

Ontvangen 11.00

Zienswijze 6

STICHTING RUST BIJ DE KUST

| | |
|------------------------|----------|
| Omgevingsdienst IJmond | |
| Zaaknummer | 129254 |
| Documentnummer | 608723 |
| 23 JAN. 2024 | |
| Behandelaar | |
| Opmerking | 23/01/24 |

Circuit aan banden
rustbijdekust@gmail.com
www.rustbijdekust.nl

Omgevingsdienst IJmond
t.a.v. Juridische Zaken
Stationsplein 48b
1948 LC Beverwijk

Onderwerp:

Zienswijze bij ONTWERPBESLUIT actualisatie omgevingsvergunning Circuit Zandvoort
Zaaknummer: ODIJ-Z-23-129254
129254 aanvulling zienswijze

De Stichting Rust bij de Kust is in 2019 opgericht met als doel de lawaaioverlast van het circuit naar de omliggende natuurgebieden en woonwijken te verminderen. Om dat te bereiken is het belangrijk dat de milieuvergunning uit 1997 wordt vernieuwd en aangepast aan de moderne inzichten omtrent milieu en geluid. Wij vinden het dan ook onacceptabel dat het voorliggende ontwerpbesluit slechts pretendeert een actualisatie te zijn, die alleen maar gericht is op het toetsen aan de BBT (best beschikbare techniek) -documenten. De geluidsoverlast wordt hiermee niet minder, want deze BBT-documenten zeggen daar niets over.

In werkelijkheid blijken toch aanpassingen aan de geluidsvoorschriften gedaan te zijn. Maar deze leiden slechts tot meer – i.p.v. minder – geluidsoverlast. We hebben het dan onder meer over het schrappen van de voorschriften over tonaal geluid, piekgeluiden en het toestaan van muziek evenementen. Er is ook een nieuw voorschrift over geluidsdempers, maar daarvan valt geen geluidsreductie te verwachten aangezien aan die dempers geen enkele eis wordt gesteld. Men kan dus gewoon met de huidige, veel te veel geluid producerende, race-uitlaten blijven rijden. Ook op andere punten gaat deze concept-omgevingsvergunning verder dan alleen toetsen op Best Beschikbare Technieken. Er is nu sprake van willekeur in de onderwerpen waarop wel en niet vernieuwingen worden aangebracht.

Er had dus een revisie moeten komen, niet deze actualisatie, die geen rekening houdt met de vele maatschappelijke veranderingen in de 26 jaar sinds de verstrekking van de vergunning in 1997. Er wordt vastgehouden aan de oude geluidslimieten zonder enig onderzoek naar de aanvaardbaarheid ervan anno 2024. De oude grenswaarden van 55 dB e.d. zijn veel te hoog voor deze dichtbevolkte regio. Dat blijkt ook uit de vele klachten die de omgevingsdienst bereiken. Er wordt zelfs niet eens rekening gehouden met wettelijke veranderingen, zoals de Woningwet en de stikstofregelingen.

Wij zetten ook vraagtekens bij het moment waarop dit komt. Gedurende de inspraakperiode treedt de Omgevingswet in werking. Nu het 26 jaar geduurd heeft had men nog wel een maand langer kunnen wachten en de vergunning onder het nieuwe wettelijke kader kunnen brengen.

Hoewel wij dus vinden dat deze actualisatie misplaatst is en een revisie had moeten zijn volgen hieronder de punten waarop wij een zienswijze indienen.

1 Geluidsdempers

Voorschrift 2.4.4 stelt het gebruik van geluidsdempers verplicht. Er worden aan die dempers verder geen voorschriften verbonden, behalve dat zij moeten werken. Aangezien elke verbrandingsmotor over een geluiddempende uitlaat beschikt (zonder geluiddempende uitlaat zou het oorverdovend

zijn) lijkt dit een dode letter. Er moet een criterium worden vermeld waaraan deze dempers moeten voldoen.

Het ontbreken van dergelijke voorschriften ten aanzien van de geluidsdempers is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, zie bijvoorbeeld:

(Rb. Oost-Brabant 9 april 2018, ECLI:NL:RBOBR:2018:1534, r.o. 4.3.)

"De rechtbank merkt in de eerste plaats op dat nagenoeg ieder document dat vergunninghoudster heeft ingediend, onderdeel uitmaakt van het bestreden besluit. Het bestreden besluit bevat daardoor vier plattegrondtekeningen. En zowel de systeembeschrijving van de biologische luchtwasser als de systeembeschrijving van de chemische luchtwasser maken deel uit van het bestreden besluit. Dat is niet alleen vreemd, het opnemen van twee systeembeschrijvingen staat ook op gespannen voet met de voorschriften van het bestreden besluit waarin het houden van de biggen is gekoppeld aan een systeem met een chemische luchtwasser. Dit komt de duidelijkheid van het bestreden besluit niet ten goede. Vergunninghoudster weet niet waar hij zich aan moet houden. Eisers weten niet waar ze aan toe zijn. Deze wijze van vergunningverlening is daarom in strijd met de rechtszekerheid. Zeker omdat het bestreden besluit een revisievergunning is, had verweerder duidelijk moeten aangeven welke documenten de werking van de inrichting bepalen. Het bestreden besluit is daarmee in strijd met de rechtszekerheid"

2 Katalysator

Tijdens diverse races rijden er auto's rond zonder katalysator. Dit veroorzaakt onverantwoord veel luchtverontreiniging en vraagt om een verplichtend voorschrift.

Op pagina's 16 en 17 gaat het actualisatiedocument in op diverse aspecten van luchtverontreiniging. Het daar genoemde rapport FA 4287-71-RA-001 van 13 november 2019 gaat over de concentraties fijnstof, NOx, enz, zoals genoemd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Waar het niet over gaat is de stikstofdepositie in het N2000 gebied dat direct grenst aan het circuit. In dit gebied is de kritische depositiewaarde al ruimschoots overschreden zodat de bijdrage van het circuit uitermate schadelijk is.

In het ontwerpbesluit wordt dit afgedaan met een verwijzing naar de Wnb, wet natuur bescherming, vergunning, zoals verwoord in paragraaf 1.1.6. Echter, zoals in dezelfde paragraaf ook staat, heeft de Raad van State in zijn uitspraak van 5 juli 2023 verklaard dat deze ten onrechte is verleend en heeft de provincie opgedragen een nieuw besluit te nemen over de stikstofdepositie door het circuit. Deze Wnb-vergunning zal worden herroepen zodra zo'n nieuw besluit er is. Op dit moment is daarom onzeker of en hoe de stikstofdepositie door het circuit wel in afdoende mate zal worden gereguleerd.

Daarom zal moeten worden afgewacht met welke nieuwe regeling de provincie komt. Of anders moet het stikstof aspect in deze vergunning moeten worden meegenomen.

3 UBO dagen voor muziekevenementen

Op pagina 12 en 13 wordt naar de oorspronkelijke aanvraag uit 2010 teruggegaan om alsnog uitdrukkelijk muziekevenementen toe te staan als UBO dagen.

Dat is een vreemde figuur, aangezien het doel van deze actualisatie volgens de Omgevingsdienst slechts is om te toetsen aan de best beschikbare technieken. Niet om nu geheel nieuwe activiteiten toe te staan. Wij wijzen daarbij op het volgende:

Er wordt gesteld in de ontwerp omgevingsvergunning (tweede alinea van pagina 13) dat in de veranderingsvergunning van 7 februari 2011 daarover voorschriften zouden zijn opgenomen. In de tekst van deze vergunning uit 2011 is daarover niets te vinden.

Dat muziek evenementen als UBO dagen zouden zijn mede-vergund volgt niet uit de vergunning van 2011. Reeds hierom kan niet zonder nadere motivering worden gesteld dat muziek evenementen als UBO dagen kunnen worden toegestaan.

In de ontwerp omgevingsvergunning wordt onderaan pagina 12 en bovenaan pagina 13 gesproken over "speakersystemen (conform de huidige stand der techniek) met een adequate richtwerking (bijvoorbeeld 'line-arrays') waarmee het geluid van de woningen af kan worden gericht. Dat betekent dus dat het geluid in de natuurgebieden en de woongebieden buiten Zandvoort terecht gaat komen. Dat blijkt ook uit de tabel bij voorschrift 2.2.1. Op meetpunt 4, midden in het duingebied, wordt nog een geluidsniveau van 85 dB(C) toegestaan, gemiddeld over de dag van 7 tot 19 uur. Omdat dit een gemiddelde is zullen geluidspieken optreden die nog veel hoger zijn. In de woongebieden van Haarlem, Bloemendaal en Heemstede alsmede in het N-2000 gebied zal dit tot onverdraaglijke herrie leiden.

Omdat ook elke motivering voor deze hoge toegestane waarde ontbreekt is hier sprake van een onbehoorlijke gang van zaken. De op pagina 13 gemaakte opmerking "Met die weging wordt beoogd dat het muziekgeluid van de bastonen beperkt blijft" is onzinnig. Met "die weging" wordt de C-weging bedoeld, die de lage tonen zwaarder meetelt dan de A-weging die bij het racegeluid hoort. De opmerking zou waar zijn als men dezelfde grenswaarden had aangehouden als bij de A-weging. Nu men echter maar liefst 15 dB hoger aanhoudt dan bij het racegeluid mogen die lage tonen dus juist harder overkomen. Hier wordt de burger misleid. Bovendien is het zo dat de lage tonen verder dragen dan de hoge. Dus juist in de genoemde natuur- en woongebieden zal een onacceptabele overlast van met name die lage tonen optreden.

Dat het lawaai vooral buiten het circuit terecht zal komen wordt ook bevestigd in voorschrift 2.2.1, bij UBO klasse C:

Voor UBO-dag klasse C (maximaal 3 dagen/kalenderjaar)

| Beoordelingspunt | Beoordelingshoogte [in m] | L _{Ar} ,L _t in dB(A) 07.00 – 19.00 | L _{Ar} ,L _t in dB(C) 07.00 – 19.00* |
|-------------------------|------------------------------|---|--|
| Meetpunt 3 | Leefniveau | 69 | 84 |
| Meetpunten 2a, 2b en 2c | Leefniveau | 69 | 84 |
| Meetpunt 4 | 5 | 64 | 79 |
| Meetpunt 1 | 5 | 95 | 84 |

Hier wordt het maximale geluid op de meetpunten 2a, b en c, alsmede 3 gesteld op 84 dB(C), gelijk aan dat op meetpunt 1. Meetpunt 1 staat op het circuit. Dus aan de woningen is het geluid even hard als op het circuit zelf. Middenin het natuurgebied, meetpunt 4, is het naar verwachting slechts 5 dB minder.

Het voorschrift waarin wordt bepaald dat de 10dB opslag voor muziekgeluiden niet wordt toegepast maakt dit allemaal nog erger.

Al deze gevolgen van de muziek evenementen zijn onaanvaardbaar. Wij protesteren hier met klem tegen. De muziek evenementen moeten geheel uit deze vergunning worden geschrapt.

4 Geen toeslag bij muziek evenementen

Bij voorschrift 2.2.3 wordt bepaald dat bij muziekgeluid geen toeslag voor muziekgeluid wordt toegepast. Die toeslag bedraagt 10 dB. Citaat uit HMRI:

Als er sprake is van muziekgeluid dient op het gemeten of berekende langtijdgemiddeld

deelgeluidsniveau vanwege de gehele inrichting een toeslag van 10 dB in rekening te worden gebracht.

Er wordt niet beargumenteerd waarom van dit voorschrift uit de HMRI wordt afgeweken. Dit is onacceptabel.

5 Geluid in de natuur

In de actualisatie wordt geen rekening gehouden met geluidhinder in het naastliggende natuurgebied. In para 1.1.6 wordt gesteld dat het aanwezige Natura-2000 gebied een plek moet krijgen in de eventueel nieuwe beslissing op bezwaar inzake de Wnb.

Net als bij de kwestie van de katalysatoren ontstaat hier dus rechtsonzekerheid. De gemeente legt nu een grens vast van 85 dB(C) op meetpunt 4, midden in het Natura-2000 gebied, terwijl tegelijk verwezen wordt naar een toekomstige vergunning. Dit geluid is onverenigbaar met de functie van een natuurgebied en al helemaal niet met het even verderop gelegen stiltegebied.

Het is helemaal niet zeker dat het geluid in de natuur "een plek zal krijgen" in een Wnb-vergunning.

U moet eerst afwachten waar de provincie mee komt dan wel zelf een Verklaring van geen bedenkingen vragen.

6 Actualisatietoets langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (Lar, tr)

In deze vergunning wordt gerefereerd aan de HMRI (Handleiding meten en rekenen Industrielawaai) van 1999. Anders dan onder het kopje "Geluid, berekeningsmethodiek" op pagina 13 wordt beweerd, zijn er belangrijke verschillen met de versie uit 1981, die leidend was bij de oude vergunning.

Eén zo'n belangrijk verschil is de bepaling van het langtijd gemiddelde. Mocht dat bij de oude HMRI over de hele periode van 7 tot 19 uur, nu moet men onderscheid maken tussen verschillende bedrijfs-toestanden. Citaat, paragraaf 3.6.2 Uit de HMRI:

"Uitdrukkelijk wordt gesteld dat deze benadering niet kan worden gebruikt om over duidelijk herkenbare emissievariaties te middelen. Van seizoenbedrijven bijvoorbeeld wordt de geluidsemissie bij vol bedrijf in het seizoen als maatgevend gekozen òf worden beide (of meerdere) situaties beschouwd."

De situatie bij vol bedrijf moet dus als maatgevend worden gekozen.

Onder paragraaf 8.1 staat:

"De representatieve bedrijfssituatie kan bestaan uit verschillende bedrijfstoestanden. Per bedrijfstoestand wordt het gestandaardiseerde immissieniveau Li bepaald uit het energetisch gemiddelde van de verrichte (geldige) geluidsmetingen".

Op het circuit zijn verschillende bedrijfs-toestanden. Afgezien van de bijzondere evenementen zijn dat de volgende twee toestanden: 1) het circuit is verhuurd en er wordt geracet. 2) het circuit is niet verhuurd en er wordt niet geracet.

In de oude vergunning werd het langtijdgemiddelde over de dag-periode van 7 tot 19 uur bepaald door alle geluidmetingen gedurende die 12 uur energetisch te middelen. Er werd dus geen rekening gehouden met de bedrijfstoestanden. Dat moet nu wel.

De meest voorkomende situatie is dat er overdag geracet wordt en na 17 uur het circuit ongebruikt is. Dit blijkt duidelijk uit de geluidrapportages. Als voorbeeld daarvan is **Bijlage 1** toegevoegd. Uit deze geluidsrapportage is te zien dat op alle dagen in de etmaalperiode 7-9 uur het circuit niet in gebruik is en dus de bedrijfstoestand "niet verhuurd en niet geracet" geldt. Op heel veel dagen geldt de etmaal-periode van 17-19 uur de bedrijfstoestand "niet verhuurd en niet geracet". In de avond-etmaalperiode geldt op alle dagen dat deze bedrijfstoestand geldt van 21 tot 23 uur. In die avond-etmaalperiode moet dus gemiddeld worden over 2 uur en niet over de nu gebruikelijke 4 uur.

Het equivalente geluidniveau, zoals bedoeld in de voorschriften 2.1.2 t/m 2.1.7 moet daarom worden bepaald over slechts die uren waarin wordt geracet. De HMRI bepaalt immers:

“de geluidsemmissie bij vol bedrijf in het seizoen als maatgevend gekozen of worden beide (of meerdere) situaties beschouwd.”

Dit dient uitdrukkelijk in de vergunning te worden vermeld. De voorschriften 2.1.2 t/m 2.1.5 en 2.1.7 dienen hierop te worden aangepast.

7 Wegverkeer

In de ontwerp omgevingsvergunning (p. 12) is overwogen dat gelet op de jurisprudentie is afgezien van de toetsing van de geluidimmissie van verkeersbewegingen van en naar de inrichting. Ook is in de ontwerp omgevingsvergunning overwogen dat deze jurisprudentie niet alleen zou gaan over geluidhinder maar zou gelden voor alle nadelige gevolgen voor het milieu van het verkeer van en naar de inrichting. Hierbij is verwezen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, van 10 januari 2007 (ECLI:NL RVS:2007:A25846).

In deze uitspraak van de Afdeling is opgenomen:

“(…) Blijkens die uitspraak betekent dit niet dat in een vergunning in het geheel geen voorschriften kunnen worden opgenomen ter beperking van geluidhinder die aan het in werking zijn van de inrichting kan worden toegerekend. Met name dienen middelvoorschriften ten aanzien van deze verkeersbewegingen te worden gesteld indien dit noodzakelijk en in redelijkheid te vergen is ter voorkoming dan wel beperking van geluidhinder. Een zelfde benadering is aangewezen in een geval als het onderhavige waarbij het gaat om de geluidimmissie vanwege verkeersbewegingen op een vaarweg van en naar een inrichting op een gezoneerd industrieterrein. De geluidimmissie vanwege bewegingen van scheepvaart, inclusief de manoeuvreerbewegingen, op een vaarweg van en naar inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein behoeft om dezelfde redenen evenmin te worden getoetst aan de voor de inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Wel moeten middelvoorschriften ten aanzien van de scheepvaartbewegingen worden gesteld indien dit noodzakelijk en in redelijkheid te vergen is ter voorkoming dan wel beperking van geluidhinder vanwege deze bewegingen. Verweerder heeft dan ook terecht geen aanleiding gezien om de vergunning te weigeren vanwege de door het aan- en afmerend scheepvaartverkeer veroorzaakte geluidhinder. Voorts is niet gebleken dat het stellen van middelvoorschriften ter beperking van geluidhinder vanwege het scheepvaartverkeer van en naar de inrichting noodzakelijk en in redelijkheid te vergen is. In hetgeen appellante voor het overige aanvoert ziet de Afdeling evenmin aanleiding voor het oordeel dat niet alle relevante geluidbronnen in het akoestisch onderzoek zijn betrokken en dat, in samenhang daarmee, de representatieve bedrijfssituatie onjuist zou zijn weergegeven. De grond faalt”.

Uit deze uitspraak volgt niet, zoals in de ontwerp omgevingsvergunning is gesteld, dat de gevolgen van geluidimmissie niet hoeven te worden beoordeeld; zij hoeven niet te worden getoetst aan de voor een inrichting geldende equivalente en piekgeluidgrenswaarden. Dat is iets anders.

Bovendien gaat het alleen over geluid en niet, zoals in de ontwerp omgevingsvergunning is gesteld, over alle voor het milieu nadelige effecten van het verkeer van en naar de inrichting. De stikstofemissies van dat verkeer moeten daarom wel bij die van het circuit worden geteld.

Deze beide alinea's onder het kopje “Geluid- indirecte hinder verkeer van en naar de inrichting” dienen dan ook te worden geschrapt.

8 Evenementen

In de ontwerp omgevingsvergunning (para. 1.1.9) is opgenomen:

"De definitie van evenement als bedoeld in deze omgevingsvergunning is anders dan in de APV en geldt daarnaast. In de zin van de omgevingsvergunning wordt hiermee bedoeld op de aan het begin van het kalenderjaar aangedragen data waarop een evenement plaatsvindt en ten aanzien waarvan in het kader van deze omgevingsvergunning bepaalde voorschriften gelden. In de zin van de APV is een evenement een activiteit ten aanzien waarvan in het kader van openbare orde en veiligheid zowel binnen als buiten de inrichting in een op de APV gebaseerde vergunning (aanvullend) voorschriften kunnen worden gesteld op de voorschriften in de omgevingsvergunning".

Deze passage in de ontwerp omgevingsvergunning is onduidelijk. Zo is ten eerste onduidelijk wat een evenement in de zin van de ontwerp omgevingsvergunning is, omdat hier geen definitie van wordt gegeven en slechts wordt bepaald dat dit van toepassing is op alle aan het begin van het jaar aangedragen data waarop een evenement wordt gehouden en bepaalde voorschriften gelden. Op deze wijze is voor het publiek niet duidelijk wanneer er een evenement is.

In de veranderingsvergunning van 9 november 2001 (p. 6) was nog opgenomen:

*"Overigens hebben wij geenszins de bedoeling om de circuitexploitatie precies voor te schrijven bij wat voor soort gelegenheden gebruik gemaakt mag worden van de in voorschrift 5.5 bedoelde dagen. Om die reden zal de aanvankelijk (in het voornemen) opgenomen specifieke definitie van het begrip evenement in voorschrift 1.1 worden geschrapt. Voor de betekenis van genoemd begrip dient thans derhalve terug gevallen te worden op de algemeen aanvaarde definitie ervan, t.w.: **een publieke gebeurtenis**".*

De omstandigheid dat de term "evenement" veelvuldig voorkomt in de omgevingsvergunning en hieraan ook voorschriften zijn verbonden, vereist dat een definitie van evenement wordt gegeven; die losstaat van de kalenderdata.

Ook op dit punt is de ontwerp omgevingsvergunning in strijd met de rechtszekerheid, omdat onvoldoende duidelijk is wat onder een evenement moet worden verstaan. Als wordt afgeweken van de in 2001 gegeven definitie *een publieke gebeurtenis* zal dat moeten worden gemotiveerd. Het gaat hier immers slechts om het toetsen aan de BBT. Anders moet deze definitie hier worden herhaald.

9 Actualisatietoets indirecte hinder

In de beschikking is overwogen dat de voorschriften 1.10 t/m 1.13 die verband houden met de actualisatie van indirecte hinder en voor zover zij zien op verkeersstromen van- en naar de inrichting niet langer als voorschrift aan de omgevingsvergunning worden verbonden, omdat zij worden geregeld in een evenementenvergunning. Deze waren wel verbonden aan de revisievergunning.

Voorschrift 1.10 van de revisievergunning schrijft onder meer voor:

"Voorts dient in het plan te zijn aangegeven op welke wijze vergunninghoud(st)er de bezoekers aanmoedigt gebruik te maken van het openbare vervoer".

In de vigerende evenementenvergunning is echter geen passage opgenomen over het openbaar vervoer. In het Verkeersplan Circuit Zandvoort versie B -0-15000 is opgenomen:

"De organisatie van het evenement dient het gebruik van OV onder haar publiek te stimuleren. Dit moet afhankelijk per evenement bekeken en gecommuniceerd te worden".

Daarmee wordt geen, althans onvoldoende, invulling gegeven aan voorschrift 1.10 van de revisievergunning en de eis dat in het plan moet worden aangegeven op welke wijze vergunninghouder/houdster de bezoekers aanmoedigt gebruik te maken van het OV.

Bovendien speelt hier de hierboven al gesignaleerde onduidelijkheid over het begrip “evenement”. Dat dit geen theorie is blijkt uit het feit dat op moment van indienen van deze zienswijze een bezwaarprocedure loopt over een evenementenvergunning waarbij precies de vraag wat wel en niet een “evenement” is centraal staat.

Omdat de concept omgevingsvergunning een andere definitie voor dit begrip hanteert dan de APV is nu niet duidelijk wanneer wel en niet de verkeersstromen moeten worden geregeld.

Om dit te voorkomen moeten in de nieuwe vergunning de situaties eenduidig worden vastgelegd waarin verkeersmanagement nodig is en op welke wijze hieraan invulling moet worden gegeven. Als wordt afgeweken van de oude voorschriften 1.10 t/m 1.13 moet daarvoor een deugdelijke motivering worden gegeven.

10 De geluidsvoorschriften

De voorlaatste alinea op pagina 10 van de ontwerp omgevingsvergunning wordt gesteld dat het langtijdgemiddelde in de representatieve bedrijfssituatie in voldoende mate in acht wordt genomen door de vigerende revisievergunning en dat er wordt voldaan aan de vastgelegde geluidzonering op basis van de Wet geluidhinder. Om deze reden wordt geen noodzaak gezien tot actualiseren en zijn de voorschriften ongewijzigd in de onderhavige vergunning opgenomen.

Het gaat hierbij om de voorschriften 2.1.2 t/m 2.1.7.

Dit is echter bij uitstek het onderwerp waarop de actualisatie tot aanpassingen had moeten leiden. Waar het om moet gaan is of deze grenswaarden nog van deze tijd zijn. Dat is niet zo. Wat anno 1997 nog acceptabel was in de toenmalige situatie, is dat nu niet meer. Met name het niveau van 55 dB(A) gemiddeld over 12 uur in de etmaalperiode dag is veel te hoog. Dat blijkt ook uit de vele klachten bij de omgevingsdienst.

Er is veel nieuw inzicht gekomen sinds 1997 over de invloed van geluid op de gezondheid van mensen. In 2018 verscheen het WHO rapport over geluid en gezondheid. Geconcludeerd wordt dat ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen.

Als reactie op de motie Schonis (“Het doel heiligt de middelen”) bracht het RIVM een rapport uit (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf>) met de volgende conclusie:

Volgens het RIVM zou het Nederlandse beleid kunnen worden verbeterd door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO. Dit betekent dat er vanuit beleid nadrukkelijker aan wordt gewerkt om de gezondheidseffecten van geluid te verminderen. Beleidsmakers en andere (lokale) professionals kunnen gezondheid dan een belangrijker onderdeel laten zijn van beslissingen over geluid bij woningen. Mogelijkheden hiervoor zijn de wettelijke maximaal toegestane geluidniveaus te verlagen om het extra risico op coronaire hartziekten te verminderen. Ook kunnen mensen met ernstige hinder of slaapverstoring beter in beeld komen door een groter gebied rond geluidbronnen in het beleid te betrekken. Hierbij worden dan de nieuwste inzichten over de relatie tussen gezondheid en de hoogte van geluidniveaus gebruikt. Verder kunnen gerichte maatregelen ervoor zorgen dat mensen minder last hebben van geluid.

Her RIVM adviseert dus om gezondheid een belangrijker onderdeel laten zijn van beslissingen over geluid bij woningen. In deze ontwerp omgevingsvergunning gebeurt het tegenovergestelde door een aantal mitigerende maatregelen zoals de 5 dB toeslag bij tonaal geluid en de beperking van piekgeluiden te schrappen en zelfs muziekevenementen met uitermate hoge drempels te vergunnen waarbij dan ook nog eens de voorgeschreven 10 dB toeslag wordt geschrapt.

Wij wijzen erop dat verreweg het grootste deel van de overlast plaats vindt door het zogenaamde reguliere gebruik van het circuit. Zo'n 250 dagen per jaar vindt dit plaats. Er zijn dan enkele tientallen raceliefhebbers bezig. Publiek is er niet, zij doen het voor hun eigen genoegen. Deze handvol plezierracers veroorzaken vrijwel dagelijks de geluidhinder en -schade waar de WHO en het RIVM het over hebben. Dat treft vele tienduizenden inwoners van de regio en bezoekers van de natuurgebieden. De balans van lief en leed is hier totaal zoek. Het mag niet zo zijn dat de belangen van zo'n kleine groep zoveel schade aanrichten bij zo'n grote groep.

Het is daarbij ook niet nodig. Het is ons bekend dat de racers zelf oordopjes dragen om hun oren te beschermen tegen de enorme geluidsdruk. Toepassen van behoorlijke geluiddempers kan daarom zonder vermindering van het rijplezier en zou het grote verschil maken. Weliswaar worden "werkende" geluiddempers voorgeschreven, maar zoals elders beschreven in deze zienswijze is dat een dode letter door het ontbreken van enige kwaliteitseis hieraan. De opstellers van deze conceptvergunning geloven zelf niet in het effect ervan, anders zouden ze de geluidsniveaus in de voorschriften 2.1.2 t/m 2.1.7 wel verlagen.

Het is onaanvaardbaar dat de geluidsniveau's in deze voorschriften niet verlaagd zijn. Er moet hoe dan ook iets aan deze overlast gebeuren. Behalve betere uitlaten kan men denken aan elektrisch racen, het beperken van het aantal uren per dag, hoe dan ook: de gemiddelde waarden moeten met 5 dB naar beneden.

11 Het woonwagenkampje

Op het Keesomplein bevindt zich een woonwagenkampje. Deze woningen liggen aanzienlijk dicht bij het circuit dan de meetpunten 2, 3 en 4. Bovendien liggen ze in de overheersende windrichting. Het is dus te verwachten dat de geluidsbelasting aan deze woningen hoger is dan op genoemde meetpunten.

Uit de revisievergunning uit 1997 (p. 8) volgt dat omwonenden hadden aangevoerd dat het saneringsprogramma ten onrechte geen rekening houdt met het nabijgelegen woonwagenkamp. Volgens Gedeputeerde Staten zijn de woonwagens niet richtinggevend voor het saneringsprogramma, zodat de streefwaarde van 55 dB(A) niet op woonwagens van toepassing is:

"Voorts zijn woonwagens niet richtinggevend voor het saneringsprogramma, zodat de streefwaarde van 55 dB(A) niet op woonwagens van toepassing is. Overigens zullen de te treffen saneringsmaatregelen ook een aanzienlijk geluidreducerend effect op het geluidniveau bij de woonwagens hebben. Voor de bedoelde woningen is een hogere waarde dan 55 dB(A) vastgesteld door de Minister van VROM (zie de laatste alinea van hoofdstuk B van de overwegingen)" (revisievergunning 1997, p. 11).

Echter, woonwagenkampen zijn sinds 1 januari 2007 aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen in de zin van de Wet geluidhinder¹. Op grond van artikel 47 van de Wet geluidhinder worden bij algemene maatregel van bestuur waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare

¹ Zie versie van de Wet geluidhinder uit 2007: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003227/2007-01-01/1>. Geluidsgevoelige terreinen worden hier voor het eerst genoemd.

geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen alsmede aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen een zone. De grenswaarden voor geluidsgevoelige terreinen zijn opgenomen in het Besluit geluidhinder. Op grond van artikel 2.1 van het Besluit geluidhinder is de voorkeursgrenswaarde binnen de zone van dat industrieterrein gelegen geluidsgevoelige terrein en aan de grens van binnen de zone van dat industrieterrein gelegen geluidsgevoelige terrein 50 dB(A)². Op grond van artikel 2.2 van het Besluit geluidhinder mag afgeweken worden van artikel 2.1 van het Besluit geluidhinder, maar mag het geluidsniveau voor geluidsgevoelige terreinen niet hoger dan 55 dB(A) worden vastgesteld.

Nu de wet is veranderd dient bij deze actualisering hiermee rekening gehouden te worden en voor het kampje dezelfde maxima te worden gehanteerd als voor de meetpunten 2 en 3.

12 Tonaal geluid

In de ontwerp omgevingsvergunning (p. 15) is overwogen dat tonaliteit van racegeluid is uitgesloten.

In de ontwerp omgevingsvergunning (p. 15) is vervolgens overwogen:

"Wij hebben daarom ook op reguliere racedagen toetsing aan het tonaal karakter van het racegeluid uitgezonderd".

Op 22 juli 2020 werd door twee toezichthouders van Omgevingsdienst IJmond en een specialist van M+P vastgesteld dat er sprake was van tonaal geluid. Dit is gerapporteerd in het "Protocol beoordeling tonaal geluid Circuit Zandvoort" van 1 februari 2021, pagina 10:

"Beoordeling tonaal karakter: Tijdens de aanwezigheid op beoordelingspunt 2a in de omgeving is bij een relevant deel van de hoorbare passages van raceauto's geluid met een duidelijk hoorbaar tonaal karakter geconstateerd".

22 Juli 2020 was een reguliere racedag. Dit betekent dan ook dat de stelling in de ontwerp omgevingsvergunning dat tonaliteit van racegeluid is uitgesloten ondeugdelijk is gemotiveerd en toetsing aan het tonaal karakter tijdens reguliere racedagen ten onrechte is uitgezonderd.

Het bovengenoemde Toetsingsprotocol (dat is opgesteld op aandringen van de Bezwaarcommissie na een handhavingsverzoek) was een poging om een begin te maken met structurele toetsing. Dit heeft in de praktijk niet tot een structurele toetsing geleid. Na enkele mislukte pogingen, die geplaagd werden door ongunstige wind, storend omgevingsgeluid en de onmogelijkheid om op de juiste plek te toetsen, is men gestopt met de toepassing ervan.

Nu er zo weinig toetsingen zijn uitgevoerd, waarbij vervolgens tijdens die zeer beperkte hoeveelheid toetsingen, wel tenminste één keer tonaal geluid werd waargenomen op een reguliere racedag, ontbeert de stelling dat er geen sprake is van tonaal geluid tijdens reguliere racedagen een deugdelijke motivering en een zorgvuldige voorbereiding. De bewering dat tonaliteit van racegeluid is "uitgesloten" is daarmee aantoonbaar onjuist.

Ten overvloede zij opgemerkt dat er een procedure loopt bij de Raad van State over de handhaving van tonaliteit bij het circuitgeluid.

Wij begrijpen dat de wens van de omgevingsdienst om van het tonaliteitsvoorschrift af te komen is ingegeven door de uitvoeringsproblemen die men heeft ondervonden. Dat mag echter geen reden zijn om (zeker als hiervoor argumenten worden gebruikt die een deugdelijke onderbouwing ontberen) deze wettelijke plicht dan maar te schrappen. Hierbij komt de 1999 versie van de HMRI de omgevingsdienst te hulp. Hierin is het namelijk, anders dan in de oude versie, toegestaan tonaliteit te meten met apparatuur. Dat moest voorheen door twee gecertificeerde toezichthouders worden vastgesteld. De apparatuur hiervoor is intussen regulier beschikbaar en er zijn

2 Zie Bakkoy & Wildeboer, commentaar op art. 47 WGH, in: R. Uylenberg e.a., Tekst & Commentaar Milieurecht, Deventer: Wolters Kluwer 2020 (online, bijgewerkt 1 januari 2022).

gespecialiseerde bedrijven die dit kunnen uitvoeren. Dat maakt het mogelijk dagelijks geautomatiseerd vast te stellen of, wanneer, en waar sprake was van tonaal karakter van het geluid.

Gelet op voorgaande zou voorschrift 2.3.2 moeten worden aangepast, omdat wel degelijk sprake is van tonaal geluid. Dit voorschrift luidt:

"was 5.13b uit Beschikking nr.2011-272t; d.d.4 februari 2011) In afwijking van hetgeen is opgenomen in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999 wordt het vastgestelde equivalente geluidsniveau ten gevolge van racegeluid niet verhoogd met een toeslag voor eventueel tonaal geluid".

Dit voorschrift dient geheel te worden geschrapt of vervangen door het oude voorschrift 5.13b.

13 Maximale geluidsniveaus

De weergave in de twee alinea's op pagina's 10 en 11 onder bovenstaand kopje geven een verkeerde voorstelling van zaken.

Bij het opstellen van de geluidsvoorschriften van de revisievergunning uit 1997 is een norm voor piekgeluiden opgenomen, waarbij de piekgeluiden veroorzaakt door raceauto's buiten beschouwing zijn gebleven. De reden is dat het aanzwellen en wegsterven van het geluid van raceauto's vergelijkbaar is met weg- en spoorweggeluid en niet zal leiden tot schrikreacties. Daarom is het niet nodig geacht hiervoor een afzonderlijke grenswaarde op te nemen voor geluidpieken zoals dat bij industrieel geluid, zoals hameren, bijvoorbeeld wel het geval zou zijn.

Voor de overige bronnen waarbij niet van het gehele circuit gebruik wordt gemaakt gelden wel voorschriften ten aanzien van piekgeluiden. Deze piekgeluiden zijn genormeerd op een etmaalwaarde van 65 dB(A) op meetpunten 2a, 2b, 2c, 3 en 4.

(Terzijde zij opgemerkt dat het woord "genormeerd" hier misplaatst is. Het moet zijn "gemaximaliseerd". Een norm is een streefwaarde. Het gaat hier om maximum-waarden.)

Dit is van belang bij de betekenis van voorschrift 2.1.5.

In de eerste alinea wordt waarschijnlijk bedoeld op het huidige voorschrift 5.7, dat gaat over luidsprekerinstallaties.

Het is echter niet juist dat in de huidige vergunning *"de piekgeluiden veroorzaakt door raceauto's buiten beschouwing zijn gebleven"*. Er is een maximum gesteld aan het 5-minuten gemiddelde en er is een maximum aan **"activiteiten waarbij geen gebruik wordt gemaakt van het gehele circuit"**, zoals verwoord in het voorschrift ter zake. Dat is voorschrift 5.4 in de huidige vergunning en gaat dus ook over race-auto's.

Dit huidige voorschrift 5.4 doelt op drag races en andere races die niet op de hele baan plaats vinden. De ratio is, dat de geluidsmodellen van Peutz allemaal uitgaan van een evenredige verdeling van de auto's over het hele circuit. Zodra slechts een deel van de baan gebruikt wordt kloppen de modellen niet meer.

Zie hiervoor de uitspraak van de Afdeling van 30 mei 2012 ECLI_NL_RVS_2012_BW6890. Hierin is overwogen dat de rekenwijze met de 26 dB verzwakking volgens deskundigenbericht niet voldoet voor zulke evenementen. De provincie moest met een oplossing komen. Die is gevonden in het piekgeluidenvoorschrift in 5.4. Dit kan nu niet door de onjuiste formulering in de bovengenoemde tweede alinea buiten werking worden gesteld.

De eerste alinea is verwarrend en moet in zijn geheel worden weggelaten.

In de tweede alinea dienen de woorden “de overige bronnen” te worden vervangen door “activiteiten”.

Voorschrift 2.1.5 dient hierop te worden aangepast.

14. Metingen en rapportages tijdens muziekevenementen

Zoals hierboven al is toegelicht is het onaanvaardbaar dat nu muziekevenementen worden mogelijk gemaakt.

We wijzen er daarbij op dat voor deze evenementen de meetprocedure niet is geregeld. De methode die voor racegeluid wordt beschreven, namelijk de waarde op meetpunt 1 minus de overdrachtsverzwakking, is niet toepasbaar. Voorschrift 2.4.1 beperkt zich tot racegeluid. Hoe dit wel zou moeten gebeuren wordt niet beschreven.

De HMRI biedt daarvoor geen uitkomst, want die gaat alleen over metingen in dB(A), terwijl hier grenswaarden in dB(C) worden gehanteerd. In de HMRI wordt hiervoor geen meetmethode beschreven en ook in deze actualisatie ontbreekt dat.

Volgens de op pagina 13 gemaakte opmerking “Met die weging wordt beoogd dat het muziekgeluid van de bastonen beperkt blijft” gaat het hierbij specifiek over de bastonen.

Hierover staat in de HMRI:

“Laagfrequent geluid kan worden gemeten, doch vergt praktijkervaring en geschikte meetapparatuur. In de norm ISO-7196 ‘Frequency-weighting characteristics for infrasound measurement’ [A.4] is hiervoor een handreiking opgenomen.

Tevens kan in dit kader verwezen worden naar de richtlijn laagfrequent geluid [A.5] van de Nederlandse Stichting Geluidhinder.”

Enige referentie naar hoe de problematiek van het meten van deze bastonen moet worden aangepakt ontbreekt.

Ook de rapportageplicht hierover is niet geregeld. Voorschrift 2.2.6 verplicht rapportage, maar de huidige website van het circuit biedt daar geen mogelijkheid voor.

Zoals alles rond de nu nieuw ingebrachte muziekevenementen is ook de handhavings- en rapportagekwestie ondoordacht en ook daarom horen muziekevenementen niet in deze vergunning thuis.

15. Procedureel

In de VTH (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving)-strategie milieu 2023 – 2026 OMGEVINGSDIENST IJMOND wordt het volgende vastgelegd over het verlenen van vergunningen:

Als de sociaalmaatschappelijke complexiteit van de situatie daarentegen groot is, ligt het totstandbrengingsproces gecompliceerder. Bijvoorbeeld vanwege de betrokken inrichting of initiatiefnemer en diens voorgeschiedenis, economisch belang en/of aanwezige belangenorganisaties die zich roeren (politiek gevoelig).

In dit geval moet er bestuurlijke afwegingsruimte worden ingevuld en is het proces minstens net zo belangrijk als de inhoud; afstemming, overleg en/of samenwerking is noodzakelijk tussen ODIJmond, het bevoegd gezag (ambtelijk en bestuurlijk), de inrichting of initiatiefnemer in kwestie en belanghebbende derden.

Dat hier sprake is van sociaalmaatschappelijke complexiteit zal duidelijk zijn. En dat de stichting Rust bij de Kust belanghebbend is kan de omgevingsdienst niet ontgaan zijn. Het is een platform waarin de volgende organisaties verenigd zijn:

Milieudefensie Haarlem

Stichting Tuinen van Haarlem

Stichting Vrienden van Middenduin
Wijkraad Ramplaankwartier
Stichting Duinbehoud
Samenwerkende Vogelwerkgroepen Noord-Holland

Bij elkaar vertegenwoordigen deze organisaties vele duizenden inwoners van de regio.

Uit het zelfgeformuleerde beleid van de omgevingsdienst volgt dat *“het proces minstens net zo belangrijk als de inhoud”* is. Het proces van totstandkoming van deze actualisatie is echter volstrekt technocratisch, ambtelijk en onzichtbaar voor de burger.

Hier was *“afstemming, overleg en/of samenwerking”* vereist in het voortraject van deze actualisatie. Dat is niet gebeurd. Veel van de in deze zienswijze aangehaalde kwesties hadden daarbij aan de orde kunnen komen. Daarmee had het ongenoegen en wantrouwen dat deze respectloze handelwijze heeft veroorzaakt kunnen worden voorkomen.

De procedure moet om die reden gestaakt worden. Eerst dient het overleg met de belangengroepen plaats te vinden voordat een concept vergunning in inspraak kan worden gebracht. Ook uit het punt over de overdrachtsverzwakking hieronder volgt dat deze actualisatie te vroeg in de inspraak is gebracht.

16 De 26 dB overdrachtsverzwakking

Op pagina 10 gaat het over de overdrachtsverzwakking van 26 dB.

Uit allerlei onderzoeken zou gebleken zijn dat het geluid op de meetpunten 2 en 3 kan worden bepaald door de meting op punt 1 te nemen en daar 26 dB van af te trekken. Die 26 dB is de *“overdrachtsverzwakking”*. Verwezen wordt naar het rapport 00-HOR-06754 d.d. 18 januari 2001, waarin dit zou staan. Dat rapport levert niet 26 dB op voor de overdracht naar punt 3, maar 25,5 en 25,7 dB op twee verschillende dagen. Over de punten 2a,b,c wordt slechts gezegd dat er ook metingen aan het punt 2b zijn uitgevoerd en dat deze een hogere waarde voor de overdracht opleveren. Maar niet hoeveel hoger en meetresultaten ontbreken. Dit rapport dateert uit 2001. Sindsdien is er veel veranderd aan het circuit, met name de verbouwing t.b.v. de F1.

Op pag 10 4^e alinea wordt verwezen naar het rapport "Geluidmetingen Circuit Zandvoort 17 en 18 mei 2019". Daaruit zou blijken dat die overdrachtsverzwakking nog steeds 26 dB zou zijn. Dit rapport vermeldt zelf dat de metingen niet volgens de voorschriften zijn gedaan. Bovendien was dit nog voor de verbouwing, die eind 2019 en begin 2020 plaats vond. Dit is daarom geen zinvolle verwijzing.

Verder wordt verwezen naar de rapportage met kenmerk FA 4287-105-RA-002 van 3 maart 2021. Daarvan wordt gezegd dat daaruit nog steeds zou blijken dat 26 dB het juiste getal is. Dat is niet juist. Ten eerste betreft dit alleen meetpunt 3 en niet de punten 2a,b,c en 4. Ten tweede is de conclusie voor meetpunt 3 dat er vier waarden worden vastgesteld, te weten 26,3; 25,4; 25,4 en 25. Gemiddeld is dat 25,5 dB.

De verzwakking op punt 3 is dus volgens dit rapport minder dan 26 dB. Aangezien de decibel een logaritmische eenheid is maakt dat wel degelijk verschil. Dit ligt ook binnen de meetnauwkeurigheid van de apparatuur. Zou in de afgelopen jaren met een maximum van 25,5 dB gerekend zijn, dan zouden heel wat overtredingen hebben plaats gevonden.

Er heeft in de zomer van 2023 een onderzoek plaats gevonden door bureau M+P om alle overdrachtsverzwakkingen vast te stellen. Ditmaal ook voor de punten 2a,b en c en voor punt 4. Dit onderzoek is gedaan naar aanleiding van een uitspraak van de rechter die de gemeente in het

ongelijk stelde wegens het niet voorhanden zijn van betrouwbare overdrachtsgegevens. (Uitspraak met zaaknummer HAA 22/74 van 3 januari 2023). Deze bevat de volgende passage:

2.3.6 In beroep heeft verweerder ter informatie nog een aantal toezichthoudersrapportages van geluidmetingen die zijn verricht tussen april 2021 en juni 2021 - en daarmee voor het bestreden besluit - overgelegd. Ook uit die gegevens blijkt niet hoeveel de overdrachtsverzwakking tussen meetpunt 1 en meetpunt 2a bedroeg of wat het geluidniveau bij meetpunt 2a op 22 juli 2020 was, zodat ook op basis van die stukken niet kan worden vastgesteld of toen sprake was van een overtreding.)

Het rapport van dat onderzoek is nog niet opgeleverd, maar het onderzoek is al lang afgerond en het is de Omgevingsdienst zelf die dit moet opleveren. Omdat deze 26 dB-waarde een centrale rol speelt had het op de weg van de Omgevingsdienst gelegen om te zorgen dat dit rapport op tijd beschikbaar was voor deze actualisatie. Zeker gezien het ontbreken van enige andere betrouwbare grond onder de bewering dat deze waarde nog actueel is.

Ook om deze reden kan de inspraakprocedure beter gestaakt worden totdat dit rapport beschikbaar is en gebruikt kan worden in plaats van alle onjuiste verwijzingen die hierboven zijn beschreven.

In ieder geval mist de stelling dat de waarde van 26 dB nog steeds actueel is elke grond.

17. Voorschriften

Hoewel als intentie is vastgelegd dat deze actualisatie alleen gericht zou zijn op het aanpassen van de bestaande regels aan de nieuwste lijst van Best Beschikbare Technieken, blijken in veel voorschriften veranderingen te zijn aangebracht, die merendeels neerkomen op meer geluidruimte en minder rapportageplicht voor het circuit, terwijl zij niets te maken hebben met BBT. Daar waar regels veranderd zijn, zoals in de HMRI, wordt dit genegeerd.

Hieronder een opsomming.

Voorschriften 2.1.2 t/m 2.1.5 en 2.1.7

Zoals onder het kopje **Actualisatietoets langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (Lar, tr)** kan men niet meer volstaan met een aaneengesloten periode van 12 of 4 uur waarover het geluid wordt gemiddeld. Hier dient te worden aangegeven dat het middelen moet plaatsvinden over de verschillende bedrijfstoestanden.

Voorschrift 2.1.5

Zoals betoogd onder punt **13 Maximale geluidsniveaus** ging het bij het oude voorschrift 5.4 over activiteiten, daarom dus ook over raceauto's.

Het nieuwe voorschrift sluit dit uit door de formulering "*anders dan race-activiteiten*". Blijkbaar worden dan alleen muziekevenementen bedoeld.³

Raceactiviteiten kunnen hier niet zomaar worden uitgesloten, gezien de onder punt 13 genoemde uitspraak van de Afdeling.

Het oude voorschrift 5.4 dient hier te worden overgenomen.

Voorschrift 2.1.6

Voorschrift 2.1.6 is gewijzigd ten opzichte van voorschrift 5.3 in de beschikking van 4 februari

³ Men zou kunnen betogen dat de definitie op pagina 26 van het woord "race-activiteiten" het gebruik van het hele circuit inhoudt en dus races die niet het gehele circuit gebruiken toch bedoeld worden in het nieuwe voorschrift. Maar dat maakt in de praktijk allerlei disputen mogelijk over de uitleg van dit voorschrift. Bovendien deugt deze definitie niet omdat het te definiëren begrip race-activiteit in de definitie zelf wordt gebruikt, waardoor een Droste-effect ontstaat. Daar komt dan ook nog bij dat een woord in meervoud "race-activiteiten" wordt omschreven door een woord in enkelvoud. Deze definitie is zodanig gammal dat hij beter kan worden weggelaten.

2011. De vermelding “was 5.3 uit Beschikking nr. 97-515197; d.d. 12 september 1997” is onjuist. In het oude voorschrift 5.3 was opgenomen dat alle activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van het circuit in de nachtperiode (tussen 23:00 en 07:00 uur) niet zijn toegestaan.

Het nieuwe voorschrift beperkt dit tot “*Race-activiteiten waarbij gebruik wordt gemaakt van het circuit*”. Andere activiteiten, zoals muziek zouden dan wel zijn toegestaan. Hier speelt ook weer de semantische kwestie over wat race-activiteiten zijn en de ondeugdelijke definitie ervan. In die definitie gaat het immers over het gebruik van het hele circuit. Zijn nu wel race-activiteiten die het halve circuit gebruiken in de nacht toegestaan?

Een onderbouwing voor deze wijziging van een verbod op alle activiteiten in een verbod op alleen raceactiviteiten ontbreekt.

Het oude voorschrift dient hier herhaald te worden.

Voorschrift 2.1.12

Voorschrift 2.1.12 is gewijzigd ten opzichte van voorschrift 5.16f in de beschikking van 4 februari 2011. In het oude voorschrift 5.16f was opgenomen dat binnen een maand na afloop van het kalenderjaar de daar genoemde informatie inzichtelijk moet worden gemaakt. Dit is nu gewijzigd in twee maanden. Een onderbouwing voor deze wijziging van één naar twee maanden ontbreekt.

Voorschrift 2.2.1

Voorschrift 2.2.1 over de UBO-dagen is gewijzigd tov het nu geldende voorschrift 1 doordat er nu bij de UBO-dagen klasse a,b en c in de koppen van kolom met dB(C) waarden een verwijzing is toegevoegd naar de volgende tekst:

“ Geldt uitsluitend indien desbetreffende UBO-dag wordt ingezet als muziekevenement als bedoeld in voorschrift 2.2.3.”*

In het huidige voorschrift moeten deze dB(C) waarden worden geïnterpreteerd als redundante informatie omdat muziekevenementen niet zijn toegestaan. Er worden ook geen metingen over gerapporteerd en de omgevingsdienst handhaaft er niet op. Dat kan ook moeilijk door het ontbreken van een beschreven meetmethode in de HMRI.

Door de toevoeging van deze verwijzing krijgt deze kolom ineens een heel andere betekenis en wordt de mogelijkheid voor muziekevenementen gefaciliteerd. Zoals bij het punt **UBO dagen voor muziekevenementen** beschreven, is deze nieuwe inzet van UBO dagen voor muziekevenementen niet acceptabel.

Verder is dit voorschrift onduidelijk, namelijk of de kolommen met waarden dB(A) wel of niet gelden als sprake is van een muziekevenement; te meer als muziek samengaat met een race. Zie ook voorschrift 2.2.3 waarin het ook alleen gaat om de grenswaarden in dB(C). De rapportageplicht lijkt gelet op voorschrift 2.2.6 ook te gelden voor UBO-dagen die als muziekevenement worden ingezet.

Zoals elders beschreven is dit voorschrift tevens onuitvoerbaar omdat geen methode is aangegeven om dB(C) waarden te meten.

Daaruit volgt ook dat handhaving onmogelijk is.

Deze verwijzing alsmede de verwezen tekst dienen te worden verwijderd.

Voorschrift 2.2.4

Voorschrift 2.2.4 verschilt van het oude voorschrift 5.9. Daar ging het om alle evenementen, hier alleen om de UBO-dagen. De publicatieplicht voor het circuit wordt daarmee ten onrechte sterk afgezwakt en de geluidsruimte vergroot.

Een onderbouwing voor deze wijziging naar uitsluitend UBO-dagen ontbreekt.
Het oude voorschrift 5.9 dient hier te worden herhaald, waarbij ook het begrip “evenement” een eenduidige betekenis moet hebben.

Voorschrift 2.2.5

Voorschrift 2.2.5 zegt wel overeen te komen met het oude voorschrift 5.10, maar verschilt hiervan. Voorschrift 5.10 ging ook over evenementen. Ten onrechte beperkt het nieuwe voorschrift zich tot UBO-dagen. De publicatieplicht voor het circuit wordt daarmee ten onrechte sterk afgezwakt en de geluidsruijnte vergroot.

Een onderbouwing voor deze wijziging naar uitsluitend UBO-dagen ontbreekt.
Het oude voorschrift 5.10 dient hier te worden herhaald, waarbij ook het begrip “evenement” een eenduidige betekenis moet hebben.

Voorschrift 2.2.6

Voorschrift 2.2.6 zegt wel overeen te komen met het oude voorschrift 5.11, maar verschilt hiervan. Voorschrift 5.11 ging ook over evenementen. Ten onrechte beperkt het nieuwe voorschrift zich tot UBO-dagen, terwijl 5.11 ook over evenementen ging. Dit lijkt te betekenen dat alleen nog van UBO-dagen de meetwaarden gepubliceerd hoeven worden. De publicatieplicht voor het circuit wordt daarmee ten onrechte sterk afgezwakt en de geluidsruijnte vergroot.

Een onderbouwing voor deze wijziging naar uitsluitend UBO-dagen ontbreekt.
Het oude voorschrift 5.11 dient hier te worden herhaald, waarbij ook het begrip “evenement” een eenduidige betekenis moet hebben.

Ook is de verwijzing naar “het in voorschrift 2.2.4 bedoelde meetpunt” onjuist.

Voorschrift 2.3.2

Voorschrift 2.3.2 zegt wel overeen te komen met het oude voorschrift 5.13b, maar verschilt daarvan doordat het nu voor alle racedagen geldt, terwijl het oude voorschrift alleen voor UBO-dagen gold. Daarmee wordt tonaliteit geheel uitgesloten. De motivatie hiervoor op de pagina's 13 t/m15 deugt niet, zoals hierboven is toegelicht. Daarom moet dit voorschrift worden geschrapt of het oude voorschrift integraal worden overgenomen.

Voorschrift 2.5.1

Voorschrift 2.5.1 zegt wel overeen te komen met het oude voorschrift 5.7, maar van dat voorschrift is niets terug te vinden.

Een onderbouwing voor het buitenwerking stellen van het oude voorschrift 5.7 ontbreekt.
Het oude voorschrift 5.7 dient hier te worden herhaald.

Voorschrift 2.1.3

Voorschrift 2.1.3 heeft het over “de daar aanwezige woningen”. Daar is echter alleen natuur. Die tekst moet worden aangepast.

Voorschrift 2.2.3

Het nieuwe voorschrift 2.2.3 zegt dat muziekgeluid van de woningen af gericht moet zijn. Dan is het wel gericht naar de natuur en de regiogemeenten. Met volumes van 80-90 dB(C) op de gevels waarop de luidsprekers NIET gericht zijn valt het ergste te vrezen voor de wijde omgeving.

Onder het kopje **UBO dagen voor muziekevenementen** is hier al uitgebreider op in gegaan. Het betekent dat de combinatie van het toestaan van muziekevenementen, de daarbij genoemde geluidmaxima en het voorschrift om het geluid naar de omgeving te richten een onacceptabele geluidbelasting voor de wijde omgeving oplevert. Zoals eerder betoogd hoort het toestaan van muziekevenementen niet in deze vergunning thuis.

Bovendien wordt voorgeschreven dat bij muziekgeluid geen toeslag voor muziekgeluid wordt toegepast. Onder het kopje **Geen toeslag bij muziekevenementen** is al besproken dat dit ontoelaatbaar is.

De conclusie moet zijn dat muziekevenementen niet vergund moeten worden en dat dit voorschrift daarom niet aan de orde is.

Voorschrift 2.3.3 en de meetonnauwkeurigheid

Het voorschrift 2.3.3 lijkt een verbetering in te houden van de huidige praktijk.

Het is echter te cryptisch geformuleerd om voldoende rechtszekerheid te bieden.

De hier genoemde "*meetonnauwkeurigheid van de vaste meetinstallatie op meetpunt 1 zoals aangegeven op het laatst overgelegde certificaat zoals bedoeld in voorschrift 2.4.2*"

moet daarvoor publiekelijk bekend worden gemaakt. Deze zal vermeld moeten worden bij de andere geluidrapportages op de website van het circuit.

Ook is niet duidelijk hoe hiermee door de omgevingsdienst gewerkt gaat worden. Welke meetwaarde wordt dan nu de hoogst toelaatbare?

De huidige, uiterst discutabele, werkwijze lijkt als volgt te zijn:

Er wordt een meetonnauwkeurigheid van 1 dB aangehouden. Daardoor worden meetwaarden t/m 56 dB niet als overschrijding gezien van de daglimiet van 55 dB. Dit gebruik van de meetonnauwkeurigheid is niet vastgelegd in de HMRI. Bovendien wordt een afronding toegepast waardoor minimaal een meetresultaat van 56,6 dB als een overschrijding van de grenswaarde 55 dB wordt beschouwd.

Uit de voorschriften en de tekst lijkt te volgen dat een betere nauwkeurigheid wordt verwacht dan de tot heden gehanteerde 1 dB.

Er moet duidelijk worden gemaakt hoe bij inwerkingtreding van een nieuwe vergunning de handhaving dan zal plaats vinden. Welke kleinste meetwaarde zal in de nieuwe situatie beschouwd worden als een overschrijding van een maximaal daggemiddelde van bijvoorbeeld 50 dB?

Voorschrift 4.2.1

Volgens de ontwerp omgevingsvergunning zijn binnen de inrichting potentieel bodembedreigende activiteiten, bijvoorbeeld run-offwater (ontwerp omgevingsvergunning, p. 7). In vergunningvoorschrift 4.2.1 is opgenomen dat van het run-offwater een bemonsteringsrapportage overgelegd moet worden. Het voorschrift is niet duidelijk voor zover dit zou betekenen dat slechts eenmalige bemonstering geëist wordt.

In dat geval is het gevaar groot dat daarvoor een gunstig moment gekozen wordt, bijvoorbeeld na een langdurige regenperiode waarna alles is schoongespoeld.

Dit zou een terugkerende plicht moeten zijn.

Bij de genoemde stoffen waarover gerapporteerd moet worden ontbreken PFAS en PFOS. De aanwezigheid daarvan is te verwachten omdat deze stoffen zich in bluswater bevinden, dat op de baan gebruikt wordt bij ongevallen.

Op grond van de zorgplicht uit artikel 2.1, eerste lid, van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: "Barim") moeten deze wel onderzocht worden.

PFAS zijn chemische stoffen die niet of nauwelijks afbreken in het milieu en schadelijke effecten kunnen hebben op het milieu.

Artikel 2.1, eerste lid, van het Barim bepaalt dat degene die een inrichting drijft en weet of redelijkerwijs had kunnen weten dat door het in werking zijn dan wel het al dan niet tijdelijk buiten werking stellen van de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan, die niet of onvoldoende worden voorkomen of beperkt door naleving van de bij of krachtens dit

besluit gestelde regels, die gevolgen voorkomt of beperkt voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden gevegd. Volgens artikel 2.1, tweede lid, onder b van het Barim valt het voorkomen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is, het zoveel mogelijk beperken van bodemverontreiniging hieronder.

Aangezien de aanwezigheid van PFAS en/of PFOS redelijkerwijs vermoed kan worden eist deze zorgplicht dat hiernaar gezocht wordt in het runoff-water.

Verder ontbreekt enige kwaliteitseis aan dat runoff-water. Er wordt wel bemonstering gevraagd, maar daarbij worden geen grenswaarden gegeven. Ook wordt niet verwezen naar enig document waaraan kwaliteitseisen kunnen worden ontleend.

Dit dient te worden toegevoegd.

Conclusie

Gelet op vorenstaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze de omgevingsvergunning aan te passen op voornoemde onderdelen.

Met vriendelijke groet,

Stichting Rust bij de Kust,

Voorzitter

Secretaris

—

—

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------------------|------------------|------|---|------|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 21 | DRIVING FUN | | 50,0 | N | 47,7 | N | | | | | | | |
| 22 | | | 35,0 | N | 29,1 | N | | | | | | | |
| 23 | BMW Driving Experience | BMW Driving Exp. | 40,0 | N | 42,3 | N | | | | | | | |
| 24 | DRIVING.FUN | BMW Driving Exp. | 50,0 | J | 51,3 | N | | | | | | | |
| 25 | HARC 250 race | | 55,0 | J | 54,0 | J | | | | | | | |
| 26 | Mariniers voor ALS | Circuit Run | 30,0 | N | 24,2 | N | | | | | | | |
| 27 | Circuit Run | Circuit Run | 30,0 | N | 49,9 | N | | | | | | | |
| 28 | RSZ Autosport | | 55,0 | J | 54,1 | N | | | | | | | |
| 29 | RSZ Trainingsdag | | 55,0 | J | 52,8 | N | | | | | | | |
| 30 | GP ELITE | | 55,0 | J | 51,8 | N | | | | | | | |
| 31 | GP ELITE | | 55,0 | J | 45,5 | N | | | | | | | |

| April 7.00 - 09.00 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|--------------------|--------------------------------|---------------------|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | RACEPLANET | Niels Langeveld | | 51,0 | N | 49,7 | N | 45,0 | N |
| 2 | RACEPLANET | | | 50,0 | N | 48,3 | N | | |
| 3 | RACEPLANET | | | 50,0 | N | 48,7 | N | | |
| 4 | DRIVING FUN | | | 52,0 | J | 49,4 | N | | |
| 5 | GP ELITE | RSZ Cursus | | 55,0 | N | 51,5 | N | 40,0 | N |
| 6 | | | | 48,0 | N | 47,6 | N | 45,0 | N |
| 7 | Junkyardrace | | | 50,0 | N | 48,8 | N | | |
| 8 | V-Max Voorjaarraces | BMW Driving Exp. | | 54,8 | J | 53,3 | J | | |
| 9 | V-Max Voorjaarraces | | | 55,0 | J | 54,7 | J | | |
| 10 | V-Max Voorjaarraces | | | 54,4 | J | 53,4 | J | | |
| 11 | RACEPLANET | Gummen.org | | 50,0 | N | 50,0 | J | | |
| 12 | Koopman Racing | BMW M240i Cup | | 55,0 | J | 50,4 | N | 50,0 | J |
| 13 | BMW Driving Experience | DRDO | | 50,0 | N | 43,3 | N | 50,0 | J |
| 14 | RACEPLANET | Driving-Fun | | 51,0 | N | 51,0 | N | 50,0 | N |
| 15 | RACEPLANET | BMW Driving Exp. | | 50,0 | N | 49,8 | N | | |
| 16 | | DNRT Paasraces | | 55,0 | J | 54,2 | J | | |
| 17 | | DNRT Paasraces | | 55,0 | J | 55,0 | J | | |
| 18 | RSZ Vrijrjden | TV Opnames | | 52,0 | N | 53,6 | N | 40,0 | N |
| 19 | Porsche Club Schwaben | DRBC | | 50,0 | J | 52,2 | N | 42,0 | N |
| 20 | Certainty | GP Elite | | 50,0 | N | 48,3 | N | 50,0 | J |
| 21 | GP Elite (inc. calibratie Mic) | | | 55,0 | J | 55,7 | J | | |
| 22 | Benelux Open Races | | | 54,6 | J | 55,0 | J | | |
| 23 | Benelux Open Races | | | 54,8 | J | 54,8 | J | | |
| 24 | Benelux Open Races | | | 55,0 | J | 54,9 | J | | |
| 25 | Motorsport Lifestyle | Motor Circuit Train | | 55,0 | J | 53,6 | J | | |
| 26 | RACEPLANET | MAC Zandvoort | | 52,0 | J | 52,3 | J | | |
| 27 | Hegersport | | | 51,0 | N | 48,8 | N | | |
| 28 | RSZ Trainingsdag/Vrijrjden | | | 49,0 | N | 52,5 | N | 50,0 | J |
| 29 | HARC Vrijrjden | | | 52,0 | J | 53,0 | N | | |
| 30 | RACEPLANET | | | 50,0 | N | 48,7 | N | | |

| Mei 7.00 - 09.00 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|------------------|---------------|---------------------|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | RACEPLANET | | | 50,0 | N | 48,2 | N | | |
| 2 | RSZ Motoren | Motor Circuit Train | | 55,0 | J | 54,4 | J | | |
| 3 | Kateyama | RSZ Inc. | | 55,0 | J | 53,1 | J | 48,0 | N |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|------------------------|---------------------|------|---|------|---|------------------|--|------|---|------|---|
| 4 | | Kateyama | Dodenherdenking | 54.0 | J | 52.1 | N | Dodenherdenking | | 45.0 | N | 38.6 | N |
| 5 | | RSZ Vrijjden | BMW Driving Exp. | 51.0 | J | 51.8 | N | BMW Driving Exp. | | 47.0 | J | 40.7 | N |
| 6 | | RACEPLANET | N Langeveld | 50.0 | N | 48.6 | N | N Langeveld | | | | | |
| 7 | | DRIVING FUN | Time attack | 52.0 | N | 52.0 | J | | | | | | |
| 8 | | American Sunday | | 51.5 | J | 53.7 | J | | | | | | |
| 9 | | Motorsport Lifestyle | DRDA | 55.0 | J | 55.1 | J | | | | | | |
| 10 | | DRDA | MAC Zandvoort | 50.0 | N | 48.1 | J | EV Link | | 35.0 | N | 44.0 | J |
| 11 | | GP ELITE | RSZ Inc. | 55.0 | J | 52.0 | N | RSZ Inc. | | 48.0 | N | 47.1 | N |
| 12 | | RSZ Trainingsdag | Driving-Fun | 55.0 | J | 53.7 | N | Driving-Fun | | 50.0 | J | 49.6 | J |
| 13 | | Noordzee Cup | | 54.0 | J | 54.2 | J | | | | | | |
| 14 | | Noordzee Cup | | 53.6 | J | 54.4 | J | | | | | | |
| 15 | | Noordzee Cup | | 54.7 | J | 54.2 | J | | | | | | |
| 16 | | Racecracks | BMW Driving Exp. | 55.0 | J | 53.7 | J | BMW Driving Exp. | | 45.0 | N | 41.2 | N |
| 17 | | BMW Driving Experience | BMW M240I Cup | 48.0 | N | 45.0 | N | BMW M240I Cup | | 50.0 | J | 47.7 | J |
| 18 | | Koopman Racing | BMW Driving Exp. | 55.0 | J | 52.7 | J | CM.com | | 45.0 | N | 37.1 | N |
| 19 | | RACEPLANET | DRBC | 51.0 | N | 49.9 | N | DRBC | | 45.0 | N | 47.3 | N |
| 20 | | Driversdays | RSZ Vrijjden | 55.0 | J | 52.2 | N | RSZ Vrijjden | | 50.0 | N | 49.8 | J |
| 21 | | DNRT Endurance | | 52.0 | N | 55.5 | N | | | | | | |
| 22 | | RACEPLANET | | 50.0 | N | 49.2 | N | In Motion | | 40.0 | N | 20.0 | N |
| 23 | | Motorsport Lifestyle | Motor Circuit Train | 55.0 | J | 53.9 | J | In Motion | | 40.0 | N | 27.5 | N |
| 24 | | Reynaers | GP Elite | 48.0 | N | 45.7 | N | GP Elite | | 50.0 | J | 46.4 | N |
| 25 | | GP Elite | DRDO | 55.0 | J | 52.3 | N | DRDO | | 45.0 | N | 46.1 | N |
| 26 | | ACNN | | 55.0 | J | 54.0 | J | | | | | | |
| 27 | | HARC Vrijjden | BMW Driving Exp. | 55.0 | J | 53.4 | J | | | | | | |
| 28 | | HARC HZT | | 55.0 | J | 54.0 | J | | | | | | |
| 29 | | RACEPLANET | | 51.0 | N | 48.9 | N | | | | | | |
| 30 | | RSZ Motoren | Motor Circuit Train | 55.0 | J | 55.0 | J | In Motion | | 40.0 | N | 17.5 | N |
| 31 | | GP Elite | MAC Zandvoort | 55.0 | J | 48.0 | J | In Motion | | 40.0 | N | 18.4 | N |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|-------------------------------|---------------------|------|---|------|---|-------------------|--|------|---|------|---|
| 1 | | RACEPLANET | GP Elite | 51.0 | J | 48.7 | N | GP Elite | | 50.0 | J | 33.5 | N |
| 2 | | GP Elite | RSZ Incentive | 55.0 | J | 50.3 | N | RSZ Incentive | | 45.0 | N | 37.9 | N |
| 3 | | DRIVING FUN | | 52.0 | N | 51.2 | N | | | | | | |
| 4 | | Pinksterraces | | 54.2 | J | 55.0 | J | | | | | | |
| 5 | | Pinksterraces | | 53.1 | J | 54.7 | J | | | | | | |
| 6 | | Viva Italia | | 53.0 | N | 51.3 | J | | | | | | |
| 7 | | RACEPLANET | Motor Circuit Train | 52.0 | J | 50.7 | N | In Motion | | 20.0 | N | 24.0 | N |
| 8 | | RACEPLANET | GP Elite | 51.0 | N | 48.7 | N | GP Elite | | 50.0 | N | 45.2 | N |
| 9 | | GP Elite | RSZ Racecursus | 52.0 | J | 52.5 | N | Klantenevenement | | 35.0 | N | 45.6 | N |
| 10 | | RSZ Racecursus | Klantenevenement | 50.0 | N | 47.8 | N | Klantenevenement | | 35.0 | N | 44.6 | N |
| 11 | | Cycling Zandvoort - Exventure | | 30.0 | N | 27.0 | N | Cycling Zandvoort | | 30.0 | N | 26.9 | N |
| 12 | | Cycling Zandvoort - Exventure | | 30.0 | N | 28.1 | N | | | | | | |
| 13 | | GP Elite | Motor Circuit Train | 54.0 | J | 53.6 | N | | | | | | |
| 14 | | GP Elite | Motor Circuit Train | 54.0 | J | 54.2 | J | RSZ Vrijjden | | 50.0 | N | 50.6 | J |
| 15 | | | BMW Driving Exp. | 40.0 | N | 25.2 | N | Klantenevenement | | 35.0 | N | 23.0 | N |
| 16 | | GT World Challenge | | 55.0 | J | 55.2 | J | | | | | | |
| 17 | | GT World Challenge (UBO) | | 64.6 | J | 63.8 | J | | | | | | |
| 18 | | GT World Challenge (UBO) | | 63.1 | J | 63.3 | J | | | | | | |

| 19 | GT World Challenge (UBO) | 62,4 | J | 63,0 | J |
|----|--------------------------|------|---|------|---|
| 20 | Lotus on Track | 54,0 | N | 54,2 | N |
| 21 | GP Elite | 55,0 | J | 53,6 | J |
| 22 | Certainty R+H | 48,0 | N | 55,2 | J |
| 23 | | 35,0 | N | 28,2 | N |
| 24 | ADAC GT Masters (UBO) | 68,9 | J | 69,1 | J |
| 25 | ADAC GT Masters (UBO) | 67,1 | J | 67,6 | J |
| 26 | ADAC GT Masters (UBO) | 66,6 | J | 64,7 | J |
| 27 | BMW Driving Experience | 45,0 | N | 45,2 | N |
| 28 | GP Elite | 55,0 | J | 52,2 | N |
| 29 | RACEPLANET | 51,0 | N | 48,8 | N |
| 30 | GM.com | 40,0 | N | 40,2 | N |

| Jul 7.00 - 09.00 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|------------------|---------------|---------------------------|---------------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | | HARC Vrijrijden | | 55,0 | J | 49,0 | N | | |
| 2 | | Spettacolo Sportivo | | 53,8 | N | 49,6 | J | | |
| 3 | | Spettacolo Sportivo | | 53,4 | N | 51,1 | N | | |
| 4 | | GP ELITE | RSZ Autosport | 55,0 | J | 52,6 | N | 50,0 | J |
| 5 | | BMW Driving Experience | DRDO | 45,0 | J | 44,5 | N | 50,0 | J |
| 6 | | DRIVING FUN | BMW Driving Exp. | 52,0 | N | 52,3 | N | 40,0 | N |
| 7 | | RSZ Trainingsdag | DRDA | 54,0 | J | 50,0 | N | | |
| 8 | | DRDA | RSZ Autosport | 40,0 | N | 48,9 | N | 50,0 | J |
| 9 | | DNRT | | 54,0 | J | 52,5 | J | | |
| 10 | | DNRT | | 54,0 | J | 52,8 | J | | |
| 11 | | Motorsport Lifestyle | Motor Circuit Train | 55,0 | J | 54,9 | J | | |
| 12 | | BMW Driving Experience | innovatie event | 40,0 | N | 38,2 | N | | |
| 13 | | | | 35,0 | N | 25,7 | N | | |
| 14 | | | | 35,0 | N | 29,2 | N | | |
| 15 | | Historic Grand Prix (UBO) | | 68,4 | J | 68,8 | J | | |
| 16 | | Historic Grand Prix (UBO) | | 67,8 | J | 68,7 | J | | |
| 17 | | Historic Grand Prix (UBO) | | 68,2 | J | 67,1 | J | | |
| 18 | | Lotus on track | | 54,0 | J | 54,6 | J | | |
| 19 | | RACEPLANET | | 50,0 | N | 46,8 | N | | |
| 20 | | DSK | | 54,0 | J | 52,7 | N | | |
| 21 | | RACEPLANET | | 50,0 | N | 46,6 | N | | |
| 22 | | RACEPLANET | | 50,0 | N | 49,9 | N | | |
| 23 | | DNRT Endurance | | 55,0 | J | 53,4 | N | | |
| 24 | | RACEPLANET | | 50,0 | N | 48,7 | N | | |
| 25 | | Racecracks | | 52,0 | J | 53,4 | J | | |
| 26 | | Pistenclub | | 54,0 | J | 54,7 | J | | |
| 27 | | Koopman Racing | | 55,0 | J | 52,6 | J | | |
| 28 | | DRIVING FUN | | 52,0 | J | 53,8 | J | | |
| 29 | | Driversdays | | 54,0 | J | 53,5 | J | | |
| 30 | | Porsche Niederhein | | 52,0 | N | 50,8 | J | | |
| 31 | | RACEPLANET | | 50,0 | N | 47,3 | N | | |

| Aug 7.00 - 09.00 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|------------------|---------------|---------------|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | |
| 5 | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | |
| 24 | | | | | | | | | |
| 25 | | | | | | | | | |
| 26 | | | | | | | | | |
| 27 | | | | | | | | | |
| 28 | | | | | | | | | |
| 29 | | | | | | | | | |
| 30 | | | | | | | | | |
| 31 | | | | | | | | | |

| Sep 7.00 - 09.00 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|------------------|---------------|---|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | | | | | | | | | |
| 2 | | Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix (UBO) | | 72.4 | J | 67.7 | J | | |
| 3 | | Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix (UBO) | | 71.1 | J | 66.9 | J | | |
| 4 | | Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix (UBO) | | 72.9 | J | 67.3 | J | | |
| 5 | | | | | | | | | |
| 6 | | | | | | | | | |
| 7 | | | | | | | | | |
| 8 | | | | | | | | | |
| 9 | | | | | | | | | |
| 10 | | | | | | | | | |
| 11 | | | | | | | | | |
| 12 | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | |

| Nr. | 7.00 - 09.0 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|-----|-------------|--|---------------|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | J | 50.7 | N | | |
| 2 | | MSC Dhûn | | | 55.0 | J | 51.1 | N | | |
| 3 | | BMW M240i Cup | | | 48.0 | N | 45.8 | N | | |
| 4 | | RACEPLANET | | | 51.0 | N | 49.0 | N | | |
| 5 | | RACEPLANET | | | 51.0 | N | 48.1 | N | | |
| 6 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | J | 48.5 | N | | |
| 7 | | BMW Driving Experience | | | 45.0 | N | 39.7 | N | | |
| 8 | | BMW Driving Experience | | | 45.0 | N | 39.5 | N | | |
| 9 | | BMW Driving Experience | | | 45.0 | N | 38.5 | N | | |
| 10 | | RACEPLANET | | | 51.0 | N | 49.6 | N | | |
| 11 | | RACEPLANET | | | 51.0 | N | 48.9 | N | | |
| 12 | | Lotus on Track | | | 54.0 | J | 50.3 | N | | |
| 13 | | DNRT | | | 55.0 | J | 51.5 | N | | |
| 14 | | Circuit Days Ltd | | | 55.0 | J | 50.8 | N | | |
| 15 | | BMW Driving Experience | | | 45.0 | N | 36.7 | N | | |
| 16 | | ALV Mazda Dealers Ondernemers Vereniging | | | 45.0 | N | 45.5 | N | | |
| 17 | | RSZ incentive | | | 48.0 | N | 38.2 | N | | |
| 18 | | RSZ Autosport | | | 55.0 | J | 52.4 | N | | |
| 19 | | Zandvoort 500 | | | 54.9 | J | 53.5 | N | | |
| 20 | | HARC 250 | | | 55.0 | J | 51.6 | N | | |
| 21 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | J | 46.6 | N | | |
| 22 | | DRDA | | | 50.0 | N | 45.6 | N | | |
| 23 | | DRDA | | | 50.0 | N | | | | |
| 24 | | GP ELITE | | | 30.0 | N | | | | |
| 25 | | GP ELITE | | | 54.0 | J | | | | |
| 26 | | RSZ Autosport | | | 55.0 | J | | | | |
| 27 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | J | | | | |
| 28 | | GP days | | | 49.0 | N | | | | |
| 29 | | Capsicum | | | 55.0 | J | | | | |
| 30 | | Capsicum | CM.com | | 49.0 | N | | | | |

| Nr. | 7.00 - 09.0 | 09.00 - 13.00 | 13.00 - 17.00 | 17.00 - 19.00 | Prognose | Meting | 19.00 - 21.00 | 21.00 - 23.00 | Prognose | Meting |
|-----|-------------|------------------|---------------|---------------|----------|--------|---------------|---------------|----------|--------|
| 1 | | | GP ELITE | | 51.0 | J | | | | |
| 2 | | | GP ELITE | | 54.0 | J | | | | |
| 3 | | | RSZ Autosport | | 51.0 | J | | | | |
| 4 | | | GP ELITE | | 54.0 | J | | | | |
| 5 | | Rotary Zandvoort | | | 45.0 | N | | | | |
| 6 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | N | | | | |
| 7 | | DRIVING FUN | | | 52.0 | N | | | | |
| 8 | | RSZ Racecursus | | | 48.0 | N | | | | |
| 9 | | RSZ Racecursus | | | 48.0 | N | | | | |
| 10 | | RSZ Racecursus | | | 48.0 | N | | | | |
| 11 | | Driversdays | | | 52.0 | J | | | | |
| 12 | | Lymph en Co | | | 45.0 | N | | | | |
| 13 | | | | | | | | | | |
| 14 | | | | | | | | | | |
| 15 | | GP ELITE | | | 54.0 | J | | | | |

Toelichting

In dit document kunt u secties terugvinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de wet openbaarheid van bestuur (WOB). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

| | | | |
|----------|---------|---------|---|
| A | art. 10 | lid 1 a | kan de eenheid van de Kroon in gevaar brengen |
| B | art. 10 | lid 1 b | kan de veiligheid van de Staat schaden |
| C | art. 10 | lid 1 c | betreft bedrijfs- en fabricagegegevens, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld |
| D | art. 10 | lid 1 d | betreft persoonsgegevens als bedoeld in de artikelen 9 (bijzondere persoonsgegevens), 10 (strafrechtelijke gegevens) en 87 (nationaal identificatienummer zoals BSN) van de Algemene verordening gegevensbescherming |
| E | art. 10 | lid 2 a | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties |
| F | art. 10 | lid 2 b | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van de economische of financiële belangen van de Staat, de andere publiekrechtelijke lichamen of de in artikel 1a, onder c en d van de Wet openbaarheid van bestuur bedoelde bestuursorganen |
| G | art. 10 | lid 2 c | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van de opsporing en vervolging van strafbare feiten |
| H | art. 10 | lid 2 d | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen |
| I | art. 10 | lid 2 e | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer |
| J | art. 10 | lid 2 f | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang dat de geadresseerde erbij heeft als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie |
| K | art. 10 | lid 2 g | belang van openbaarmaking weegt niet op tegen het belang van het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden |
| L | art. 11 | lid 1 | Betreft persoonlijke beleidsopvattingen die zonder anonimiseren herleidbaar zijn tot een persoon |