel van detailbestemmingen een onderscheid is gemaakt tussen de baan van het circuit, de zone voor bebouwing (accommodaties) en het duingebied. Per detailbestemming gelden verschillende bouwregels voor onder andere het bouwen van accommodaties, toeschouwerscomplexen en voorzieningen ten behoeve van bezoekers en toeschouwers.



De beschouwde wijzigingen in het baanverloop en de afschermingen rond het circuit passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

4 Milieu-effecten

4.1 Geluid

Er is onderzoek verricht naar het geluid in de omgeving van het circuit na realisatie van de wijzigingen ten behoeve van het Formule 1-evenement. In bijlage 1 van dit rapport is het onderzoek opgenomen. Formeel gezien behoeven bij een akoestisch onderzoek voor de beoordeling van milieuneutraliteit alleen de vergunningposities betrokken te worden. Evenwel zijn in het akoestisch onderzoek in bijlage 1 dat tevens onderdeel vormt voor een omgevingsvergunningaanvraag volledigheidshalve ook andere beoordelingsposities beschouwd.

In het akoestisch onderzoek is de invloed van individuele wijzigingen onderzocht. Hierbij zijn tevens de m.e.r.-beoordelingsplichtige wijzigingen (wijzigingen in de baan) beschouwd. Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek volgt dat de toename in het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter hoogte van de vergunningposities als gevolg van de m.e.r.-beoordelingsplichtige wijzigingen ten hoogste 0,1 dB(A) bedraagt. Met een dergelijke toename wordt op alle vergunningposities nog steeds voldaan aan de vergunde grenswaarden.

In het akoestisch onderzoek wordt tevens de cumulatie met niet m.e.r.-beoordelingsplichtige wijzigingen inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat de wijzigingen in het baanverloop én de omgeving van het circuit, die moeten worden gerealiseerd ten behoeve van een Formule 1-evenement (UBO-dagen), niet leiden tot een significante toename van geluideffecten op de (woon)omgeving in de representatieve bedrijfssituatie. De resultaten van het onderzoek geven het volgende aan:

- Ter hoogte van de woningen met de hoogste geluidblootstelling (positie 3^h, flat aan de Burgemeester van Alphenstraat, beoordelingshoogte 29,5 m) is er sprake van gelijkblijvende geluideffecten (een geluidbelasting van 55,0 dB(A)).
- Ter hoogte van de laagste woonlaag van de flat aan de Burgemeester van Alphenstraat (positie 3^l, beoordelingshoogte 5 m) is er sprake van een geringe toename van 0,5 dB(A). De geluideffecten nemen hierbij toe van 51,4 naar 51,9 dB(A), zodat er op deze positie nog steeds ruimschoots wordt voldaan aan de in de vergunning opgenomen grenswaarde van 55 dB(A).
- Ter hoogte van de vergunningposities 2^a, 2^b en 2^c (flats aan de Lorentzstraat) nemen de geluideffecten in zeer geringe mate toe (met 0,1 tot 0,4 dB(A)). De geluideffecten voldoen met ten hoogste 50,3 dB(A) echter nog steeds ruimschoots aan de vergunde grenswaarde van 55 dB(A).
- Op vergunningpositie 4 in het Natura 2000-gebied ten noorden van het circuit is er sprake van gelijkblijvende geluideffecten (geluidbelasting van 39,3 dB(A)). Deze waarde is ruimschoots lager dan de vergunde grenswaarde op positie 4 van 50 dB(A).
- Meetpositie 1 op het circuit (op korte afstand van de baan, ter bewaking van de geluidniveaus in de woonomgeving) is tevens opgenomen in de vigerende Wabo-

vergunning. Op deze meetpositie wordt in de situatie na wijzigingen geen verschil berekend ten opzichte van de vergunde uitgangssituatie.

- Ter hoogte van de MTG-posities aan respectievelijk de Boulevard Barnaart en de Keesomstraat is er sprake van een geringe toename van de geluideffecten van respectievelijk 0,9 en 0,2 dB(A). Aan de voor deze posities vastgestelde MTG's (respectievelijk 62 en 65 dB(A)) wordt na de wijzigingen echter nog steeds ruimschoots voldaan.
- Ter hoogte van de vakantiewoningen en de camping de Duinrand is er (lokaal) sprake van een beperkte toename van de geluideffecten van maximaal 4,3 dB(A). Dit betreffen geen vergunningposities. Bij een recent bestemde bedrijfswoning op vakantiepark Qurios (Boulevard Barnaart 30c) is hierbij sprake van een geluidbelasting van circa 56 dB(A) op de hoogst belaste gevel aan de oostzijde van de woning. De geluidbelasting aan de westelijke gevel en in de patio bedragen respectievelijk 44 en 49 dB(A). Bij de ruimtelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan de bestemming van deze bedrijfswoning is uitgegaan van een (hogere) geluidbelasting ten gevolge van race-activiteiten van het Circuit Zandvoort van 62 dB(A) ter hoogte van de hoogst belaste gevel. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

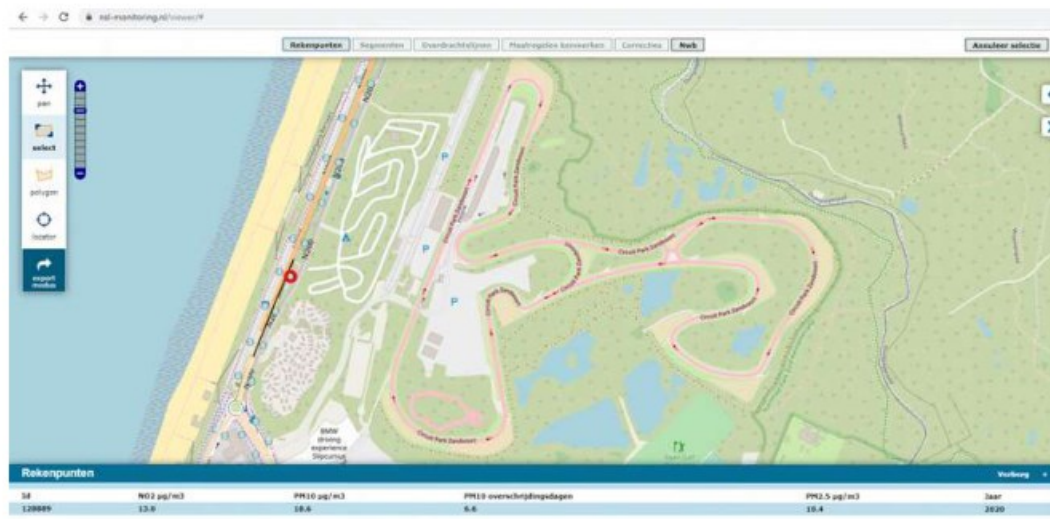
4.2 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de aanvraag voor de Wabo-vergunning uit 2011 voor uitbreiding van het aantal UBO-dagen van 5 naar 12 is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (rapport FA 4287-33-RA d.d. 22 juni 2010). De conclusie van dit rapport was dat in de voorgenomen situatie na uitbreiding met 7 UBO-dagen (waaronder een Formule 1-evenement) ruimschoots aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bepalende stoffen (stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10})) werd voldaan. In het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2010 zijn hierbij ter hoogte van de beschouwde beoordelingsposities jaargemiddelde concentraties van ten hoogste 23,5 en 16,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor respectievelijk NO_2 en PM_{10} vastgesteld.

Voor de bronnen (verkeer op de openbare weg en voertuigen op het circuit en) geldt dat de emissies van de luchtkwaliteit bepalende stoffen sinds 2010 zijn afgenomen. Dit wordt veroorzaakt door:

- De afname van het aandeel auto's op de openbare weg (en op het circuit), dat voldoet aan de oudere emissiestandaarden Euro 1 t/m Euro 3 (voertuigen gefabriceerd tussen 1992 en 2005). Voor Euro 1 t/m Euro 3-auto's geldt dat er veel hogere emissies van NO_x en PM_{10} waren toegestaan in vergelijking met de na 2005 ingevoerde emissiestandaarden Euro 4 t/m Euro 6.
- Het toegenomen gebruik van katalysatoren bij raceauto's op het circuit.

Ter onderbouwing is met behulp van de NSL Monitoringstool in de directe omgeving van het circuit op korte afstand van de N200 voor het jaar 2020 nagegaan. De resultaten zijn weergegeven in figuur 4.1.



f4.1 Resultaten NSL Monitoringstool

Uit figuur 4.1 volgt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ ter hoogte van de geselecteerde beoordelingspositie respectievelijk 13,0 en 18,6 µg/m³ bedraagt. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de van toepassing zijnde grenswaarden van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀. De jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ voor 2020 zijn hiermee tevens significant lager dan vastgesteld in het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2010.

De beoogde (lokale) aanpassingen van het baanverloop, waarop deze m.e.r.--aanmeldingsnotitie ziet, zijn niet van invloed op de verspreiding van de luchtkwaliteit bepalende stoffen. Dit geldt eveneens voor de overige wijzigingen, waarop de m.e.r.--aanmeldingsnotitie niet ziet.

Nadelige effecten op het milieu ten gevolge van het aspect luchtkwaliteit zijn dus niet aan de orde.

4.3 Natuur en ecologie

In de directe omgeving aan de noord- en oostzijde van het circuit is een in het kader van natuur en ecologie relevant gebied aanwezig, namelijk Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Voor de uitbreiding van het aantal UBO-dagen van 5 naar 12 is d.d. 27 september 2011 een vergunning Wet natuurbescherming verleend. Ten behoeve van deze vergunning is door Bureau Waardenburg bv een Passende Beoordeling opgesteld d.d. 9 november 2010. In deze Passende Beoordeling en in de verleende vergunning Wet natuurbescherming is tevens rekening gehouden met de situatie waarbij er sprake is van een Formule 1- evenement. Hierbij zijn zowel de directe als de indirecte effecten onderzocht van de uitbreiding van de grootschalige publieksevenementen (mogelijke verstoring door betreding, emissie van schadelijke stoffen, effecten van respectievelijk geluid en stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied).

In het kader van de voorgenomen wijzigingen ten behoeve van het Formule 1-evenement is (in aanvulling op de in 2011 verleende vergunning Wet natuurbescherming) een natuurtoets uitgevoerd door Econsultancy (rapport d.d. 25 september 2019). Belangrijkste conclusie van het rapport van Econsultancy is dat de aanpassingen niet zullen leiden tot significant negatieve gevolgen op het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Ook is ten gevolge van de voorgenomen wijziging geen sprake van een toename van de stikstofdepositie (Peutz-rapport FA 4287-56-RA-001 d.d. 24 oktober 2019) .

Op 25 oktober 2019 is ingevolge artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming (Wnb) een vergunning verleend voor de voorgenomen wijzigingen ten behoeve van het Formule 1-evenement.

4.4 Bodem en water

De beoogde aanpassingen van het baanverloop zorgen niet voor negatieve effecten voor het milieu ten gevolge van bodembedreigende activiteiten. Ook na de beoogde aanpassingen zal worden voldaan aan de in de vigerende Wabo-vergunning opgenomen voorschriften met betrekking tot bodem. Hetzelfde geldt voor de overige wijzigingen in bijvoorbeeld de geluidafschermende voorzieningen rond het circuit.

De beoogde aanpassingen van het baanverloop rond het circuit brengen met zich mee dat er lokaal sprake is van toename van het verhard oppervlak. Het verbreden van de baan tussen T1 en T3 en rond T12 en het naar binnen verleggen van T3 zorgen naar verwachting samen voor een toename in verhard oppervlak van circa 1.600 m². Deze toename wordt echter gecompenseerd door de afname van het verhard oppervlak van circa 1.200 m² ten gevolge van het verwijderen van de geasfalteerde doorsteek voor het gebruik van de halve baan, zodat er netto geen sprake is van een toename van verharding groter dan 500 m² (de ondergrens van het Hoogheemraadschap Rijnland voor compensatie van verlies van wateropvangcapaciteit). Hiermee is geen sprake van negatieve effecten voor het milieu ten gevolge van versnelde afvoer van neerslag.

4.5 Landschap en archeologie

De beoogde ontwikkeling is gelegen in het ensemble Zuid-Kennemerland zoals beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland. Tevens kent de Gemeente Zandvoort, middels het vigerende bestemmingsplan ter plaatse, het gebied landschappelijke waarden toe. Om de impact van de beoogde wijzigingen op de landschappelijke waarden te beoordelen worden de effecten van alle wijzigingen aan de inrichting beschouwd. Dit vanwege de 'cumulatie' van effecten aangezien het landschap vraagt om een integrale benadering.

Bepaalde wijzigingen zijn van zodanige omvang dat deze niet of nauwelijks waarneembaar zullen zijn. Grotere wijzigingen (geluidswallen) op de locatie worden zoveel mogelijk beperkt, naast- en achterliggende gebieden blijven zoveel mogelijk gehandhaafd. Bij de wijzigingen wordt de huidige tophoogte van het bestaande duin intact gehouden en wordt

rekening wordt gehouden met karakteristieke noord-zuidgerichte strandwallen en omliggende duin/zandwal structuren zodat deze kunnen opgaan als een tot het eigen landschap behorend reliëf ofwel de landschappelijke continuïteit in noord-zuidrichting niet significant verstoren.

De landschappelijke waarden *of* mogelijkheid tot herstel van deze waarden van de gronden dienen niet onevenredig te (kunnen) worden aangetast dan wel verkleind. Zoals staat beschreven in het bestemmingsplan kent onderhavig gebied van oorsprong een bufferfunctie tussen de duinterreinen en de dorpskern van Zandvoort. Omdat de wijzigingen geen betrekking hebben op van oudsher natuurlijk duin of strandwal maar op een kunstmatig aangelegde zone ter (akoestische) voorziening aan het circuit, is er geen sprake van *aantasting* van landschappelijke waarden. Gemotiveerd is tevens dat de mogelijkheid tot *herstel* van deze waarden niet onevenredig wordt verkleind, omdat de wijzigingen juist bevorderend zijn voor het beheer van het gebied en het herbergen en begeleiden van het recreatieve medegebruik - zoals dat in overeenstemming is met de oorspronkelijke bufferfunctie van het gebied en zoals dat in het heden aan de locatie is toegekend.

Vanwege de aard en omvang van de wijzigingen worden de typerende landschappelijke kenmerken van de brede kuststrook en het jonge duinlandschap van Zuid-Kennemerland niet aangetast. De ruimtebeleving, geconstrueerd door het reliëf, de uitgestrektheid en een grote maat, wordt behouden.

Hiermee wordt geconcludeerd dat het effect van de ontwikkelingen aan het circuit op de landschappelijke waarden beperkt is. Het effect van de m.e.r.-beoordelingsplichtige wijzigingen op het landschap zijn zeer gering zijn.

Tevens wordt er aan het plangebied geen archeologische waarde toegekend.

4.6 Verkeer

De beoogde aanpassingen van het baanverloop van het circuit zijn niet van invloed op de verkeersgeneratie. Er zullen geen aanvullende parkeerplaatsen worden gerealiseerd als gevolg van de wijzigingen. Tevens zal tijdens het Formule 1-evenement gebruik worden gemaakt van een mobiliteitsplan, waarmee het gemotoriseerde verkeer van en naar Zandvoort zoveel mogelijk zal worden beperkt.

De werkzaamheden in de aanlegfase ten behoeve van de aanpassingen en overige wijzigingen van het circuit zorgen niet voor een verhoging van de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied. Een passende beoordeling is derhalve niet noodzakelijk, nadelige effecten op het milieu zijn niet aan de orde. Hierbij kan tevens worden gerefereerd naar de eerder genoemde Wnb-vergunning die op 25 oktober 2019 is verleend.

Voor de overige mogelijk relevante effecten van verkeer in de aanlegfase (geluidhinder, invloed op de luchtkwaliteit) geldt dat deze effecten tijdelijk zijn en beperkt van omvang en dus geen aanleiding geven voor het opstellen van een milieueffectrapport.

4.7 Overige aspecten

De beoogde aanpassingen van het baanverloop van het circuit kennen geen grensoverschrijdend karakter en zijn niet van invloed voor wat betreft het aspect gezondheid. Dit geldt eveneens voor de overige milieuaspecten. Het betreft hier zaken als energie, afvalstoffen, afvalwater, geur, lichthinder en externe veiligheid.

4.8 Cumulatie

Van eventuele cumulatie met andere projecten in de omgeving is geen sprake. Voor de beoordeling van cumulatie zijn de milieuaspecten geluid en stikstofdepositie relevant. In het bijgevoegde akoestisch onderzoek en het onderzoek met betrekking tot stikstofdepositie zijn de effecten in beeld gebracht van alle voorgenomen wijzigingen binnen de inrichting en het gebied direct grenzend aan de inrichting (interne cumulatie). Het betreft hierbij met name het verkeer op openbare wegen rondom het circuit en de aanlegwerkzaamheden. Het beoogde initiatief heeft op zichzelf, en in combinatie met de andere wijzigingen, geen nadelige effecten op het milieu.

5 Conclusie

Gezien de milieueffecten van de activiteiten in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van de activiteiten op het milieu verwaarloosbaar.

Omdat de activiteiten geen nadelige effecten op het milieu kunnen hebben, is er geen aanleiding om te oordelen dat een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

Dit rapport bevat 18 pagina's, 3 figuren en 1 bijlage.

Zoetermeer,





Figure 1





Figuur 2. Luchtfoto 2018 onderzoekslocaties 1 tot 16.

De aanpassingen die aan het circuit plaats gaan vinden bestaan uit de volgende werkzaamheden:

- Plaatsen tijdelijke tribunes (deelgebied 2, 4, 6, 7, 8, 11, 14);
- Grondverzet (deelgebied 1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15);
- Slopen en plaatsen bebouwing (deelgebied 7, 9, 11, 13);
- Aanleg tunnel (deelgebied 2, 14);
- Aanleg weg/pad (deelgebied 1, 4, 6, 14);
- Uitbreiden asfaltverharding (deelgebied 13);
- Vernieuwen asfaltverharding (deelgebied 8, 12);
- Verstevigen toegangsweg voetgangers (deelgebied 3, 5, 16).