

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 Thierry Deflandre Algemeen Directeur 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 het management team 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 uiterlijk op vrijdag 28 maart 2014 een bijeenkomst te beleggen waarin de gegevens in dit document kunnen worden toegelicht.

Algemene terugblik 2013:

“De toestand van de patiënt is dramatisch, maar niet hopeloos”, zo stond vorige jaren op deze plaats. In 2013 zou je kunnen stellen dat de patiënt, na nog eens één zware hartaanval weliswaar een tijdlang aan de beademing lag, maar dat het hem inmiddels weer wat beter gaat. De viering van het 50 jarig bestaan van Circuit Zolder is met beperkte middelen gevierd en de gevolgen van het annuleren van het New Race Festival hebben zich nog laten voelen tot aan de 24 Hours of Zolder met een (te) beperkt startveld. Dankzij de drastische sanering van de kosten eindigt Circuit Zolder 2013 in financieel evenwicht wat de vooruitzichten voor de volgende jaren redelijk maakt.

Annus horribilis? Bis ?

Ook in 2013 hadden we een zeer moeilijke seizoenstart met annulering van het New Race Festival een week voor de proef ten gevolge van poging tot zelfdoding van de externe organisator. Dezelfde persoon was ook de promotor van de Special Open Trophy, een kampioenschap van CN Prototypes en Sportscars, waarvan er in 2012 meer dan 10 wagens deelnamen aan de 24 Hours of Zolder. Verder kampten we met series waarbij bij de startprocedure meer interventievoertuigen werden ingezet dan er racewagens aanwezig waren. En dit niet alleen ten gevolge van de algemene

economische situatie maar ook door de gebrekkige aanhang van de autosport in België. Na de moeilijkheden met de Bond, de annulering van Le Mans Series en Lamera Cups in 2012 leek de mood er niet naar om groots uit te pakken voor onze 50 jaar viering. De commerciële uitbating werd uit handen gegeven maar noodzaakte heel wat opvolging en leidde tot heel wat frustratie van de nostalgische ‘anciens’.

Circuit Zolder was niet enkel het eerste A-weekend kwijt, waardoor een pak inkomsten in rook opgingen, maar ook werd er op de voorafgaande donderdagen amper getraind, werden er nauwelijks of geen mezzanines geboekt, geraakten de VIP-loges niet op jaarbasis verhuurd, enzovoorts. Op basis van de negatieve ervaring van het vorig jaar werd er niet meer gepoogd dit weekend te recupereren in de tweede helft van het jaar omdat dit het evenwicht tussen weekends mét en zonder ingedeelde activiteiten zou verstoren.

In 2013 werd er verder drastisch gesaneerd : 1) de marketing ploeg werd van 3 naar 2 gereduceerd en 2) er werd afscheid genomen van de Sustainability Manager en zijn taken werden verdeeld over de Algemene Directeur en het management team en 3) in december werd de beslissing genomen afscheid te nemen van de Sales Manager en deze functie te consolideren met de marketing. Ook werd er zeer strikt de knip gehouden op alle uitgaven en investeringen en werd er veel focus gelegd op ruildeals i.p.v. cash out. Dit liet ons toe het jaar af te sluiten met financieel evenwicht en geeft moed voor de volgende jaren.

Het besluit Schauvliege

Het is dan ook gewoon cynisch, of misschien bijna onwezenlijk om bij dit alles te moeten lezen dat de door de **Raad van State** aangestelde expert en geluidsspecialist in verband met het besluit Schauvliege via een kromme redenering tot de vaststelling komt dat er nu meer geluid op de omgeving neer straalt dan ten tijde van de vergunning Tavernier.

Ter herinnering: de in consensus met de omgeving verworven exploitatievergunning van mevrouw Dua uit 2000 werd gedurende vier jaren zonder problemen noch ernstig te nemen klachten toegepast. En toch, zonder overleg en dus voorbijgaand aan de hoorplicht ondertekende de pas kort aangestelde minister Tavernier op de laatste dag van zijn mandaat in 2004 een aanpassing waarin de “*vrije trainingen op donderdag*” steeds als regionale activiteiten dienden te worden beschouwd, waardoor deze aan een maximaal geluidsniveau van 105 dB(A) per individueel voertuig moesten worden verreden. Omwille van de slechte formulering van dit besluit is er evenwel nauwelijks een beperkte donderdag geweest, tenzij deze die door Circuit Zolder als daadwerkelijk regionaal werden bestempeld, zoals de vergunning Dua dat trouwens voorzag. Tot driemaal toe poogde de Vlaamse regering de tekst van Tavernier te wijzigen, maar geen enkele aanpassing doorstond nadien de toets van de Raad van State. In de vergunning Schauvliege van 2009 doet Circuit Zolder een bijzonder zware toegeving door vrijwillig – en definitief! – 13 A-dagen af te staan tijdens het winterseizoen om het eventuele gehakketak tijdens de zomer te vermijden. De Raad van State wilde ditmaal echter eindelijk wel eens weten of er door de vergunning Schauvliege al dan niet een verzwaring voor de omgeving was.

Zoals dat meestal het geval is, beseffen externen zoals de expert – maar dat geldt soms ook voor de overheid – duidelijk niet dat een bedrijf als Circuit Zolder zich voortdurend en steeds in een internationale omgeving bevindt. In de tabellen van de expert lees je soms dat “*de exploitant bepaalt of een activiteit al dan niet internationaal is*”. Dat geeft aan dat Circuit Zolder de mogelijkheid zou hebben om naar eigen goeddunken en op eender welk ogenblik zijn agenda in te vullen, maar dat is geenszins het geval.

Meer specifiek dient Circuit Zolder zijn agenda drie maanden op voorhand te laten goedkeuren door LNE en heeft het dan nog nauwelijks de mogelijkheid om daarvan af te wijken, zoals hoger trouwens duidelijk is gemaakt. Resultaat is dat je dus zo ver van tevoren niet kon en niet kan inschatten wie er op welk ogenblik op een donderdag gaat opduiken; net daarom zijn die donderdagen altijd – sinds het ontstaan van het onderscheid tussen dagen met en zonder geluidsbeperking – als internationaal te beschouwen geweest.

Daaraan hebben noch de basisvergunning van de deputatie in '99, noch de vergunning Dua van 2000 iets willen veranderen. Tavernier maakte van de donderdagen zonder verder nadenken regionale activiteiten, uitgezonderd de donderdagen voorafgaand aan een internationaal A-weekend. Maar de donderdagen voorafgaand aan de voornaamste weekends van drie dagen – normaal toch de belangrijkste evenementen! –, net dààr mag volgens geen enkele vergunning een ingedeelde activiteit plaatsvinden... Als de overige donderdagen dan niet internationaal en dus onbeperkt in geluid zouden zijn, wanneer zouden dan de voornaamste disciplines op voorhand kunnen komen trainen?

Deze anomalie in het verhaal Tavernier wordt echter door de expert niet ontdekt, niet begrepen of niet correct geïnterpreteerd. De expert zegt zich nochtans te beperken tot de teksten. De onzorgvuldige bewoording van Tavernier is evenwel de oorzaak van dit hele dispuut. Zeker bij de letterlijke lezing van dit besluit – en Circuit Zolder werd hierin jarenlang gevolgd door LNE Vergunningen en Inspectie – kom je er niet rond dat als er geen “*vrije trainingen*” worden georganiseerd op de bewuste donderdagen, er dan ook geen geluidsbeperking geldt, tenzij de uitzonderingen en vooral de dagen die Circuit Zolder in het verleden zélf als regionale dagen klasseerde, omdat er dan exclusief met regionale voertuigen en licenties werd getraind en geracet.

Na uitvoerig overleg met onze juridische adviseurs alsmede met de administratie van minister Schauvliege werd het bestreden ministerieel besluit van 27 augustus 2009 op 19 juni opgeheven en velde op 3 oktober de Raad van State een arrest waarbij werd geconcludeerd dat er geen onderwerp meer was tot nietigverklaring. Na dringend overleg met LNE Vergunning en Inspectie werd er in de zomer reeds beslist om onmiddellijk en consequent de regels toe te passen volgens de exploitatievoorwaarden van toepassing zoals opgenomen in de milieuvergunning afgeleverd door de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur op 7 januari 2000.

Circuit Zolder een Wereld Op Wielen (WOW)

2013 gaat in Limburg ook de geschiedenis in als zijnde het SALK jaar namelijk waarbij naarstig gezocht wordt naar de gepaste maatregelen om de eind 2012 aangekondigde sluiting van Ford in Genk te compenseren met reconversie maatregelen. Hierbij heeft Circuit Zolder zich intensief geprofileerd met diversificatie trajecten die niet opgenomen werden in het strikte kader van jobcreatie binnen SALK maar wel een breed politiek draagvlak krijgen op gemeentelijk, provinciaal en regionaal vlak.

Hierbij denken we aan de subsidiering van de aanbouw van de BMX 8 meter startheuvel in het kader van de Wereldkampioenschappen 2015, de plannen rond een Velodroom Limburg, de plannen rond een Rijvaardigheids Centrum Limburg, een Smart Lab Clean Mobility en een bovengemeentelijk bezoekerscentrum van de Wijers.

Vanaf 2014 zal er dan ook breed gecommuniceerd worden dat Circuit Zolder meer is dan auto en moto-racerij maar een wereld op wielen waar er 7 dagen op 7 speel leer en test activiteiten zijn voor publiek van 7 tot 77.

Diversificatie van de permanente en niet-permanente activiteiten moet onvermijdelijk leiden tot de oprichting van een veelzijdig domein, waar diverse gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde producten worden aangeboden rond een centraal thema van de mobiliteit. Of hoe een visie van 1963 meer dan ooit actueel is.