

Notitie

betreft: Geuid ten gevoege van Circuit Zandvoort (CZ) in het kader van de Wet natuurbescherming
datum: 20 september 2019
referentie: FS/MO/JMa/FA 4287-58-NO-002
van: ██████████
aan: Circuit Zandvoort

1 Inleiding

In opdracht van Circuit Zandvoort (CZ) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geprojecteerde wijzigingen in de baan en de directe omgeving van het circuit, ten behoeve van het laten verrijden van races voor de Grand Prix voor Formule 1. In voorliggende notitie worden de akoestische gevolgen in het kader van de Wet natuurbescherming in beeld gebracht ten gevolge van deze wijzigingen. Hierbij worden de geluidniveaus in het nabijgelegen Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en vergunningpositie 4 (Helmgat) beschouwd. Tevens zullen geluidcontouren als gevolg van de race-activiteiten op het circuit worden gegeven voor zowel de uitgangssituatie als de situatie na wijzigingen.

2 Vigerende vergunningen

2.1 Wabo-vergunning

De volgens de vigerende Wabo-vergunning tijdens de representatieve bedrijfssituatie toegestane geluidbelasting in het duingebied (Helmgat, vergunningpositie 4) bedraagt 50 dB(A) van 07.00 tot 19.00 uur; 45 dB(A) van 19.00 tot 23.00 uur en 40 dB(A) van 23.00 tot 07.00 uur. Het gaat hier om het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$), geldend op een beoordelingshoogte van 5 meter ten opzichte van het lokale maaiveld.

2.2 Vergunning Wet natuurbescherming

De huidige vergunning Wet natuurbescherming is afgegeven door de Provincie Noord-Holland en dateert van 27 september 2011 onder kenmerk 2011-52639. In het kader van deze vergunning is in 2010 door Peutz een onderzoek uitgevoerd naar de geluidniveaus in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid als gevolg van het circuit (zie Peutz-rapport FA 4287-36-RA d.d. 19 maart 2010).

In 2015 is onder kenmerk 389935/554249, d.d. 12 juni 2015, een wijziging van voorschrift 2 van deze vergunning doorgevoerd, waarbij het aantal tijdens het broedseizoen vergunde dagen met uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden (UBO) is verhoogd van zes naar negen.

██
██

3 Wijzigingen ten behoeve van de Formule 1

Ten behoeve van de organisatie van een Formule 1-evenement worden door CZ diverse wijzigingen op en rond het circuit gerealiseerd. Als mogelijk akoestisch relevant hierbij gelden de wijzigingen in het verloop (de ligging) en de breedte van de baan, het aanpassen van de geluidwal aan de buitenzijde van T14, de realisatie van nieuwe gebouwen en de plaatsing van tribunes, die voor een deel in de plaats komen van geluidwallen.

De verbredingen van de baan hebben betrekking op respectievelijk het rechte eind tussen T14 en T1, 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.

De wijzigingen in het baanverloop hebben betrekking op het naar binnen verleggen van Turn 3, ten behoeve van het verbreden van de toegangsweg naar de paddock. Tevens wordt het verloop van de in- en uitgang van de pitstraat in beperkte mate aangepast en wordt de doorgang voor het gebruik van de halve baan verwijderd.

Doordat er ten behoeve van het Formule 1 evenement tribunes dienen te worden geplaatst, zal het noodzakelijk zijn om (delen van) geluidwallen te verwijderen of te verplaatsen en om lokale ingrepen te doen in het terrein op het circuit (o.a. afgraven, afvlakken en ophogen). Als akoestisch meest relevant gelden hierbij:

- 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 van het noordelijke talud in het gebied ten zuiden van T11, ten behoeve van plaatsing van tijdelijke tribunes. Hierbij zal enkel het talud van deze wal worden afgevlakt, maar het hoogste deel van de huidige wal ten zuiden van T11 blijft intact, waarmee de geluidwerende functie van dit terreindeel in stand zal blijven.
- Herprofilen van het terrein aan de binnenzijde van T13/T14, waarbij een deel van het terrein wordt afgevlakt en er een media compound wordt gerealiseerd.
- Het naar binnen verplaatsen van de geluidwal ten zuiden van T14 met circa 20 meter. Voor de hoogte van de wal in de nieuwe situatie is uitgegaan van de tekening van KWS d.d. 25 juli 2019. Het naar binnen plaatsen van deze wal heeft een positief effect op de geluidwerende werking van de wal, vanwege de kortere afstand tot de rijlijn op het circuit.
- 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. Verwijdering van het scherm reduceert de geluidafschermdende werking.
- De volgende geprojecteerde en verwijderde gebouwen op het circuitterrein:
 - Een medische post op het paddockterrein wordt geplaatst aan het rechte eind aan de zuidelijke zijde van de uitgang van de toegangstunnel.
 - Een tweetal paviljoens wordt geplaatst op respectievelijk de Hunzerug en op de wal ten zuiden van T14.

- De begane grond van het pitboxgebouw wordt bouwkundig uitgebreid richting het paddockterrein, teneinde de pitboxen te vergroten. De uitbreiding van het gebouw bedraagt circa 8 meter in de lengte en 3 meter in de hoogte en loopt over het gehele pitboxgedeelte van het gebouw.
- Het restaurant "La Course" zal worden gesloopt.

Voor de geluidbelasting in het gebied Kennemerland-Zuid zal de eerstgenoemde wijziging de grootste consequenties hebben.

4 Berekeningen

4.1 Geluidniveaus beoordelingsposities

Met behulp van het bestaande akoestische rekenmodel (gebruikt ten behoeve van de aanvraag voor de extra UBO-dagen in 2010) is het effect bepaald van de genoemde wijzigingen in het baanverloop en in de afscherpende objecten rond het circuit. Aan het bestaande model is een tweetal beoordelingsposities toegevoegd in het Natura 2000-gebied op circa 150 meter afstand van het circuit, respectievelijk ten westen van het rechte eind en ten noorden van de Hunzerug, zie figuur 1 achter dit rapport. De beoordelingshoogte voor vergunningpunt 4 bedraagt 5 meter, conform de te hanteren hoogte uit de Wabo-vergunning. De beoordelingshoogte van de punten in het Natura 2000-gebied bedragen 1 meter, conform de gehanteerde hoogte in het natuurgebied in rapport FA 4287-36-RA d.d. 19 maart 2010.

In tabel 4.1 zijn de resultaten van de berekeningen samengevat. Hierbij zijn de volgende situaties beschouwd:

- Situatie 1: de uitgangssituatie (conform de vigerende vergunning);
- Situatie 2: de situatie met alle bovengenoemde wijzigingen.

t4.1 Resultaten van berekeningen geluidbelasting na wijzigingen ten behoeve van Formule 1

Positie	Betreft	Hoogte in meter	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{M,x}$) in dB(A)	
			Situatie 1: Uitgangssituatie	Situatie 2: na wijzigingen
06	Vergunning positie 4 Helmgat (duingebied)	5	39,3	39,3
N2000	Natura 2000 gebied ca 150 meter west van circuit	1	50,2	54,8
N2000 2	Natura 2000 gebied ca 150 meter noord van Hunzerug	1	57,7	57,7

4.2 Geluidcontouren

Voor beide situaties (uitgangssituatie en situatie na wijzigingen) zijn tevens geluidcontouren berekend op een hoogte van 1 meter boven het lokale maaiveld, in overeenstemming met het geluidrapport behorende bij de vigerende Wet natuurbeschermingsvergunning (FA 4287-36-RA d.d. 19 maart 2010). Hierbij is gebruikgemaakt van de contouren als gevolg

van de representatieve bedrijfsituatie, waarbij er sprake is van een geluidbelasting van 55 dB(A) ter hoogte van vergunningpositie 3.

In figuur 2 tot en met 5 achter deze notitie worden de geluidcontouren voor het hele circuit gegeven voor beide situaties, alsmede een uitvergroete contour van het Natura 2000-gebied.

4.3 Formule 1-evenement

Ten aanzien van het Formule 1-evenement is in het geluidrapport behorende bij de Wnb-vergunning (FA 4287-36-RA d.d. 19 maart 2010) aangehouden dat er een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 80 dB(A) in de dagperiode heerst ter hoogte van vergunningpositie 3^h. Voor het broedseizoen (periode van 1 maart tot en met 30 juni) is in dit geval de volgende verdeling van (race-)activiteiten in dagen aangehouden:

- 104 representatieve dagen met $L_{eq,gem} = 50$ dB(A);
- 3 UBO dagen met $L_{eq,gem} = 75$ dB(A);
- 3 UBO dagen met $L_{eq,gem} = 80$ dB(A);

De resulterende (gemiddelde) geluidbelasting in het broedseizoen in deze situatie bedroeg circa 63 dB(A) ter hoogte van vergunningpositie 3^h.

Nadien is er onder kenmerk 389935/554249, d.d. 12 juni 2015, vergunning verleend voor uitbreiding van het aantal UBO-dagen in het broedseizoen van 6 naar 9. In de motivering bij deze vergunning is geconcludeerd dat (citaat):

"Met zekerheid kan gesteld worden dat de uitbreiding van het aantal UBO-dagen in het broedseizoen geen afbreuk doet aan de gunstige staat van de instandhouding van populaties van typische soorten en habitattypen van het Natura 2000-gebied Kennemerland-zuid."

In de door Bureau Waardenburg ten behoeve van deze uitbreiding van het aantal dagen in het broedseizoen opgestelde rapportage d.d. 28 november 2014 is geen beperking opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting tijdens de extra dagen in het broedseizoen. In principe zou deze uitbreiding dus ook betrekking kunnen hebben op een UBO-evenement met de hoogste geluidbelasting zoals beschreven in de aanvraag uit 2010 (80 dB(A)).

Uit geluidprognoseberekeningen van CZ voor de geplande (race-)activiteiten blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter hoogte van vergunningpositie 3^h niet hoger zal zijn dan circa 70 dB(A) gedurende de 3 dagen van het Formule 1-evenement. Dit betekent een afname van circa 10 dB(A) ten opzichte van de uitgangssituatie. Tevens geldt dat het circuit gedurende een periode van circa 4 weken rondom het Formule 1-evenement niet wordt gebruikt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de geluidssituatie in het duingebied gunstiger zal worden dan in de vergunde situatie is geschetst.

5 Beoordeling en conclusie

Uit de geluidcontouren in figuur 2 tot en met 5 blijkt dat de invloed van de wijzigingen op en rond het circuit in het Natura 2000-gebied over het algemeen niet significant is (< 1dB(A)). Van een toename van het geluidniveau is alleen sprake in het deel van het Natura 2000-gebied ten westen van de wal langs het rechte eind, die zal worden verwijderd.

In de huidige situatie (in de representatieve bedrijfssituatie) bedraagt het geluidniveau in dit gebied 50 à 53 dB(A), de oppervlakte van dit gebied bedraagt ca. 4 hectare. In de situatie na verwijdering van de wal gaat het geluidniveau met name omhoog in het oostelijk deel van het Natura 2000-gebied tussen de wal en de boulevard (achter de huidige wal). Het geluidniveau in dit gebied (met een oppervlakte van ca. 1 hectare) bedraagt 55 à 58 dB(A).

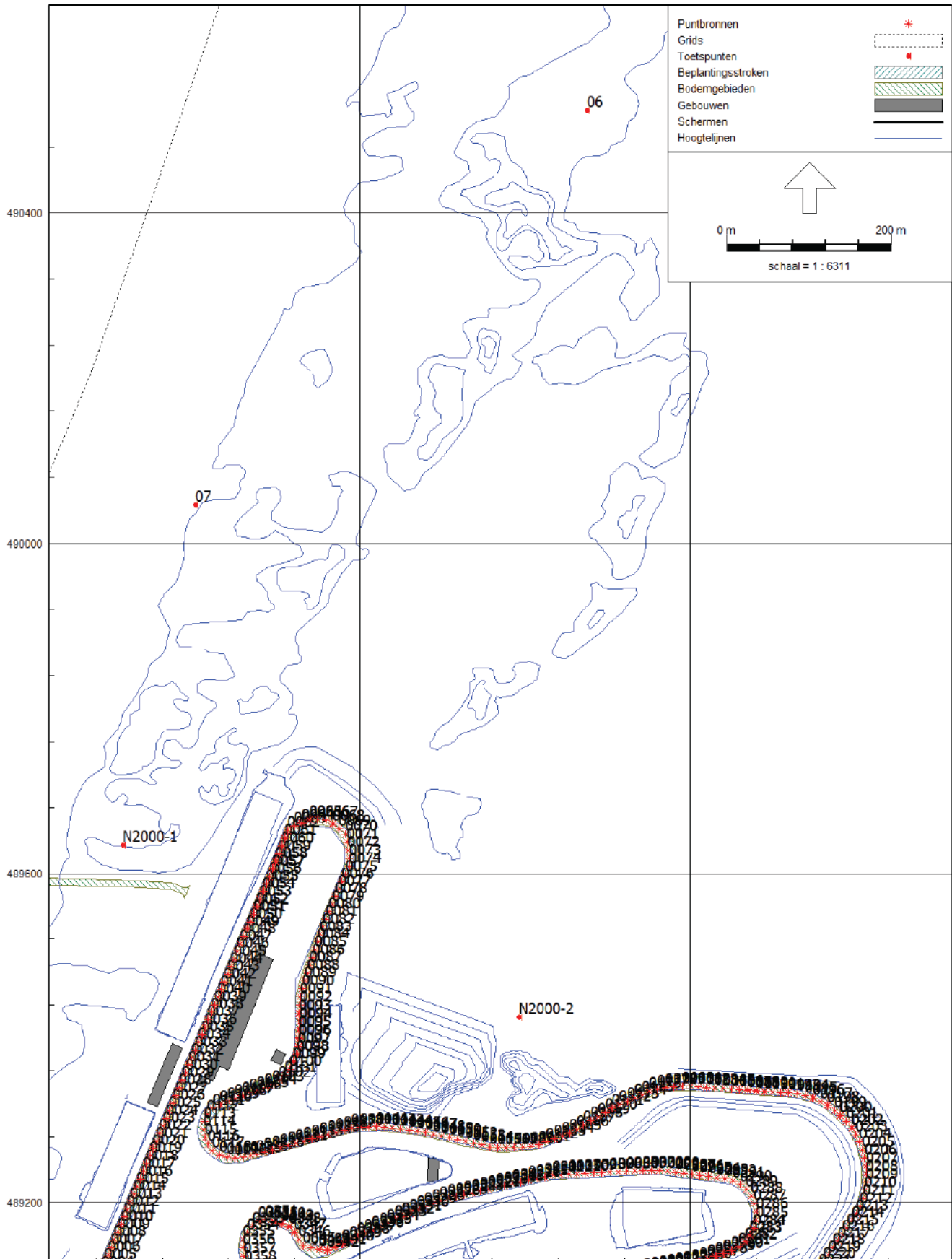
Een vergelijking kan worden gemaakt op basis van de grootte van het gebied dat een geluidbelasting ondervindt van 55 dB(A) of meer. In de situatie na verwijdering van de wal bedraagt de (extra) oppervlakte in het Natura 2000-gebied hierbij ca. 1 hectare. Deze oppervlakte kan worden afgezet tegen het gebied ten noorden van het circuit (waar de geluidbelasting in de huidige en de nieuwe situatie vrijwel identiek is) dat wordt blootgesteld aan een geluidbelasting van 55 dB(A) of hoger. De oppervlakte van dit gebied bedraagt ca. 20 hectare. De toename van het oppervlak met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A) bedraagt dus ca. 5% en kan als niet significant worden beschouwd. Ter illustratie zijn in figuur 6 de beschreven gebieden met een geluidbelasting van 55 dB(A) of hoger aangegeven.

Zoals in paragraaf 4.3 aangegeven bedraagt het geluidniveau tijdens het Formule 1-evenement naar verwachting ten hoogste ca. 70 dB(A) en is hiermee ca. 10 dB(A) lager dan aangenomen bij de vergunningaanvraag in 2010. Dit betekent dat de (geluid)situatie tijdens het Formule 1-evenement, ook in het deel van het Natura 2000-gebied waar een verslechtering optreedt ten gevolge van het verwijderen van de wal langs het rechte eind, gunstiger is dan aangenomen bij de vergunningaanvraag in 2010.

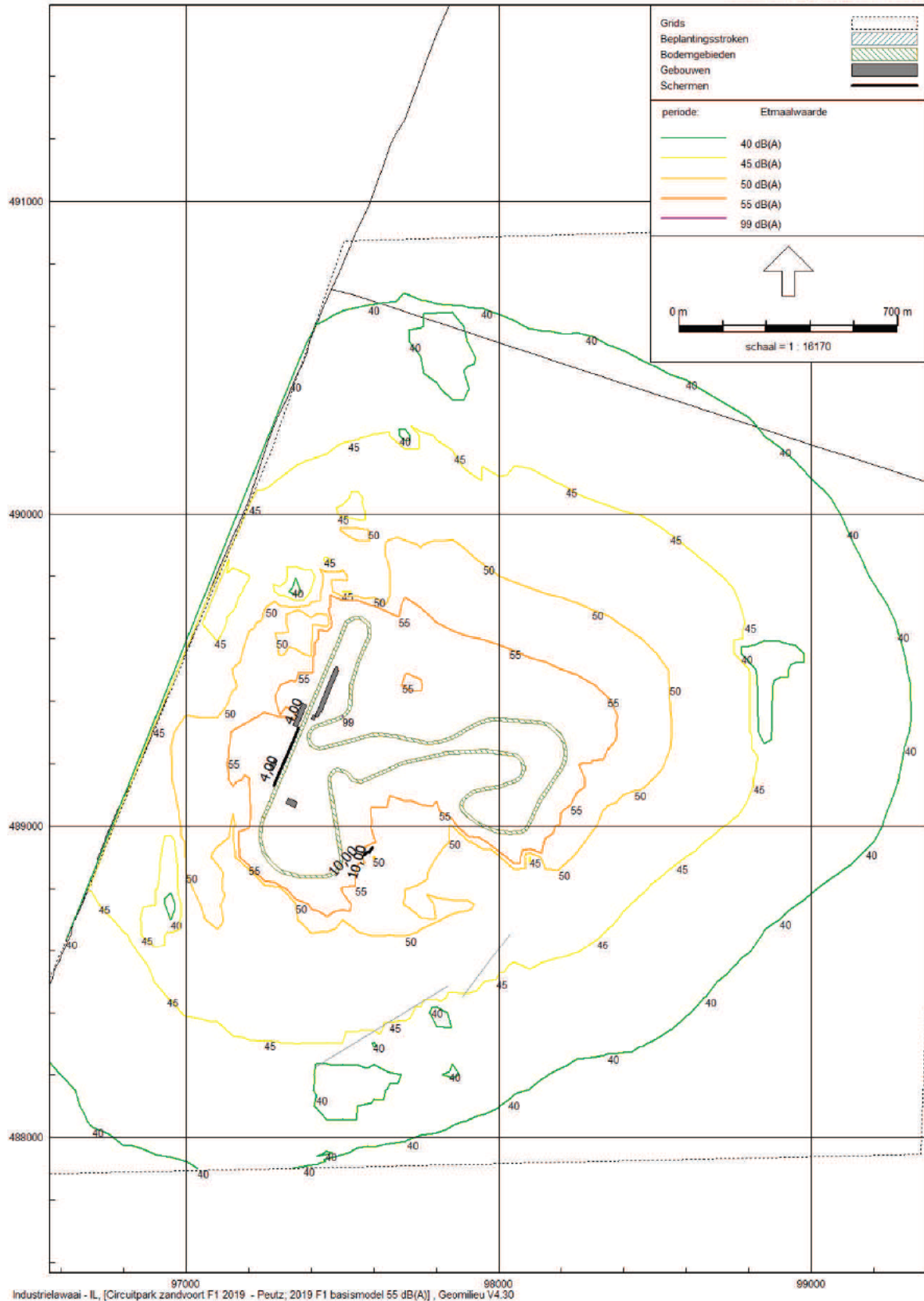
Deze notitie bevat 5 pagina's en 6 figuren.



etermeer,

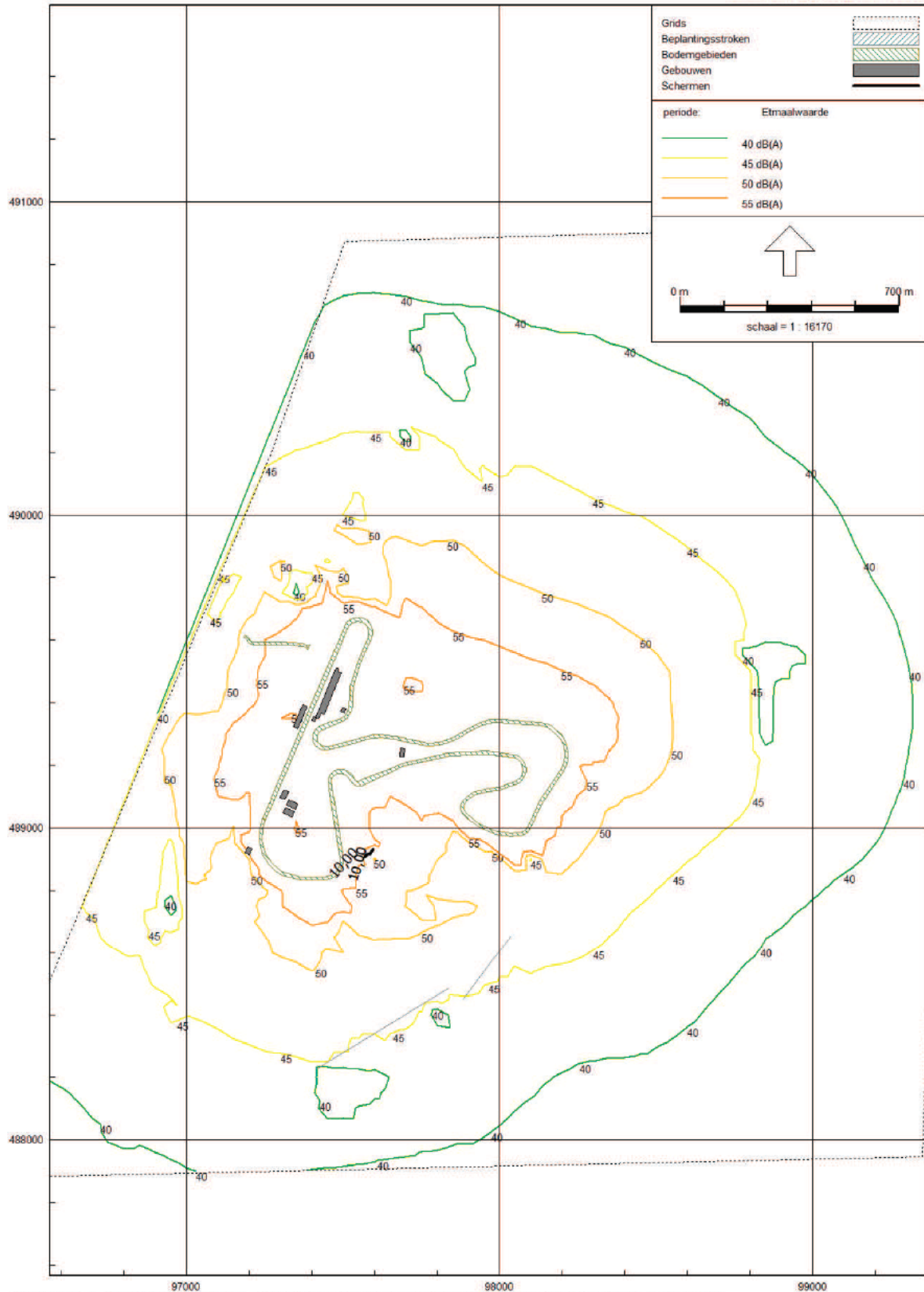


Industrielaawai - IL, [Circuitpark zandvoort F1 2019 - TEK24-07 Peutz; Basismodel met geprojecteerde wijzigingen 55,0 dB(A) verbreed], Geomilieu V4.30



FA 4287 - Circuit Zandvoort

Geluidcontouren representatieve bedrijfssituatie na wijzigingen circuit
Beoordelingshoogte 1 meter

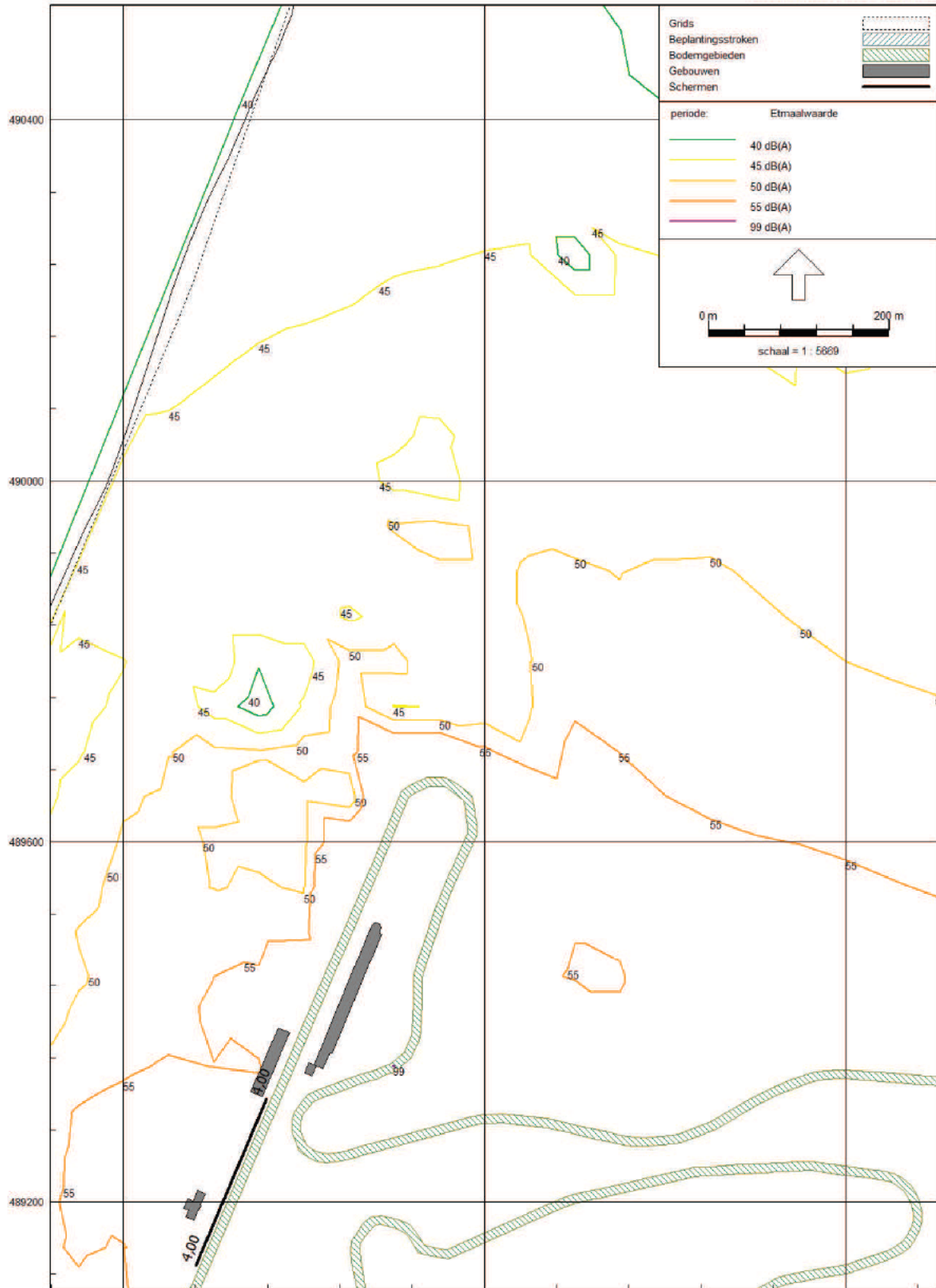


97000 98000 99000
Industrielawaai - IL, [Circuitpark zandvoort F1 2019 - TEk24-07 Peutz, Basismodel met geprojecteerde wijzigingen 55,0 dB(A) verbreed], Geomilieu V4.30

FA 4287 - Circuit Zandvoort

Geluidcontouren representatieve bedrijfssituatie uitgangssituatie

Detail Natura 2000-gebied

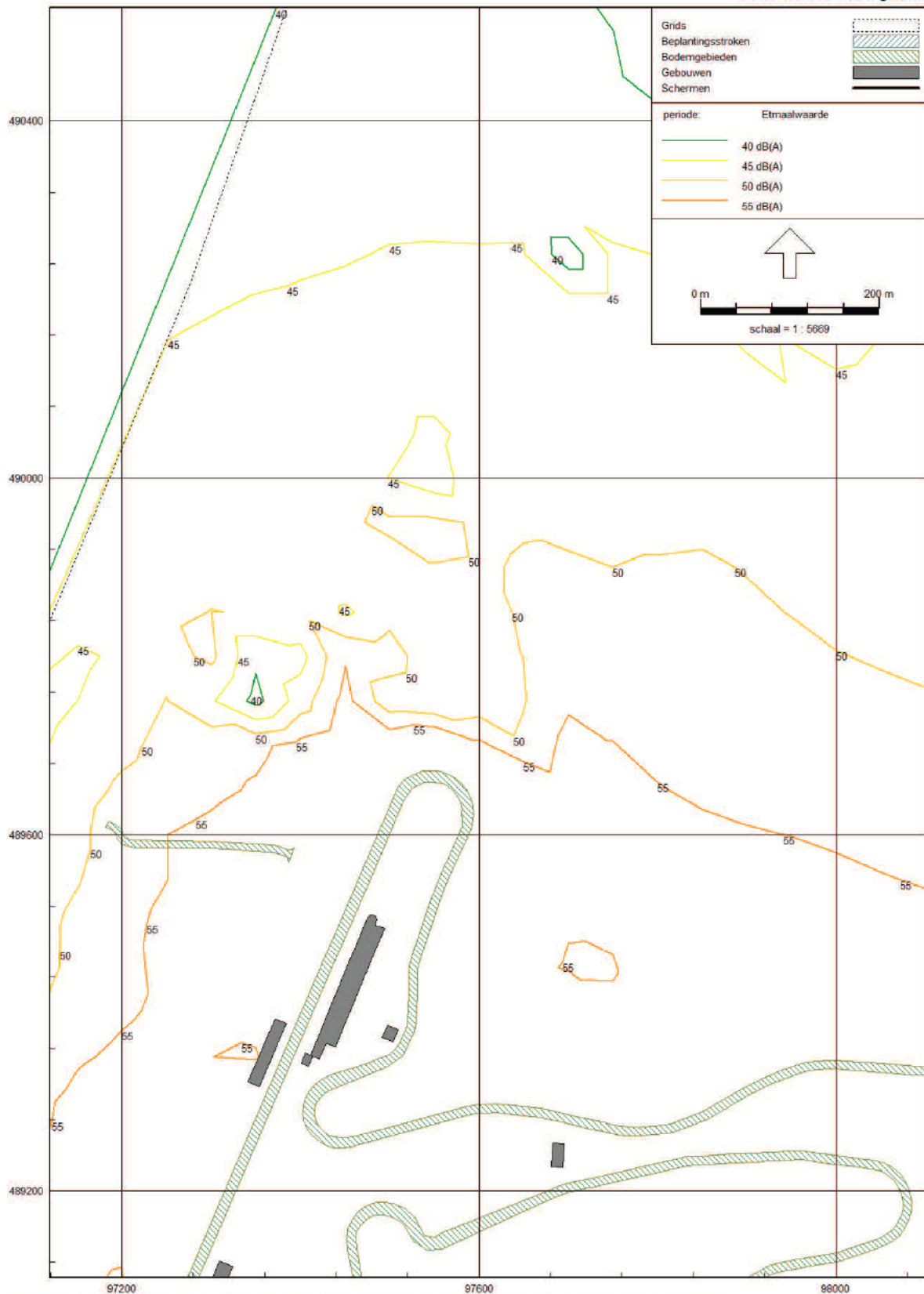


97200 97600 98000
 Industrielawaai - IL, [Circuitpark zandvoort F1 2019 - Peutz; 2019 F1 basismodel 55 dB(A)], Geomilieu V4.30

FA 4287 - Circuit Zandvoort

Geluidcontouren representatieve bedrijfssituatie na wijzigingen

Detail Natura 2000-gebied



Industrielaai - IL, [Circuitpark zandvoort F1 2019 - TEK24-07 Peutz, Basismodel met geprojecteerde wijzigingen 55,0 dB(A) verbreed], Geomilieu V4.30

