

## Samenvattende inleiding

### De wettelijke verplichting om een verslag op te stellen

In de uitbatingvergunning van de VZW Terlamen, die op 7 januari 2000 werd afgeleverd door Mevrouw Vera Dua – destijds Vlaams Minister van Leefmilieu – staat de verplichting om jaarlijks en in overleg met een milieudeskundige, erkend in de discipline geluid, een verslag op te stellen over het voorbije kalenderjaar.

Het hierna volgende verslag werd dan ook opgesteld door Marc Martens, Sustainability Manager van de VZW Terlamen in overleg met en met een bijdrage van Ing. Willy Bruyninckx, geluidsdeskundige van het departement Natuurkunde (Laboratorium voor akoestiek en thermische fysica) van de KUL en met de medewerking van Thierry Deflandre, General Manager van Circuit Zolder.

Verder schrijft de vergunning voor om dit jaarverslag uiterlijk op 1 april toe te lichten aan:

- de Vlaamse Minister van Leefmilieu;
- de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg;
- het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Heusden-Zolder;
- de buitendienst van de afdeling Milieuvergunningen te Hasselt;
- de buitendienst van de afdeling Milieu-inspectie te Hasselt.

Wij verzoeken de buitendienst van de afdeling Milieuvergunningen – als coördinerende dienst – in die optiek dan ook om voor vrijdag 30 maart 2012 een bijeenkomst te beleggen waarin de gegevens in dit document kunnen worden toegelicht.

### Algemene terugblik 2011:

De toestand van de patiënt is dramatisch, maar niet hopeloos, zo zou je Circuit Zolder begin 2012 in het kort kunnen samenvatten. Dramatisch, omdat Circuit Zolder natuurlijk niet ontsnapt aan de gevolgen van een wereldwijde recessie. Daarenboven wordt het evenmin geholpen door factoren waar het weinig invloed kan op uitoefenen. Maar anderzijds is het ook nog net niet hopeloos omdat men intensief oplossingen ontwikkelt die dit evenementendomein uit het dal moeten halen.

### **Doorbraak noodzakelijk**

En dat dal is intussen al vrij diep. Na het rampjaar 2010 was de toestand iets minder verlieslatend in 2011, maar het was nog verre van voldoende om weer te kunnen gewagen van een normaal jaar. Een deel van het verlies van 2011 wordt dit jaar vermeden door het niet meer organiseren van de manche van het WTCC. Hoe mooi dit wereldkampioenschap ook staat op de kalender van eender welk circuit, het is in de gegeven omstandigheden onmogelijk om dit naar break-even te brengen, tenzij de overheid een evenement als dit aangrijpt als mogelijkheid om zich mondiaal te profileren. Zoals dat in het buitenland zo vaak gebeurt.

Door het te vervangen door een evenement dat ook internationale uitstraling biedt, maar waarbij de financiële risico's bij de promotor zelf liggen, wordt een duidelijke verbetering ingebouwd, maar deze volstaat helemaal niet om het hele tijt te doen keren in 2012. Niemand kan om de vaststelling heen dat het momenteel over het algemeen niet goed gaat met de motoriseerde sporten. Niet enkel voor Circuit Zolder maar overall. Mondiaal.

Komt daar nog bij dat de toekomst van de Belgische autosport heel onduidelijk is geworden nu RACB, als de sportieve overheid in de autosport, twijfelt bij het doorhakken van knopen. Dat zorgt ervoor dat teams zijn gaan uitwijken naar het buitenland, waardoor er straks minder getraind zal worden op de eigen circuits, Circuit Zolder in het bijzonder. Eens te meer is gebleken dat het organiseren van evenementen – wat nog altijd voor een vijfde van de inkomsten van Circuit Zolder verantwoordelijk is – steeds moeilijker wordt.

De stelling van algemeen directeur Thierry Deflandre is dan ook zonneklaar: bij ongewijzigd beleid is er voor Circuit Zolder op middellange termijn geen toekomst meer. Enerzijds vereisen de internationale erkenning en keuring van de wereldbonden dat er telkenjare wordt geïnvesteerd in steeds strengere veiligheidsnormen. Anderzijds zijn binnen enkele jaren alle reserves uitgeput en kan het ingezette diversificatiebeleid geen soelaas meer brengen. Om dus uit het dal te geraken, is een volledige doorbraak noodzakelijk.

### **Voorlopig slechts matig succes**

Los van het feit dat nog steeds niet duidelijk is of de vergunning zoals deze op 27 augustus 2009 door minister Schauvliege werd ondertekend, de finale toets van de Raad van State doorstaat, is het evenmin klaar of de opsplitsing in een zomer- en een winterseizoen wel tot de verhoopte resultaten kan leiden. De totale kosten van de infrastructuur blijven immers stabiel, maar de inkomsten dalen spijtig genoeg door het terugvallen van het aantal incentives.

Vreemd dus dat enkele omwonenden in de vernietigingsprocedure van de vergunning Schauvliege blijven volhouden dat deze formulering hen meer last zal berokkenen dan voorheen. Men kan zich dan ook de vraag stellen wat het uiteindelijke doel is van deze enkelingen? Heel wrang is bovendien de vaststelling dat Circuit Zolder deze mensen – na de uitbetaling van het bedrag van het vonnis in verband met de schadeclaim – feitelijk medefinanciert om te blijven procederen tegen de eigen werking.

De Raad van State heeft het in deze procedure evenmin aangedurfd om zich volledig uit te spreken. Men wacht nu op het oordeel van een geluidsexpert. Deze kreeg de opdracht om de verschillende teksten met elkaar te vergelijken en na te gaan of er bij een maximale benutting van de mogelijkheden sprake kan zijn van een verzwaring, zoals deze omwonenden beweren.

Duidelijk is echter dat er nog andere mogelijkheden zijn op Circuit Zolder. Zonder verder te raken aan de ingedeelde activiteiten op circuit. Een groot gedeelte van de paddocks, evenals de gebouwen liggen er een flink gedeelte van het jaar onaangeroerd bij. Deze vlakten en ruimten zijn bijzonder belangrijk tijdens de grote

evenementen, maar worden te weinig benut tijdens de klassieke weekwerking. Op deze locaties moet dus dagelijks iets kunnen gebeuren. Meteen komen dan weer de beperkingen die de vergunning oplegt aan de oppervlakte. Het is erg moeilijk om een domein rendabel te krijgen wanneer het op de helft van de weekenddagen geen gewone activiteiten kan ontwikkelen. Maar het is evenmin vanzelfsprekend om nieuwe impulsen te ontwikkelen die niet in conflict komen met de vergunningsteksten.

Meer fietsen ligt dan voor de hand en het moet gezegd, het avondfietsen voor de sportieve gebruiker wordt steeds populairder. Nu er permanente controle wordt uitgeoefend, verloopt zo een avond ook een stuk veiliger voor de fietsers zelf. Het gevraagde abonnementsgeld, of de vergoeding van amper een paar euro per keer wordt meestal zonder veel morren betaald.

Maar in alle openheid moet men ook kijken naar wat deze tak uiteindelijk slechts vertegenwoordigt in de inkomsten uit de basisexploitatie: amper 7%. Daar moet en kan nog aan gewerkt worden. Dat zal dan wel eerder via evenementiële weg moeten, want het is niet realistisch dat avondfietsers dagelijks € 100 zouden neertellen voor enkele uren vertier. Dat doen vooralsnog wel de auto- en motorrijders. Het zijn hun promotoren die instaan voor het merendeel van de inkomsten, hoewel zij tegelijkertijd ook de enigen zijn die worden bestraft wanneer ze te veel geluid produceren.

In die zin werkt de nagestreefde diversificatie nog niet volledig. Het zijn zij die het meeste profiteren van de veilige omstandigheden waarin zij hun sport of hobby kunnen bedrijven, die persoonlijk het minste bijdragen. Inwoners van Heusden-Zolder betalen niet om te komen fietsen, omdat dit tegenover hen wordt beschouwd als een vergoeding voor de hinder die de gemotoriseerde activiteiten hen zouden bezorgen.

De succesvolle organisaties van de BMX-kampioenschappen brachten dan wel weer soelaas, maar tegelijkertijd gebruikten ze telkens één van de toelatingen die nodig zijn om een extra geluidsinstallatie te mogen gebruiken.

De speurtocht naar activiteiten die centen in het laatje kunnen brengen en toch de beperkingen van de vergunning overstijgen, wordt dan ook van essentieel belang.

### **Elektrische beleving**

Eén denkbare oplossing ligt in de uitbouw van de activiteiten die geen invloed hebben op het achtergrondgeluid. Of die gewoon geen geluid produceren. Elektrische voertuigen kunnen daarvoor zorgen. Tenminste wat het motorgeluid betreft, want meer dan wat zoeven en een enkele mechanische frictie zal je niet horen.

De eerste tests die hiermee werden gedaan, wezen uit dat je zelfs bij snel rijden enkel een soort van kortstondig turbinegeluid waarneemt. Er zijn hooguit rem- en bandengeluiden wanneer ook een elektrisch voertuig tot het uiterste wordt gedreven. Aan de buitenste meetposten wordt hiervan nauwelijks iets waargenomen. Het is dan ook in die zin dat een duurzame uitbouw van Circuit Zolder zal moeten verlopen. Bovendien is het plaatje ook politiek verdedigbaar. Door de aanleg van een

park van zonnetrackers wordt een groot gedeelte van de voor Circuit Zolder benodigde stroom in situ ontwikkeld. De op te laden voertuigen kunnen dus gebruikmaken van ter plaatse opgewekte stroom.

Zo heeft het Clean Week 2020-concept dat in mei voor de 3<sup>de</sup> keer werd georganiseerd wel een hele beweging op gang gebracht. Helaas is dit nog een evenement dat bijzonder subsidie-afhankelijk is – zoals vrijwel elk nieuw initiatief in deze groene beweging – en bestaat de vrees dat deze steun niet wordt bestendigd. Dat zou jammer zijn, net op het ogenblik dat het concept ook internationaal aanslaat. Ook puur sportief staat de FIA – de internationale autosportfederatie – op een doorbraak, want er wordt een volwaardig kampioenschap aangekondigd voor 2014. Dat brengt heel wat afgeleide producten met zich die straks zorgen voor een heel andere beleving van de motorsport. Circuit Zolder zou daar als pionier van mogen meeprofiteren, gesteld dat men instemt met het voorstel om deze vorm van autosport niet meteen naar de steden te exporteren, maar deels te behouden op oudere circuits zoals Circuit Zolder, waar een directe beleving nog mogelijk is. In die optiek is deze directie weer op kruistocht getrokken door middel van een oproep aan de FIA.

De elektrische beleving moet veel verder gaan dan de racerij natuurlijk, wil Circuit Zolder hiermee een toekomst uitbouwen. Zo zou in elk van de nu nog ongebruikte zones een vorm van elektrische beleving kunnen gecombineerd worden met opleiding en fun. Op die wijze krijgt de incentivemarkt nieuwe elementen aangereikt waardoor de redenen om voor Circuit Zolder te kiezen, versterken. Elektrische karting is er eentje van, een met zonnepanelen overdekte garage voor alle vervoersmodi een ander: Segway, fiets, scooter, motor, clubcar, auto, bestelwagen, bus, truck en zelfs vorklift, het zijn allemaal voertuigen die in een soort van proeftuinopstelling kunnen worden uitgetest ten voordele van de industrie. Van daar naar extra beleving tijdens bedrijfsuitstappen met al deze voertuigen is slechts een kleine stap. Gesteld dat deze stappen niet botsen met de beperkingen van de vergunning, zoals het gebruik van feestmuziek ter ondersteuning.

Circuit Zolder heeft zich in het afgelopen jaar ook op het vlak van toeristische ontwikkeling weer aanvaardbaar gemaakt. Zelfs Toerisme Vlaanderen en a fortiori Toerisme Limburg beschouwen deze site weer als meer dan enkel een locatie voor sportbeleving. In het diversificatietraject dat enkele jaren geleden werd voorgesteld, stond de uitbouw van Circuit Zolder als een toeristische site mee voorop, maar dit element heeft nog meer nood aan subsidies dan eerder aangehaalde elementen. In die zin is het verheugend om vast te stellen dat Toerisme Limburg voor een promotiebudget heeft beslist dat de elektrische beleving van het nieuwe product “De Wijers” vanuit Circuit Zolder laat starten. Ter plaatse zijn de nodige voorzieningen al getroffen, het is nu wachten op de juiste partners om hiermee aantrekkelijke producten te ontwikkelen.

Circuit Zolder heeft op korte termijn de juiste impuls nodig. Een signaal dat het ingeslagen pad het juiste is en dat er tijd wordt vrijgehouden om die weg te bewandelen. In die zin stemt de vigerende exploitatievergunning niet overeen met de noden van de diversificatiestrategie. Het is dan ook maar te hopen dat hier op een pragmatische manier oplossingen voor worden gevonden.