



Gemeente
Zandvoort

Evaluatie Formule 1 2021

Lessen en
aanbevelingen

Voorwoord

In 2022 komt de Formule 1 opnieuw naar Zandvoort. Ook dan zullen miljoenen ogen weer op Zandvoort gericht zijn als de koningsklasse van de autosport onze mooie badplaats aandoet.

Er van uitgaande dat er dan geen coronamaatregelen meer zullen zijn, zoals we die het afgelopen jaar hebben gekend, zal de 2022-editie alleen maar groter worden. Meer bezoekers, meer side-events en een nog groter feest in ons dorp en de regio.

Bij het organiseren van die komende Formule 1 kijken we natuurlijk terug naar september van dit jaar. Want, na 36 jaar keerde in 2021 de Formule 1 weer terug naar Zandvoort.

Na de teleurstelling van 2020, waar zes weken voor de race deze geannuleerd werd, ging het evenement dit jaar toch door. Eindelijk is 'de laatste Zandvoortse Grand Prix' niet meer die van 1985, maar is die nu van 2021!

Maar ook 2021 was lang onzeker. Pas op 13 augustus, drie weken voor de race, werd definitief bekend hoe en onder welke coronawaarden het evenement georganiseerd mocht worden.

Zowel de organisatie op het circuit, als alle andere betrokkenen hebben continue moeten anticiperen op versoepelingen maar vaak ook verzwaringen van de coronamaatregelen.

Ook voor onze ambtelijke organisatie betekende dit continue improviseren. Het Programmteam F1 heeft daarbij een ongelofelijke klus geklaard waarvoor wij onze grote waardering uitspreken. Dit relatief kleine, maar hechte team heeft er voor gezorgd dat we terug kunnen kijken op een geweldig en succesvol evenement wat Zandvoort enorm op de kaart heeft gezet.

Veel foto's in deze evaluatie zijn door de leden van dit programmteam gemaakt en geven daarmee een mooi beeld 'achter de schermen'.

Er zijn zeker zaken anders gegaan dan verwacht, verkeerd ingeschat of niet goed gepland. U zult daarover ook in deze evaluatie lezen. Daar leren we van. De Formule 1 van 2021 is niet meer te vergelijken met die van 1985. Stonden bezoekers toen uren in de file, nu kwam nog geen 5% met de auto.

De Grand Prix van 2021 heeft de bakens verzet. We hebben met elkaar bewezen dat het mogelijk is om in een zeer hoge frequentie treinen te laten rijden. Dat een evenement zonder zwerfvuil te organiseren is en dat een goed mobiliteitsplan er voor zorgt dat duizenden mensen op de fiets naar Zandvoort komen. Grote complimenten dan ook aan de organisatie van de Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix, Zandvoort Beyond, de vervoerders, hulpdiensten en alle anderen die meegewerkt hebben. Speciale dank ook aan de vele vrijwilligers die vanuit het hele land op heel veel manieren meegeholpen hebben.

De evaluatie die voor u ligt geeft inzicht in de manier waarop de gemeente Zandvoort de terugkeer van de F1 georganiseerd heeft. Deze evaluatie is onze basis voor de komende edities. Wij nodigen u uit om te leren van onze ervaringen en kijken graag samen met u vooruit naar 2, 3 en 4 september 2022.

David Moolenburgh

Raymond
van Haeften

Burgemeester

Wethouder



Managementsamenvatting



In dit rapport blikt de gemeente Zandvoort terug op het Formule 1-evenement 2021: de Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix georganiseerd door de Dutch Grand Prix organisatie (DGP) en de side events georganiseerd door de stichting Zandvoort Beyond. De lessen en aanbevelingen zijn tot stand gekomen met behulp van alle samenwerkingspartners, overheden, veiligheidsdiensten en organisatoren die betrokken waren bij de voorbereiding en uitvoering. De genoemde lessen en aanbevelingen voor volgende edities zijn niet alleen bedoeld voor de gemeente Zandvoort. Wat duidelijk uit de evaluatie naar voren komt is dat er voor een succesvol, veilig en bereikbaar evenement van deze omvang intensieve samenwerking nodig is tussen veel partijen. Het is de bedoeling van de gemeente om de positieve punten te versterken en te leren van de zaken die minder goed zijn verlopen.

De gemeente Zandvoort kijkt terug op een goed verlopen evenement, waarbij Zandvoort op de kaart is gezet in de regio, Nederland en de rest van de wereld. Het mediabereik nationaal en internationaal was boven verwachting, er verschenen ruim 11.000 mediaberichten. In Nederland alleen al waren er ruim 18 miljoen tv-kijkers tijdens de evenementdagen naar programma's over de Formule 1. Ook regionaal is tevredenheid over het (inter)nationale bereik van berichtgeving over het side events programma, zeker voor een evenement dat voor de eerste keer plaatsvond. Het dorp werd door Zandvoort Marketing samen met de ondernemers en bewoners met citydressing, toolkits en vlaggen in Formule 1-sfeer gebracht.

De Dutch Grand Prix was het eerste grote evenement dat plaatsvond in coronatijd. Hierdoor waren alle ogen op Zandvoort gericht, ook vanuit de politiek en de media. Op het circuitterrein was sprake van een testen-voortogang evenement, 1,5 meter afstand houden was binnen de evenementmaatregelen van de overheid niet verplicht. De activiteiten van de side events door Zandvoort Beyond vielen in de categorie doorstroomevenement. In de weken na de Formule 1 bleek er slechts een zeer beperkt aantal coronabesmettingen te herleiden naar het evenement. Als gevolg van de coronapandemie en wisselingen in de routekaart van de rijksoverheid, heeft het voorbereidingstraject van alle partijen een grote mate van flexibiliteit en extra inzet gevraagd.

Met deze eerste editie is een goede inhoudelijke basis gelegd en de plannen voor 2021 zullen dan ook het vertrekpunt zijn voor de komende edities. Editie 2021 vormde het toetsmoment in praktijk van zeer zorgvuldige voorbereidingen op papier. In de praktijk bleek dat de zeer zorgvuldige voorbereidingen heel goed uitpakten. Daar mogen de gemeente Zandvoort en alle samenwerkingspartners trots op zijn.

Er hebben zich geen noemenswaardige veiligheidsincidenten voorgedaan, er waren geen calamiteiten. De uitgebreide voorbereidingen, professionaliteit, flexibiliteit en inzet van de operationele partners, veiligheidsdiensten en organisatoren tijdens de voorbereidingen en de uitvoering droegen hier in grote mate aan bij. Op vrijdag bleken bepaalde gedeelten van het evenemententerrein druk, met name door een technische storing. Er zijn extra maatregelen

genomen op zaterdag en zondag, waardoor de doorstroming van mensen beter verliep. Het centrum van Zandvoort liep na afloop van het programma op het circuit snel vol. De handhaving van de gemeente, DGP, Zandvoort Beyond en de politie hielden het verloop en de drukte nauwlettend in de gaten. Partijen troffen verschillende maatregelen om toe te zien op de geldende coronaregels en zo nodig te handhaven.

Het mobiliteitsplan, inclusief het systeem van doorlaatbewijzen, heeft zijn vruchten afgeworpen. Tijdens het evenement reden er twaalf treinen per uur naar Zandvoort. De in- en uitstroom op station Zandvoort verliep zeer efficiënt en effectief door de inzet van NS en ProRail. Dit is ook af te lezen aan het percentage bezoekers dat met de trein naar het circuit is gekomen (ongeveer 40%). Ook is zeer veel gebruik gemaakt van de fiets (39%). Slechts een minimaal percentage van het totale aantal bezoekers (<5%) kwam met de auto naar het evenement. Er ontstonden dan ook geen files richting Zandvoort. In de regio-gemeenten bleef de gebruikelijke overlast, vergeleken met zonnige stranddagen en een vergelijkbaar aantal bezoekers die naar de kust willen, achterwege.

De weken voorafgaand aan de Formule 1 ontstond er in de regio veel onrust onder bewoners en ondernemers over de doorlaatbewijzen. De uitgifte van de doorlaatbewijzen voor Zandvoort, Bloemendaal en Haarlem verliep niet goed. Door tijdens het evenement extra maatregelen te nemen, zijn er geen problemen ontstaan en bleef de leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid in orde.

Het genereren van – in het bijzonder economische – spin-off is één van de belangrijkste doelstellingen voor de gemeente Zandvoort. Doordat Zandvoort wereldwijd bekend is geworden door de Formule 1, hoopt de gemeente hier langdurig van te profiteren door bijvoorbeeld structureel meer toeristenbezoek aan Zandvoort. Uit een extern onderzoek van de Breda University of Applied Sciences (Buas) komt naar voren dat de toegevoegde waarde die door de DGP gecreëerd wordt, in Zandvoort 8,9 miljoen euro is. De toegevoegde waarde voor de MRA-regio (inclusief Zandvoort) is 23,2 miljoen euro. In Zandvoort hangen 244 banen samen met de DGP en in de MRA-regio (inclusief Zandvoort) zijn dit er 498. De totale bestedingen van bezoekers en organisatie zijn respectievelijk 52,1 miljoen euro in Zandvoort en 74,4 miljoen euro in de MRA-regio (inclusief Zandvoort). De additionele bestedingen bedragen 22,3 miljoen euro in Zandvoort en 44,5 miljoen in de MRA-regio (inclusief Zandvoort). De bedragen liggen hoger dan in het prognose onderzoek van Decisio uit 2017. Deze verschillen zijn te duiden door feitelijke verschillen in de bestedingen van de bezoekers en van de DGP-organisatie. Het gaat om verschillen in aannames over het aantal bezoekers, de kosten van de verbouwing van het circuit en de uitgaven van bezoekers aan eten, drinken en merchandise.

De beleving en daarmee sociale en maatschappelijke impact van het evenement concludeert Buas als zeer hoog. Bewoners geven in vergelijking met bezoekers en ondernemers het hoogste gemiddelde rapportcijfer aan het evenement, namelijk een 8,9 (op een schaal van 1 tot 10). De meest genoemde positieve effecten die bewoners het evenement toedichten, zijn het op de kaart zetten van Zandvoort, het versterken van het imago en de bijdrage aan de lokale economie. Bezoekers op het circuit hebben met name de sfeer, de bereikbaarheid van

Zandvoort en de organisatie hoog gewaardeerd (ook boven de 8). Bezoekers die niet het circuit maar het dorp bezochten, waren eveneens te spreken over de goede sfeer die in Zandvoort hing. Zij gaven aan zich welkom te voelen in Zandvoort. Ondernemers gaven gemiddeld een 8,7 als rapportcijfer voor de sfeer in het dorp. Ook de sfeer in het eigen bedrijf tijdens het raceweekend werd hoog gewaardeerd. Ondernemers geven in vergelijking met bewoners wel vaker aan dat ze overlast ervaren hebben, zoals de bereikbaarheid voor leveranciers.

DGP en de gemeente Zandvoort hebben een gezamenlijke strategie om een zo duurzaam

mogelijk evenement te organiseren binnen de beschikbare tijd. Daarmee wil het de groenste race op de kalender worden. Dit lijkt gelukt te zijn en de Grand Prix van Zandvoort heeft een nieuwe benchmark neergezet voor andere Grand Prix's. De werking van het mobiliteitsplan, en daarmee het grote aantal bezoekers dat met OV of fiets naar het circuit komt, maakt het evenement op zichzelf al duurzamer dan andere soortgelijke evenementen in Nederland. Door deze duurzame manier van reizen is de CO₂-voetprint kleiner dan van een vergelijkbaar evenement. Ook andere kleinschaligere maatregelen bleken succesvol. Er was weinig zwerfafval te vinden, mede door de succesvolle



implementatie van een statiegeldsysteem. Desondanks zien we nog veel mogelijkheden om het evenement nog duurzamer te organiseren, zoals in het vervoer van gasten en VIPs en het verder verhogen van de mate van afvalscheiding. Andere verbeterpunten zijn te vinden in CO₂-compenserende maatregelen en het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen.

In dit evaluatierapport staan de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen. Dit is een veelheid aan punten omdat de gemeente zoveel mogelijk wil leren van de opgedane ervaringen.. De gemeente wil deze punten graag verder bespreken met de organisatoren en samenwerkingspartners bij de (operationele) voorbereidingen voor komend jaar. De belangrijkste overkoepelende lessen staan hieronder genoemd.

Verbinding tussen Dutch Grand Prix en side events in Zandvoort verbeteren

De verbinding tussen het Formule 1-evenement op het circuit en de side events in het centrum en langs de boulevard kan beter. Het hele dorp, de openbare ruimte en de loopstromen waren erop gericht om de bezoekers snel en veilig van en naar het circuitterrein te krijgen. Door zowel loopstromen, citydressing en de openbare ruimte (bijvoorbeeld de locatie van fietsparkeerplaatsen en hekken) anders in te richten kan een bezoek aan het dorp aantrekkelijker en makkelijker worden gemaakt. De belangen van het dorp moeten een prominentere plek krijgen in de (fysieke) inrichting van het totale Formule 1-evenement. Ook is een betere spreiding van de bezoekers over Zandvoort van belang. De zuidkant van de boulevard was zeer rustig. Zandvoort Beyond wordt gevraagd een variant uit te werken voor het dorp, met als uitgangspunt een zo optimaal mogelijk programma met zoveel

mogelijk ruimte voor de lokale ondernemers en een sterkere bijdrage aan de spreiding van het publiek. Aansluiting bij de behoefte van de verschillende type bezoekers van de Formule 1 is daarbij een aandachtspunt.

Flexibiliteit in de planvorming in verband met coronaontwikkelingen

Gezien de actuele coronaontwikkelingen en onzekerheid over coronarichtlijnen voor evenementen moet er ook in 2022 rekening worden gehouden met de benodigde flexibiliteit qua inzet en toetscapaciteit bij de gemeente en partners. De gemeente zal haar grenzen daaromtrent duidelijk aangeven. De organisatoren DGP en Zandvoort Beyond moeten aangeven met welke scenario's zij rekening houden en daar hun plannen op voorbereiden. Deze scenario's en de inhoudelijke uitwerking daarvan dienen vroegtijdig met de gemeente en partners te worden gedeeld en afgestemd. In 2021 hield de gemeente rekening met de start van de operationele voorbereidingen vanaf 1 juni (drie maanden van tevoren). Dat was benoemd als 'go-no go' moment in verband met Covid-19. De praktijk heeft uitgewezen dat eerder dan drie

maanden van tevoren gestart moet worden, zodat ook tijdig wordt begonnen met andere publiekscommunicatie en de voorbereiding voor de uitgifte van doorlaatbewijzen.

Eerder starten met voorbereiding en uitgifte van doorlaatbewijzen

Het gebruik van doorlaatbewijzen blijft het belangrijkste instrument om overlast voor bewoners zo beperkt mogelijk te houden. Wel moeten er op basis van de ervaringen van 2021 aanpassingen plaatsvinden aan de hoeveelheid verschillende doorlaatbewijzen, het gebied en de manier van uitgifte. Er waren uiteindelijk veel meer doorlaatbewijzen in omloop dan waarop was gerekend. Een deel hiervan kwam, illegaal, in bezit van taxi's van buiten Zandvoort wat leidde tot te veel verkeersbewegingen nabij het circuit. Tijdens het weekend was extra handhavingsinzet vanuit DGP (verkeersregelaars) en politie nodig. De gemeente wil bij de start van de voorbereidingen duidelijker afspraken maken over de verantwoordelijkheden van de gemeenten (Zandvoort, Bloemendaal en Haarlem) en de Dutch Grand Prix.

Toezicht en handhaving en samenwerking tussen partijen optimaliseren

Tijdens het evenement zijn er zowel op het circuit, in de omgeving van het circuit, in het duingebied, op het water, in de lucht en rondom het station diverse partijen actief die toezicht houden en wanneer nodig handhaven. Partijen zijn blij met de samenwerking en zien tegelijkertijd mogelijkheden om deze verder te verbeteren. Het integraal handhavingsarrangement kan scherper met een duidelijkere verdeling van verantwoordelijkheden en eenduidige coördinatie en goede onderlinge communicatie (korte lijnen) tijdens de evenementdagen.

Betere publiekscommunicatie en meer richten op de behoefte van doelgroepen

De communicatie vanuit de gemeente Zandvoort, DGP, Zandvoort Beyond en Zandvoort Marketing kan meer toegespitst worden op diverse doelgroepen. Bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden moeten de voor hen relevante informatie krijgen. De informatie over de bereikbaarheid van Zandvoort en parkeren is veelomvattend. Er zou meer communicatie specifiek voor een bepaald gebied binnen Zandvoort (en de regio) kunnen worden gemaakt. Hierdoor voelen deze groepen zich ook beter geïnformeerd. Dit geldt niet alleen voor Zandvoort, maar ook buurgemeenten kunnen geactiveerd worden om eerder en actiever te communiceren, zodat ook hun inwoners beter op de hoogte zijn van de komst van de F1 en de mogelijke gevolgen hiervan in bepaalde wijken en gebieden.



Inhoud

1. Vooraf	7	3.5 Toegankelijkheid evenement	26
1.1 Inleiding	7	3.6 Communicatie	26
1.2 Aanpak en proces van deze evaluatie	8	3.7 Camping	29
1.3 Leeswijzer	8	3.8 Openbare ruimte: gebruik en afval	30
2. Algemeen	9	4. Doel 2: economische, sociale en maatschappelijke spin-off genereren	31
2.1 Vooraf	9	4.1 Resultaten WESP-studie	31
2.2 Covid-19	9	4.1.1 Economische spin-off	31
2.3 Samenwerking en draagvlak	10	4.1.2 Sociaal-maatschappelijke spin-off	32
2.4 Integrale aanpak voorbereidingen en operatie	14	4.1.3 Aanbevelingen Impactstudie	33
2.5 Citymarketing	15	4.2 Zandvoort Beyond	33
2.6 Planning en draaiboek	16	5. Doel 3: Duurzaamheid	35
2.7 Openbaarheid van documenten	17	5.1 Inleiding	35
3. Doel 1: Faciliteren van een veilig en bereikbaar evenement	18	5.2 Duurzaamheidsstrategie DGP	35
3.1 Veiligheid	18	5.2.1 Mobiliteit	35
3.1.1 Veiligheid algemeen	18	5.2.2 Verbinding met de regio	36
3.1.2 Crowdmanagement	18	5.2.3 Hernieuwbare energie	36
3.2 Vergunningen	19	5.2.4 Behoud van grondstoffen	36
3.3 Schouwen, toezicht en handhaving	20	5.3 Zandvoort Beyond	37
3.4 Mobiliteit	21	6. Structurele maatregelen	39
3.4.1 Mobiliteitsplan	21		
3.4.2 Regionaal verkeersmanagement en Tactische Tafel Mobiliteit	23		
3.4.3 Doorlaatbewijzen	24		
3.4.4 Parkeren	26		

1. Vooraf

1.1 | Inleiding

Deze evaluatie beschrijft vanuit het perspectief van de gemeente hoe de voorbereiding (inclusief vergunningverlening) en uitvoering van de Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix 2021 en de F1 side events van Zandvoort Beyond 2021 is verlopen. Daarbij moet aangetekend worden dat beide evenementen niet volledig zijn doorgegaan. De evaluatie is bedoeld om lessen voor de komende edities te trekken, het is een leerwerk. De focus van de gemeente ligt

daarbij in de eerste plaats op het optimaliseren van de bereikbaarheid en veiligheid en het minimaliseren van de overlast. In en om Zandvoort, voor en tijdens het evenement. In de tweede plaats is de gemeente gericht op extra, in het bijzonder economische, maar ook de sociale en maatschappelijke spin-off voor de ondernemers en bewoners van Zandvoort en de regio. Tot slot is aandacht voor een zo duurzaam mogelijk georganiseerd evenement waarbij bewuste keuzes zijn gemaakt ten opzichte van de impact op het milieu en de samenleving.

Om het evaluatiedocument overzichtelijk en bruikbaar te houden, ontbreken uitvoerige beschrijvingen of analyses van gebeurtenissen in de aanloop van of tijdens het evenement. De rapportage concentreert zich op bevindingen en aanbevelingen. Deze bevindingen zijn binnen de gemeente en haar partners opgehaald en zijn soms gebaseerd op subjectieve belevingen. Het geeft zicht op de geleerde lessen voor de volgende edities. Desondanks is deze evaluatie nog steeds omvangrijk en de geleerde lessen talrijk. Dat komt omdat dit in deze reeks, de eerste keer is dat het F1-evenement wordt georganiseerd. En omdat de gemeente samen

met alle betrokken partners de ambitie heeft om het elke editie weer beter te doen op hierboven genoemde doelstellingen.

De gemeente, organisatoren, hulpdiensten en betrokken partners beslissen samen tijdens de voorbereidingen voor de volgende keer welke aanbevelingen, en op welke wijze, kunnen worden doorgevoerd.



1.2 | Aanpak en proces van deze evaluatie

De uitkomsten beschreven in deze rapportage komen voort uit verschillende deelgebieden, overlegtafels, partijen en externe evaluatierapporten. De regionale of multidisciplinaire werkgroepen en overleggen (onder voorzitterschap van de gemeente Zandvoort) zijn bevestigd naar hun bevindingen over het doorlopen proces. Het gaat om het bestuurlijk overleg F1, de regionale begeleidingsgroep, de regionale werkgroep communicatie en de multidisciplinaire werkgroepen Veiligheid & Vergunningen en Toezicht & Handhaving en het camping overleg. Per thema (mobiliteit, veiligheid, side events, vergunningen, communicatie en duurzaamheid) is gekeken naar inhoudelijke en procesmatige verbeterpunten voor volgend jaar. De gemeente is deels (bij diverse onderdelen) samen met de organisatoren opgetrokken in de evaluaties. Zij zijn betrokken in de diverse werkgroepen en overleggen. DGP en Zandvoort Beyond hebben daarnaast hun eigen evaluaties uitgevoerd en deze resultaten met de gemeente gedeeld. De gemeente en DGP hebben tot slot samen een extern onderzoek laten uitvoeren naar de economische, sociale en maatschappelijke spin-off voor Zandvoort en de regio.

1.3 | Leeswijzer

Dit evaluatierapport is door het programma-team van de gemeente Zandvoort opgesteld en is bedoeld om integraal inzicht te geven in de bevindingen en aanbevelingen van de gemeente. De externe rapportages zijn te vinden op www.zandvoort.nl/formule1. Het gaat om:

1. Het externe evaluatierapport over de bestuurlijke samenwerking, opgesteld door Wieleman Communicatie;
2. Het externe onderzoek naar de spin-off voor Zandvoort en de regio, opgesteld door de Breda University of Applied Sciences volgens de landelijke WESP-methodiek (Werkgroep Evaluatie Sportevenementen);
3. De evaluatie van de Dutch Grand Prix organisatie (incl. duurzaamheid);
4. De evaluatie van de Stichting Zandvoort Beyond.

Het volgende hoofdstuk beschrijft de algemene bevindingen, onder andere over de lessons learned van corona, de samenwerking tussen partners en het maatschappelijk draagvlak, de integrale aanpak tijdens de voorbereidingen, de planning en het draaiboek voor volgende edities en de openbaarheid van documenten. Hoofdstuk 3 gaat in op het beantwoorden van de eerste doelstelling: het faciliteren van het evenement gericht op veiligheid en bereikbaarheid. Hoofdstuk 4 gaat in op de tweede doelstelling: het genereren van economische,

sociale en maatschappelijke spin-off. Hoofdstuk 5 gaat in op de derde doelstelling: een zo duurzaam mogelijk evenement. Hoofdstuk 6 is geen onderdeel van de evaluatie van de gemeente Zandvoort, maar gaat over de mogelijke structurele maatregelen voor Zandvoort en de regio op basis van de ervaringen met het Formule 1-evenement. Het Formule 1 evenement kan voor deze maatregelen als vliegwiel fungeren.



2. Algemeen

2.1 | Vooraf

De Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix in Zandvoort is in 2021 succesvol verlopen. De mobiliteitsaanpak heeft gewerkt. Bijna alle bezoekers kwamen met de pendelbus, openbaar vervoer, fiets of lopend naar het circuit. Er waren nagenoeg geen veiligheidsissues. De stemming in Zandvoort en de regio was feestelijk en gezellig. Het weer zat mee, de zon scheen prachtig en de windrichting stond richting zee voor minimale geluidsoverlast. En Max Verstappen won de race. Het feest was compleet.

De '0-meting', de eerste editie van de Formule 1 in Zandvoort in 2021, heeft een goede basis gevormd voor de komende edities. De gemeente Zandvoort is trots op deze prestatie en kijkt hier met een goed gevoel op terug. De gedegen voorbereidingen en de goede, zorgvuldige en efficiënte samenwerking tussen alle betrokken partijen zorgden voor een geslaagd eerste Formule 1 evenement in Zandvoort.

Dat betekent niet dat het automatisch volgende jaren ook weer allemaal goed gaat. Van meerdere kanten is in de evaluatie naar voren gekomen dat de uitdagingen voor de 2e editie niet onderschat moet worden. Naar verwachting zijn er dan meer bezoekers. De boodschap van

ontmoediging van autogebruik en de aanmoediging van het OV en de fiets moet daarbij blijvend onderstreept worden. Als er minder of geen coronamaatregelen zijn, zijn er volgend jaar ook meer side events in Zandvoort en de regio. Dit kan bezoekers aantrekken die alleen voor deze events komen. Dit moet goed in de planvorming worden meegenomen.

Een algemene aanbeveling die naar voren komt is:

- › Bij de planvorming/-toetsing in 2022 specifieke aandacht besteden aan risico's die zich niet eerder hebben voorgedaan (toeloop van bezoekers zonder kaartje, langdurige uitval van treinen, toename gebruik auto, slecht weer e.d.).

gaandeweg achterhaald. Ook in de laatste fase voor de operatie (rondom de persconferentie van het kabinet op 13 augustus 2021, slechts twee weken voor het evenement) waren er nog maatwerkafspraken nodig voor de operatie (binnen de kaders van de verleende vergunningen). Het feit dat de Formule 1 het eerste grootschalige sportevenement in Nederland na lange tijd was, zorgde voor een grote belangstelling vanuit het rijk. Dit heeft extra capaciteit en inzet gevraagd van de gemeente door (tot zeer kort) voorafgaand en tijdens het evenement veelvuldig met hen af te moeten stemmen (onder andere over welke verwachtingen zij hadden en welke maatregelen er golden) en hen te informeren over de stand van zaken.

Het was lange tijd onduidelijk of, en zo ja op welke manier, de side events en de F1-camping konden plaatsvinden. Er ontstond door Covid-19 tijdsdruk op het vergunningproces en ook op de voorbereiding van de operatie. Het vergunningstraject voor de side events liet lang op zich wachten. De gemeente startte pas vanaf 1 juni (na indiening van de evententenaanvragen door de organisatoren) met de operationele voorbereidingen om niet onnodig voorbereidende inzet te plegen en kosten te maken. Bepaalde operationele voorbereidingen konden zelfs pas starten na de persconferentie op 13 augustus 2021. De voorbereiding heeft op een aantal punten in een zeer krap tijdsbestek plaatsgevonden. Bijvoorbeeld het maken van afspraken over het gebruik van de openbare ruimte en alle bijbehorende regels, voor mobiliteit de uitgifte van de doorlaatbewijzen en voor veiligheid de aanvullende uitgangspunten voor ondernemers voor bijvoorbeeld sampling en

2.2 | Covid-19

De onzekerheid van de coronaontwikkelingen en de wisselende kaders vanuit de rijksoverheid hadden een grote impact op de voorbereidingen en uitvoering van het evenement. Zeker voor Zandvoort Beyond hebben de wisselende richtlijnen geleid tot meerdere bijstellingen van de plannen. Steeds weer moest door organisatoren, de gemeente Zandvoort, de regiopartners en diensten geanticipeerd worden en het voorbereidings- en beoordelingsproces deels opnieuw worden doorlopen. Dit vroeg veel extra inzet van alle betrokkenen. De omstandigheden maakten het proces rondom vergunningverlening lastiger. Bepaalde deadlines over een go of no-go werden niet gehaald of waren



uitstallingen. Er was te laat duidelijkheid over de benodigde inhoudelijke omgevingscommunicatie over de genoemde thema's. Ook was er te laat duidelijkheid over operationele aanvullende kosten, waardoor opnieuw onderhandelen met DGP laat in het proces (juni) nodig was.

In afwachting van de eerdergenoemde coronapersconferentie van het kabinet op 13 augustus 2021, is door Zandvoort Marketing pas daarna begonnen met de citydressing van Zandvoort (er is gewacht met het bestellen van citydressing items). Veel stakeholders vonden dit te laat.

Door de onzekere aanloop van het evenement wegens corona worstelden alle betrokken partners (de gemeente Zandvoort, DGP, Zandvoort Beyond en Zandvoort Marketing) regelmatig met wat er wel of niet gecommuniceerd kon worden. Ook na de persconferentie was dit nog een issue. Dit kwam omdat de genoemde maatregelen in de persconferentie voor veel evenementen, sectoren en personen (alsnog niet naar de Formule 1 i.v.m. de 2/3e bezetting) zeer teleurstellend was.

Door de coronapandemie zijn de programma's op het circuit (randprogrammering in de fanzone) en in het dorp niet volwaardig georganiseerd. Zandvoort Beyond heeft zo lang mogelijk een programma in de lucht gehouden om de loop vanaf het circuit naar het centrum van Zandvoort te bevorderen. Het kwam uiteindelijk tot een minimale variant voor het side eventsprogramma met een belangrijke rol voor de reguliere horeca. De voorbereidingen vonden voor het grootste deel online plaats, fysieke ontmoetingen waren minimaal.

De juridische 'coronadisclaimer' in de vergunning (ook extern juridisch getoetst) heeft goed gewerkt om binnen de wisselende coronarichtlijnen

van de rijksoverheid een lokale evenementenvergunning te verlenen.

Aanbevelingen volgende editie:

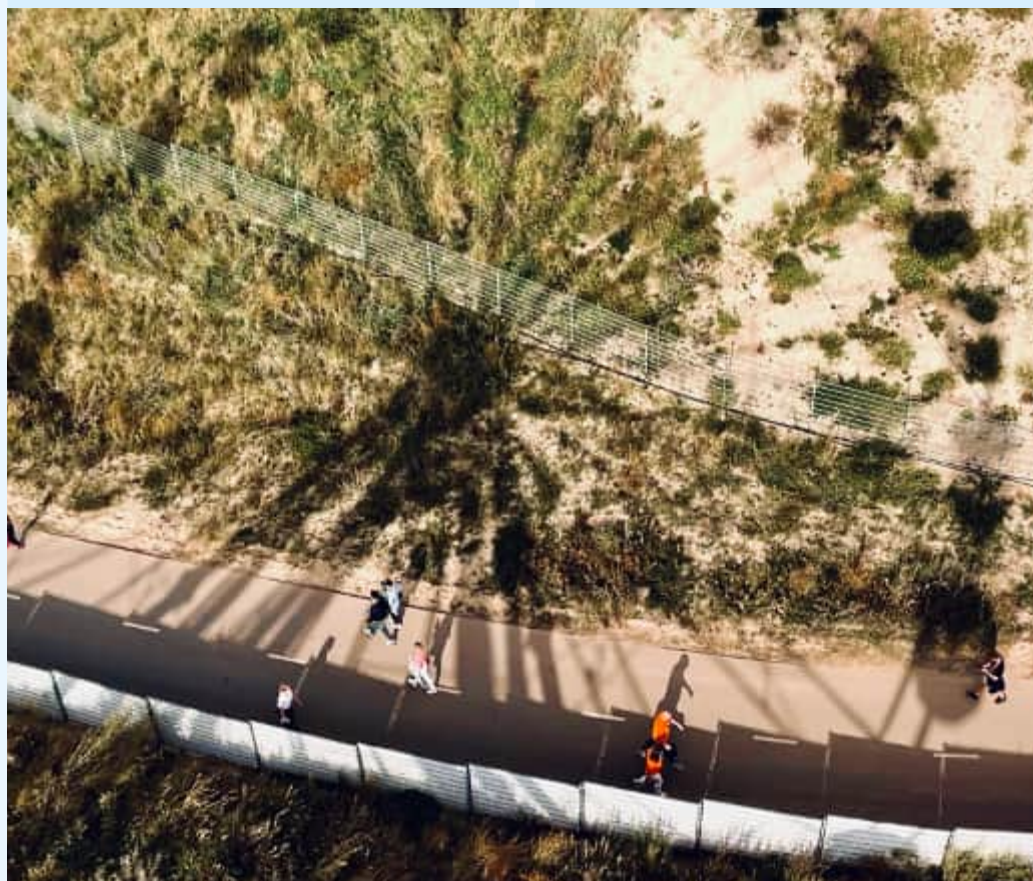
- › Rekening houden met de benodigde flexibiliteit qua inzet en toetscapaciteit bij de gemeente en partners, vanwege de actuele coronaontwikkelingen en onzekerheid over coronarichtlijnen voor evenementen in 2022;
- › Periodiek regulier overleg organiseren tussen gemeente en organisatoren

over coronaontwikkelingen en de consequenties daarvan voor de plannen en vergunningsaanvraag;

- › Vroeg (Q1 2022) duidelijkheid vragen aan de organisatoren met welke scenario's zij rekening houden in de planvorming en vergunningsaanvraag (Q2) en hierover afstemmen met de gemeente en haar partners. Dit scenario kan na aanvraag niet meer opgeschaald worden (toetsprocedure is dan afgerond). Afschalen kan alleen na akkoord van de gemeente en partners zoals verenigd in de

Werkgroep Vergunningen & Veiligheid en het Brede Overleg Mobiliteit;

- › Zandvoort Beyond vragen vroeg een 'plan B' (light-variant) uit te werken, met als uitgangspunt een zo optimaal mogelijk programma met zoveel mogelijk ruimte voor de lokale ondernemers;
- › Duidelijke deadlines afspreken: niet te lang meerdere scenario's en programma's in de lucht houden om langdurige onzekerheid te voorkomen;
- › Vooraf meer duidelijkheid en uitwerking krijgen van de organisatoren over de consequenties van een afgeschaald evenement als gevolg van coronaontwikkelingen en de uitwerking daarvan in operationele maatregelen die onderdeel zijn van de vergunning;
- › De integrale aanpak, onderlinge verstandhouding en wederzijds begrip optimaliseren door (zodra de coronarichtlijnen dat toelaten) het efficiënte, digitale maar onpersoonlijke vergaderen te combineren met interne en externe live bijeenkomsten en werksessies.



2.3 | Samenwerking en draagvlak

Samenwerking tussen partijen

Het evenement is in Zandvoort, maar de voorbereiding en realisatie hiervan kan niet plaatsvinden zonder de medewerking van partners. Dat zijn de betrokken nood- en hulpdiensten (o.a. kustwacht, KNRM en reddingsbrigade), politie en de veiligheidsregio (brandweer en GGD/GHOR), Rijkswaterstaat Noord-Holland, provincie

Noord-Holland, NS, ProRail, Connexxion, PWN, Staatsbosbeheer, Waternet, Natuurmonumenten, ODJ, ODNHN, ODNZKG, luchtzijdige partijen, Zandvoort Marketing, Spaarnelanden en de buurgemeenten Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemstede, Noordwijk, Velsen en Beverwijk. De vele deelnemende partijen hebben elk een eigen verantwoordelijkheid en rol te vervullen.

De samenwerking vond plaats in verschillende werkgroepen en overleggen. Op verschillende manieren heeft de gemeente Zandvoort aan de partners gevraagd naar de samenwerking. In zijn algemeenheid is de terugkoppeling hiervan dat de samenwerking tussen partners goed verloopt. Men is positief over het voor elkaar klaar staan om mee te denken (bijvoorbeeld de hulp vanuit Zandvoort en DGP bij het organiseren van bewonersbijeenkomsten in de regio), het samen werken aan de opgaven, de grote

oplossingsgerichtheid, de korte communicatielijnen, het goed benaderbaar zijn en het elkaar op de hoogte houden.

Een aantal zaken werd bijvoorbeeld last minute bekend of moest nog worden geregeld. Partijen hebben elkaar onderling steeds snel weten te vinden en zaken op kunnen lossen. Issues over bijvoorbeeld het mobiliteitsplan zijn in goede harmonie tussen de weg/terreinbeheerders, programmteam Zandvoort en DGP opgelost.

De afspraken tussen partijen waren over het algemeen duidelijk, de rolverdeling helder. De samenwerking tussen partijen (bijv. op het gebied van handhaving en gebruiksafspraken) wordt als een meerwaarde gezien. De nut en noodzaak van de verschillende overleggen wordt onderschreven. Kennis en kunde van de omgeving was duidelijk aanwezig. Er waren voldoende overlegmomenten, een gestructureerd proces met voldoende beslisinformatie en duidelijke acties die door de verantwoordelijke ook werd opgepakt. Het volledig doorlopen proces heeft veel inzet en capaciteit (in een aantal gevallen meer dan vooraf verwacht) gevraagd van betrokken medewerkers, zowel van de gemeente Zandvoort als van de partnerorganisaties. Door een aantal organisaties is ook meer kosten gemaakt dan vooraf ingeschat.

De gemeente Zandvoort heeft de regierol richting de regio en haar partners goed opgepakt en vervuld. Vanuit de gemeente werd de procesgang nauw gemonitord en op belangrijke momenten werd informatie gedeeld met de partners. Door de gemeente en DGP lag er voldoende beslisinformatie op tafel om de beoordeling hiervan goed en tijdig op te pakken binnen de eigen organisaties. Er is ook veel gedaan om de raadsleden tijdig en volledig te informeren: maandelijks mondelinge updates in de raadscommissie, raadsinformatiebrieven (ook regionaal) en meerdere technische sessies. Er zijn ook minder schriftelijke raadvragen of technische vragen gesteld dan het jaar ervoor.

Aandachtspunten voor de samenwerking voor de volgende editie zijn:

- › Blijvend aandacht besteden aan het benoemen van de eigen taken en verantwoordelijkheden van het voorbereiden en uitvoeren van weg/terreinbeheerderstaken, bijvoorbeeld op het gebied van communicatie (via



bewonersbrieven) of gebruik van terreinen (huurafspraken, ruimtelijk/juridische procedures of toezicht en handhaving);

- › Aandacht vragen bij alle partijen voor het tijdig en volledig meenemen en informeren van de verschillende collega's in de eigen organisaties en het goed in beeld hebben van de raakvlakken met de Formule 1 of de side events in de eigen organisatie of afdeling;
- › Eerder themabijeenkomsten beleggen (bijvoorbeeld over issues in het mobiliteits- of veiligheidsplan), in plaats van bilateraal blijven bespreken;
- › Tijdig zorgen voor de benodigde accreditaties voor het evenemententerrein en benodigde doorlaatbewijzen om elkaars werk makkelijker te maken;
- › Nadere inhoudelijke afstemming zoeken met de aangrenzende gemeenten en veiligheidsregio's (Noordwijk valt bijvoorbeeld in de veiligheidsregio Hollands Midden).

Samenwerking Gemeente - DGP

De gemeente en DGP maakten voorafgaand aan de voorbereidingen afspraken met elkaar in een samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst staat wat ieders taak en verantwoordelijkheid is. In de verhouding tussen gemeente en DGP schuurde het tijdens de voorbereidingen in 2021 een aantal keer. De verwachtingen over en weer van elkaars handelen en standpunten lopen op die momenten uiteen. De gemeente wil graag samenwerken met DGP, zij respecteert de positie van DGP als initiatiefnemer voor het evenement en heeft overall waardering voor de wijze waarop DGP het evenement organiseert. De gemeente treedt in deze samenwerking desalniettemin zakelijk

op. De gemeente is het bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid, het toetsen van het mobiliteitsplan en verantwoordelijk voor daaruit voortkomende verkeersbesluiten en is vergunningverlener. Er vindt een continue belangenafweging plaats tussen het algemeen belang van Zandvoort om de Dutch Grand Prix te faciliteren en de mogelijke hinder voor omwonenden en ondernemers. DGP wordt daarbij gevraagd om haar verantwoordelijkheid te nemen door aandacht te besteden aan maatregelen die bijdragen aan het verminderen van hinder en overlast en daarover ook duidelijk te communiceren. De gemeente waardeert de inzet van DGP bij het organiseren van informatieavonden, het

informeren van de gemeenteraad van Zandvoort en het informeren van het regionale Bestuurlijk Overleg. Hier wordt samen in opgetrokken.

Bestuurlijke samenwerking

Specifiek voor de bestuurlijk samenwerking heeft er - in opvolging van de Gateway Review uit december 2020 - een extern onderzoek plaatsgevonden door het bureau Wieleman Business Communicatie. De heer Wieleman interviewde alle bestuurders en directeurs in het regionaal Bestuurlijk Overleg F1.

Alle partners zijn tevreden over de samenwerking in het kader van het regionaal Bestuurlijk Overleg

F1. Het gezamenlijke doel om het evenement vanuit de belangrijkste bestuurlijke normen (veiligheid, gezondheid, bereikbaarheid) goed te laten verlopen, wordt onbetwist onderschreven. Het regionaal Bestuurlijk Overleg F1 heeft goed ten dienste gestaan van het bereiken van dit gezamenlijke doel. De partners vinden de communicatie via dit overleg goed. Men wist elkaar binnen en buiten het overleg goed te vinden. Het regionaal Bestuurlijk overleg is informierend en afstemmend, niet besluitvormend. Deze positionering wordt als goed en productief beschouwd. De deelnemers zijn tevreden over de inhoudelijke informatievoorziening.

Voor de voorbereidingen van de eerste editie van het evenement was veel tijd, energie en aandacht van alle partners nodig. Dit wordt verklaard door factoren als eerste editie van een wereldevenement, coronapandemie, gevarieerde partnersamenstelling en grote maatschappelijke en media-aandacht voor het evenement. Alle partners begrijpen dat dit relatief meer van iedereen vergde dan voor evenementen onder meer normale omstandigheden en voor komende edities. De partners verwachten dat de met de editie 2021 opgebouwde kennis en ervaring en de evaluatie met - waar mogelijk - verbeteringen, zullen leiden tot voortzetting van de goede, ambtelijke en professionele voorbereidingen voor het regionaal Bestuurlijk Overleg F1 in een lagere frequentie.

Tijdens de voorbereiding of uitvoering van het evenement verliep niet alles helemaal volgens verwachting, planning, afspraak of operationeel plan. Bijvoorbeeld de uitgifte van doorlaatbewijzen, de afsluiting van spoorwegovergangen, de afsluiting van een doorgaande fietsroute en gebruik van een gemeenteterrein als P+B-terrein. De bestuurders hebben aandacht gevraagd om de noodzakelijke operationele en communicatieve verbeteringen door te voeren zodat



deze situaties bij de volgende edities worden voorkomen.

Aanbevelingen voor de volgende edities zijn:

- › Blijf samenwerken op basis van professioneel werken en bestuurlijk commitment. Draag de samenwerking en de behaalde resultaten individueel en samen uit;
- › De resultaten en opbrengsten (facts & figures) over de bestuurlijk relevante aspecten van het evenement objectief ophalen en vaststellen;
- › Laat de gekozen samenwerking vooral organisch groeien. De werkelijke en gezamenlijk bereikte resultaten bevorderen de samenwerking en het regiodraagvlak.

Belangengroepen en stakeholders

In Zandvoort zijn diverse belangengroepen, verenigingen, doelgroepen en stakeholders betrokken bij de Formule 1. Zij zijn gaandeweg het voorbereidingsproces ook in meer of mindere mate betrokken geweest bij de planvorming. Dit is gebeurd via mailings (bijvoorbeeld bewonersbrieven), een-op-een contact met gemeente en/of organisatoren (bijvoorbeeld de sportverenigingen van Duintjesveld, de strandhuisjesfederatie, standplaatshouders of individuele ondernemers) of via reguliere of ingelaste vergaderingen (bijvoorbeeld de werkgroep centrum van ondernemers en informatieavonden).

Aandachtspunten voor het omgevingsmanagement in 2022:

- › DGP aanbevelen om voor regionaal draagvlak volgend jaar (ook) inwoners van Bentveld, Heemstede en Bloemendaal uit te nodigen voor de bewonersdag op het circuit. Bewoners



van Zandvoort waardeerden deze dag op donderdag 2 september enorm. Door hen gratis toegang te geven tot het circuit is het enthousiasme en het draagvlak – ook bij bewoners die aarzelden – flink gegroeid;

- › Nader verkennen en uitwerken van de mogelijkheden om Zandvoort Beyond als regionaal side event neer te zetten met ook een programma in de buurgemeenten die daar behoefte aan hebben;
- › Aandacht hebben voor het beter informeren en meenemen in de planvorming van de ondernemers in Zandvoort, zowel door DGP als de gemeente (bijvoorbeeld zorgen voor specifieke informatie);

- › Horecaondernemers meer aan de voorkant meenemen en eventuele beperkende (veiligheids)maatregelen en afspraken duidelijker communiceren (bijvoorbeeld regels terras, uitstallingen en sluitingstijd);

- › Gericht contact blijven houden (omgevingsmanagement) met specifieke doelgroepen zoals sportverenigingen, strandhuisjes, venters en standplaatshouders. Contactmomenten beter afstemmen met de organisatoren;
- › Gericht communiceren met logiesverstrekkers over bereikbaarheid en parkeren voor gasten op basis van de beschikbare informatie van Zandvoort Marketing en de gemeente Zandvoort;

- › Vroegtijdig in overleg treden met Regio Rijder en ander school- en leerlingenvervoer over de maatregelen tijdens de Formule 1 en mogelijke oplossingen;
- › Nadere afspraken maken tussen gemeente, Zandvoort Marketing en organisatoren over de wijze van informatievoorziening naar bewoners, bezoekers en andere belanghebbenden;
- › Zandvoort Beyond vragen om in samenwerking met de gemeente initiatief te nemen om gericht te communiceren met de bewoners rondom de drukste side eventsgebieden, zoals het Badhuisplein. Zij dienen tijdig meegenomen te worden in de plannen voor 2022, zeker als het programma uitgebreid wordt en er meer activiteiten plaatsvinden.

2.4 | Integrale aanpak voorbereidingen en operatie

Het F1-evenement en de side events zijn groot en complex. Het gaat om vergunningen, bereikbaarheid, veiligheid (verweven met nagenoeg elk thema), duurzaamheid, communicatie, toezicht en handhaving. In een speelveld vol met samenwerkingspartners en stakeholders met eigen, uiteenlopende belangen. Daarbij ligt alles wat met de Formule 1 te maken heeft nog steeds onder een vergrootglas door de media-aandacht en juridische procedures.

Alle betrokken partijen, en de gemeente voorop, hebben hun best gedaan om de planvorming zo integraal mogelijk uit te werken, kaders mee te geven en/of te toetsen. Er is ook op dit vlak veel geleerd van de 1e editie. In zijn algemeenheid wordt de verbinding en samenhang tussen de

verschillende werkgroepen positief beoordeeld. Ook de integrale sessies van het programma-team binnen de gemeente Zandvoort, waarin de concept plannen van DGP en Zandvoort Beyond integraal zijn getoetst en besproken, zijn als zeer nuttig en effectief ervaren. Het is fijn om gezamenlijk naar delen van de plannen te kijken en elkaars (soms tegenstrijdige) adviezen te bespreken. In deze paragraaf staan de lessen wat er op het gebied van integraliteit in de voorbereiding en operatie nog kan verbeteren.

Nadere optimalisatie van de integrale aanpak:

- › Bij de voorbereidingen voor de volgende editie onderzoeken op welke wijze er zonder in te boeten op de uitgangspunten voor veiligheid en mobiliteit een betere doorstroom richting side events, de boulevard en het dorp gevonden kan worden;
- › DGP en Zandvoort Beyond verzoeken in de planvorming meer aandacht te besteden aan detailuitwerkingen zoals het hekkenplan,

mobiliteitsmaatregelen en fietsparkeerlocaties in relatie tot ondernemers en plannen van de side events (voorbeeld bereikbaarheid side event NH Hotel en parkeren Boulevard Barnaart). In 2021 is de focus op de hoofdlijnen en samenhang geweest, waardoor er in een aantal gevallen minder aandacht is geweest voor locatie-specifieke aandachtspunten en afstemming daarover;

- › Gezamenlijk met Zandvoort Beyond en Zandvoort Marketing en een vertegenwoordiging van ondernemers verkennen of het mogelijk is om bepaalde gebieden aantrekkelijker te maken voor de F1-bezoeker. De mobiliteit en crowdcontrol maatregelen zijn in grote mate van invloed op dit succes;
- › Onderzoeken of er een betere inrichting mogelijk is om bezoekers van het circuit vanaf de hoofdingang en andere ingangen richting side events, strand en dorp te krijgen;

- › Onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om bezoekers ook richting de zuid boulevard te geleiden zodat de paviljoens op het zuidstrand meer kunnen profiteren van het evenement. De programmering van side events in deze omgeving kan aantrekkelijker worden gemaakt, met bijvoorbeeld bediening van deze locaties met een (pendel)bus;
- › Binnen de gemeente Zandvoort structurele integrale afstemming organiseren tussen mobiliteit, veiligheid en vergunningverlening (bijvoorbeeld een periodiek overkoepelend regieoverleg met collega's van de verschillende werkgroepen en het organiseren van een afstemmingsoverleg tussen de regisseur openbare ruimte en projectleider mobiliteit om door te spreken wat in de plannen is opgenomen en welke consequenties en risico's dat voor de openbare ruimte heeft);
- › De verbinding tussen de verschillende groepen Toezicht & Handhaving (openbare orde en veiligheid, vergunningen, ODIJ, parkeerhandhaving



en slepen en handhaver openbare ruimte) versterken. Evenals de samenwerking tussen handhaving en politie in de voorbereiding (rollen en verwachtingen) en uitvoering (waar- onder communicatie);

- › Nadere afstemming organiseren met de reguliere evenementencommissie. In het geval van een normale zomerperiode (geen coronamaatregelen) is de evenementenkalender in Zandvoort gevuld. Deze evenementen, die deels zullen overlappen met het side events programma van Zandvoort Beyond, moeten goed op elkaar afgestemd worden (o.a. dubbele activiteiten op dezelfde locaties plannen voorkomen), ook biedt dit kansen voor het verbreden van het side events programma met bestaande evenementen;
- › Afweging maken of de gehele vergunningperiode van Zandvoort Beyond behandeld moet worden binnen het F1 team of de periode voorafgaand aan de F1 door de reguliere evenementencommissie (t.b.v. inhoudelijke afstemming);

- › Opnieuw integraal kijken naar de aangewezen demonstratielocaties. De benoemde locaties van de 1e editie zijn in het scenario van een volledig side events programma vergeven aan Zandvoort Beyond, zo ook opgenomen in de concessieovereenkomst.

Op Station Zandvoort komt een aantal zaken bij elkaar. Deze locatie vraagt om specifieke nadere afstemming en afspraken:

- › Duidelijkheid krijgen over wat de afspraken zijn over de inrichting en handhaving van het Stationsplein, onder andere de (tijdelijke) fietsrekken en indien nodig het tijdelijk stallen van fietsen op een andere plek;
- › Betere en tijdige afstemming organiseren tussen betrokken partijen (DGP, Zandvoort Beyond, de gemeente Zandvoort, diensten en NS stations/NS vastgoed) over te maken afspraken en vergunningverlening wat betreft inrichting Stationsplein;
- › Vroegtijdige duidelijkheid krijgen over de planvorming en afstemming tussen DGP,

Zandvoort Beyond en toetsende partijen, specifiek Koper Passarel doorgang wel of niet openen, aanwezigheid reguliere terras/horeca, wel/niet aanwezigheid van merchandise stands, toegangspoorten e.d.;

- › Nader uitwerken van de verbinding tussen Zandvoort Noord en het dorp (centrum) voor zowel fietsers als voetgangers tijdens de in- en uitstroomtijden van de F1-bezoekers.

Op thema's en onderdelen zullen partijen elkaar nog beter moeten weten te vinden. Concrete voorbeelden uit de evaluaties zijn:

- › Het maken van één overzicht met alle contactpersonen en aanspreekpunten van alle werkterreinen per organisatie;
- › Vooraf helder formuleren wat op welke overlegtafel besproken wordt ter voorkoming van het bespreken van een item op meerdere overlegtafels.
- › Kritisch blijven kijken wie wanneer aan tafel zit zodat de juiste partijen in de werkgroepen

deelnemen (NS en ProRail waren bijvoorbeeld niet de hele voorbereidingsperiode in alle werkgroepen vertegenwoordigd);

- › Het laten deelnemen van de projectleider mobiliteit F1 in de werkgroep Vergunningen & Veiligheid en/of bilaterale thema meetings organiseren.

2.5 | Citymarketing

De afgelopen editie heeft de gemeente Zandvoort de kracht van citydressing gezien. Dit draagt enorm bij aan de beleving van de bezoeker en de totale F1-sfeer in Zandvoort. Door middel van vlaggen, banieren, raambestickering, versiering boven straten, posters, bandenstapels, hinkelbaan, selfiespots en raceobjecten in het centrum is Zandvoort volledig in F1-sfeer gebracht. Citydressing zorgt niet alleen voor beleving, maar kan ook bijdragen aan het vinden van de weg voor de bezoeker. Ondanks de coronabeperkingen en aangepast side events programma blijkt uit de impactstudie dat de sfeer in Zandvoort hoog beoordeeld wordt. Hieraan heeft citydressing een belangrijke bijdrage gehad.

Aanbevelingen voor de volgende editie:

- › Betere aansluiting en combinatie met citydressing DGP en Zandvoort Beyond realiseren door Zandvoort Marketing en DGP. Heel Zandvoort in F1-sfeer, voor de bezoeker ontstaat het beeld van één festivalterrein;
- › Betere routing, bewegwijzering en citydressing op cruciale punten zoals looprichting vanaf circuit naar boulevard/centrum;
- › Meer Zandvoort F1 promotie items, ook bijvoorbeeld in het perscentrum (persmap).



2.6 | Planning en draaiboek

In de evaluaties zijn aanbevelingen benoemd over het draaiboek en de planning van de voorbereidingen. Voor toekomstige edities (ná 2022, waarvan de datum nog niet bekend is) hebben de meeste partijen in het algemeen voorkeur voor het F1-evenement na de zomervakantie in plaats van het voorjaar. Zij raden de gemeente aan om – voor zover mogelijk – het evenement in het voorjaar te mijden om twee belangrijke redenen. Enerzijds zijn er dan veel andere activiteiten en evenementen in de regio zoals Koningsdag, 4 en 5 mei (dodenherdenking en bevrijdingspop), Keukenhof en Bloemencorso en meerdere feestdagen/weekenden en de meivakantie. Anderzijds vanwege het broedseizoen in de omringende natuurgebieden en de onmogelijkheden die dat met zich meebrengt.

Hieronder een aantal belangrijke aandachtspunten voor de volgende editie:

- › DGP en Zandvoort Beyond verzoeken hun vergunningen integraal, compleet en tijdig aan te vragen. In 2021 is een aantal zaken nog gefaseerd aangeboden. Gemeente en Omgevingsdienst IJmond (ODIJ) maken met de organisatoren nadere afspraken over de (gelijk)tijdigheid van de aanvragen (bijvoorbeeld van de tijdelijke gebruiksmelding, overnachtingen golfterrein en heliplaatsen). Het vergunningenproces wordt vervroegd om tijdsdruk te voorkomen;
- › De mijlpalen en planningen van DGP en Zandvoort Beyond in de planvorming goed, aansluitend en versterkend op elkaar afstemmen;
- › Verzoeken aan Zandvoort Beyond om eerder te starten met de inrichting van het side events



programma en hierover nader af te stemmen met de gemeente Zandvoort en de partners in de Werkgroep Vergunningen & Veiligheid. Dit leidt tot heldere kaders aan het begin van het vergunningen- en voorbereidingstraject (eerste kwartaal 2022);

- › Eerder aanleveren van een aantal zaken door de organisatoren. Bijvoorbeeld de plattegronden van het evenemententerrein (ZB) en de planning en de impact van de op- en afbouw van grote tenten die langer bleven staan (DGP) (In 2021 waren deze bij de concept-vergunningen aanvraag nog niet beschikbaar);

- › Zandvoort Marketing en Zandvoort Beyond verzoeken om de aanpak en het uitvoeringsplan voor de citydressing eerder aan te leveren. De gemeente ziet graag dat Zandvoort een maand van tevoren aangekleed wordt met citydressing om het dorp alvast in F1-sfeer te krijgen;

- › Het finetunen van het proces van de totstandkoming van het mobiliteitsplan en de verkeersbesluiten met DGP en Zandvoort Beyond. Er kunnen bijvoorbeeld minder tekeningreviews zijn;

- › Meer voorbereidingstijd opnemen in de planning voor de uitgifte van doorlaatbewijzen. In 2021 startte het Team Doorlaatbewijzen pas 9 weken voor aanvang van het evenement. Aandachtspunten zijn het systeem van doorlaatbewijzen bepalen (type, gebieden), aanstellen coördinator doorlaatbewijzen, aanpak uitgifte afstemmen en vaststellen, databestanden (inclusief toegang gebruiksrechten organiseren en databestanden op orde brengen), bouw website met aanvraagformulieren en omgevingscommunicatie op orde brengen;

- › Het organiseren van de aanvraag en uitgifte van doorlaatbewijzen in de regio voor de zomervakantie (ten minste 2 maanden van tevoren) en waar mogelijk het afhandelen van de bezwaren van de uitgifte doorlaatbewijzen vóór het evenement;
- › Bespreken of het mogelijk is dat de hoorcommissie voor de binnengekomen bezwaren plaatsvindt voorafgaand aan het evenement;
- › Eerder starten met de voorbereidingen voor de openbare ruimte van Zandvoort: afstemming tussen organisatoren, gemeente en Spaarnelanden. Organisatoren verzoeken eerder duidelijkheid te geven over het gebruik van de openbare ruimte van Zandvoort;
- › Opnieuw vroeg starten met de afstemming met de driehoek Zandvoort en de driehoek Kennemer kust en deze structureel plannen;
- › Eerder starten met de inhoudelijke afstemming en het communicatietraject rondom de 'economische, maatschappelijke en sociale uitgangspunten en kaders' (flyers, sampling, alcoholverkoop, sluitingstijden etc.). In 2021 is dit na 1 juni opgepakt;
- › De overlegmomenten van de diverse werkgroepen en het regionaal Bestuurlijk Overleg F1 aan het begin van de voorbereidingen op elkaar afstemmen);
- › Het terugbrengen van de frequentie van het regionaal Bestuurlijk Overleg F1. In plaats van elke maand een overleg organiseren wordt dit teruggebracht naar elk kwartaal;
- › Vroegtijdig in werkagenda's en plannen rekening houden met de belangrijke mijlpalen en schouwen;

- › Het regelmatig tijdens het proces terug blikken op het proces en vooruitkijken naar de komende mijlpalen
- › Vroegtijdig in werkplanningen rekening houden met voorbereidingen tijdens de vakantieperiode, ook beschikbaarheid en achtervang collega's vroeg regelen.

2.7 | Openbaarheid van documenten

Er zijn tijdens de voorbereidingen meerdere keren vragen gesteld over de beschikbaarheid van documenten, specifiek het mobiliteitsplan. Dit plan was – samen met andere stukken bij de vergunningsaanvraag – enkele weken fysiek ter inzage beschikbaar in juni 2021, maar niet online via de website beschikbaar.

De belangrijkste redenen hiervoor waren de veiligheid en de openbaarheid van bedrijfsgevoelige informatie. De samenvatting van het mobiliteitsplan was wel langere tijd beschikbaar bij de publicatie van de verkeersbesluiten. De interactieve website die was ontwikkeld om de maatregelen uit de genomen regionale verkeersbesluiten te tonen, is bijna 90.000 keer bekeken. Het mobiliteitsplan is uiteindelijk ook opgevraagd via de WOB en beschikbaar gesteld (deels afgelakt). Een WOB-verzoek levert helaas altijd veel werk op. Afgelopen jaar zijn er 5 WOB-verzoeken afgehandeld, waarvan één indiener in bezwaar is gegaan tegen het genomen besluit. De onderwerpen waarover de indieners informatie hebben opgevraagd, zijn het mobiliteitsplan van DGP, contact met ministeries over de doorgang van de Formule 1 en besluitvorming over het aantal toegestane bezoekers op het circuit.

Aanbeveling voor de volgende editie:

- › Duidelijkere kaders en afspraken maken over de digitale beschikbaarheid van documenten van de vergunningsaanvraag en -verlening. De organisatoren vooraf melden dat de stukken beschikbaar komen om in een later stadium WOB-verzoeken te voorkomen;
- › Het extern toegankelijk maken van het mobiliteitsplan en de vergunningsaanvragen. Dit voorkomt vragen en WOB-verzoeken.



3. Doel 1: Faciliteren van een veilig en bereikbaar evenement

3.1 | Veiligheid

3.1.1 | Veiligheid algemeen

Het evenement is in 2021 veilig verlopen. Er hebben zich geen grootschalige incidenten voorgedaan. De eventdag op donderdag (waar- onder de bewonersdag) werd gezien als een belangrijke try-out voor de organisaties en de betrokken diensten en partners. De vervroegde sluitingstijd van de horeca (o.a. door corona) is de politie goed bevallen. Voor de gemeente blijft dit een bespreekpunt.

Door de hoge personele inzet van PWN, boswachters en BOA's van Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en DGP is het over het algemeen rustig verlopen in het duingebied.. Er zijn weinig incidenten in het duingebied gemeld en er is weinig afval achtergelaten. Wel zijn er ongewenste bezoekers uit de duinen verwij- derd, doordat het gebied uitgestrekt is en er toch plekken bleken te zijn die onvoldoende waren afgesloten. Het lijkt nodig te zijn om de groene gebieden nog meer te beschermen en te beveiligen, door bijvoorbeeld hekken te plaatsen met zichtbrekende doeken en inzet van toezichthouders ter plaatse. Voor diverse diensten was de accreditatie van DGP niet tijdig op orde, waardoor controleurs en inspecteur de door hen vereiste controles niet tijdig konden uitvoeren. Tijdens de Formule 1 zijn de veilig- heidspartners vertegenwoordigd in het OCC (operationeel commando center). Daarin wordt

de gehele operatie nauwlettend in de gaten gehouden door onder andere camerabeelden. De indeling van dit OCC kan geoptimaliseerd worden. Ook beschikten verschillende partners niet over goede data of beelden van buiten.

Een aantal aanbevelingen voor de volgende editie:

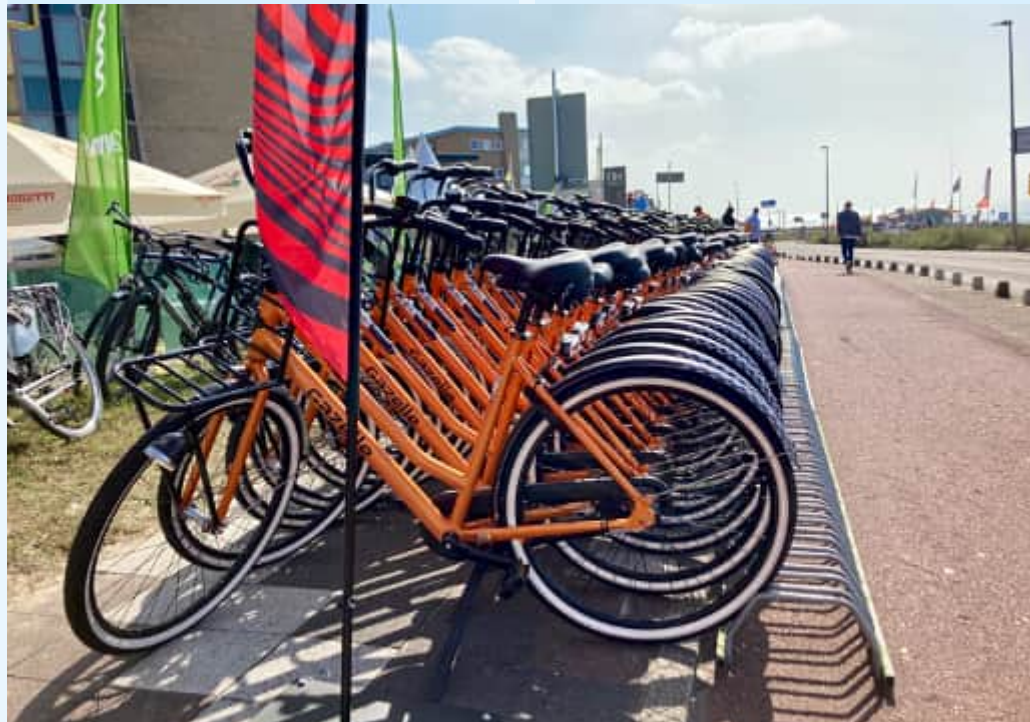
- › Vroeg afspraken maken met de lokale horeca over de (on)mogelijkheden en de diverse vergunnings- en ontheffingsvoorwaarden zowel in het dorp als op het strand, inclusief bewust zijn van verkoop bewoners (vrijmarkt).

Overweeg handhaving van de vervroegde sluitingstijd van de horeca in Zandvoort en ga daarover in gesprek. Dat geldt ook voor afspraken over terrassen, muziek en geluid;

- › Het hekkenplan met alle partners plenair afstemmen en beoordelen (situatie bij het NH hotel in 2022 voorkomen, in 2021 was het side event bij het NH hotel door de plaatsing van hekken en situering van loopstromen niet goed toegankelijk);
- › Het plaatsen van meer zichtbrekende doeken op de hekken rondom het circuit (bijvoorbeeld

met mooie citydressing van het evenement) en het afsluiten van het duingebied met deze hekken beter voorbereiden en begeleiden, onder toezicht van PWN;

- › DGP moet initiatief nemen om tijdig met o.a. PWN nieuwe afspraken te maken over het wel of niet willen en mogen gebruiken van het Duinpieperpad als toegangsweg (toegang tot gate 5). Daarbij onder andere de aspecten calamiteitsroute, veiligheidsbuffer en moge- lijkheden voor toezicht betrekken;
- › Het eerder aanhaken van de gemeentelijke adviseur crisiscommunicatie voor tijdige en volledige planvorming over de diverse vormen van veiligheidscommunicatie, en afstemming en inbreng in de Werkgroep Vergunningen & Veiligheid en de risicosessies;
- › Het opnieuw en dit keer eerder organiseren van tabletops door de Veiligheidsregio en de gemeente ten behoeve van crisisbeheersing;
- › Verder verstevigen van de verbinding tussen de gemeente en DGP in relatie tot veiligheid en het bestuur met speciale aandacht voor crisissituaties inclusief de voorbereiding daarop.



3.1.2 | Crowdmanagement

Als belangrijkste constatering voor wat betreft crowdmanagement wordt in diverse evaluaties aangegeven dat het crowdmanagement (zowel binnen als buiten het terrein van DGP) op diverse punten geoptimaliseerd moet worden bij een editie met volledige capaciteit. Tijdens editie



2021 werd het op diverse momenten op verschillende momenten en plekken op het circuit te druk, onder andere bij de verblijfsruimte achter de tribunes (door onder andere rijen richting horeca en toiletten) en bepaalde looproutes op het circuitterrein. Tijdens volgende edities zijn er waarschijnlijk meer bezoekers aanwezig op het circuitterrein. DGP dient vroegtijdig over de optimalisatie van de indeling van het evenemententerrein na te denken. Ook wat betreft loopstromen buiten het circuit. Ook de onderlinge verdeling en verantwoordelijkheid tussen DGP, Zandvoort Beyond en de gemeente Zandvoort in de openbare ruimte buiten het evenemententerrein verdient aandacht, waaronder de crowdmanagementopstelling bij het station. Diensten waarderen de contacten en afstemming over drukte met NS en Connexxion. Het was goed om te weten op welke tijden de drukte in het OV wordt verwacht en welke maatregelen zij hiervoor treffen op het gebied van crowdmanagement en inzet van beveiliging. De trap op station Haarlem heeft goed gefunctioneerd. Ook voor volgende jaren is deze maatregel onderdeel van het crowdmanagement plan.

Aandachtspunten voor editie 2022:

- › Uitvoerder beschrijven wie verantwoordelijk is voor welke (openbare) ruimte ook als het gaat om crowdmanagement. Betrek hier de discipline mobiliteit en veiligheid (AOV) bij, dit kent een grote samenhang voor planvorming en de vergunningen (onder andere bezettingsgraad en inrichting Stationsplein);
- › Enkele suggesties: de Van Speijkstraat en Burge-meester Van Alphenstraat (eerder) vernauwen tot gelijke breedte aan de voetgangersbrug. De brugopstelling opnieuw onderzoeken in verband met meer F1-bezoekers. De boulevard als extra looproute benutten. Nader

bekijken van andere uitvalroutes en komen met voorstellen om de capaciteit te optimaliseren en de calamiteitenroute vrij te houden. Aandacht voor de tunnel bij het Visscherspad onder het spoor door (fietsroute).

3.2 | Vergunningen

Het vergunningenproces is in 2021 goed verlopen. De aanvragen zijn over het algemeen tijdig en compleet aangeleverd. De aanpak vanuit DGP en Zandvoort Beyond in drie trappen wordt door de betrokken partijen als zeer positief ervaren: van kaders naar detail met een duidelijke planning met overlegmomenten, aanlevermomenten van concepten en definitieve opleveringen van producten, deadlines en communicatiemomenten. De zorgvuldige voorbereiding van de aangeleverde stukken wordt gewaardeerd. Ook de gedegen toetsing van de ingediende stukken (concept en definitief) door zowel de diensten als de gemeente ervaren de organisatoren als zeer fijn. Het gebruik van de 'coronadisclaimer' in de verleende vergunning werkte juridisch goed om binnen de geldende coronarichtlijnen een vergunning lokaal te kunnen verlenen. De terinzagelegging wordt gewaardeerd. Vanuit Zandvoort Beyond verliep het vergunningenproces minder soepel onder andere door de relatief late oprichting van de stichting en de onzekerheid rondom corona.

Op een aantal punten kan het proces beter. Er zijn gaandeweg een aantal verrassingen vanuit de ondernemers gekomen, zoals (niet vergunde) activiteiten bij het Sportcafé, bij de Korver Sporthal en de TinQ. Ook de aanhaking van DGP en afstemming met gemeente Bloemendaal (objecten, verplaatsen van viskramen, voetgangersbrug, fietsenstallingen en merchandising) kan beter. De gegevens van verschillende

ondernemers onder de parapluvergunning aanvraag van ZB waren niet altijd even compleet bij de Zandvoort Beyond organisatie aangeleverd waardoor er minder eenheid was. Enkele grote tijdelijke bouwsels van DGP waren opgenomen in de evenementenvergunningen, maar dienden achteraf, gezien de duur van de bouw en de omgang en hoogte, een omgevingsvergunning en een planologische ontheffing te zijn. Ontwerpdocumenten (inclusief tekeningen) moeten voldoende informatie bevatten voor de toetsing vanuit verschillende disciplines. Ook dienen de camperaanvragen eerder in het traject te worden meegenomen in de algehele planvorming en vergunningsaanvragen (inclusief planologische ontheffing). Als Zandvoort Beyond in de volgende editie op volle kracht draait, moet er een goed onderbouwd akoestisch rapport bij de aanvraag zijn opgenomen, met maximale geluidsniveaus in de vergunning.

Er zijn drie bezwaren tegen de verschillende verleende evenementenvergunningen van DGP en Zandvoort Beyond ingediend. De bezwaren hebben hoofdzakelijk betrekking op onvoldoende en gebrekkige voorschriften in de vergunningen betreffende natuurbescherming, luchtverontreiniging, geluidsoverlast en volksgezondheid. Een van de drie partijen heeft bezwaar ingediend vanwege het door het Formule 1-evenement onbereikbaar zijn van de onderneming voor reguliere bezoekers, waardoor er mogelijk sprake kan zijn van inkomstenverlies. Daarnaast heeft een partij aangegeven dat het verlenen van de vergunning is gebeurd op basis van ambtelijke willekeur en onzorgvuldig bestuur. De commissie bezwaarschriften heeft in december geadviseerd om de bestreden besluiten in stand te laten. De burgemeester heeft vervolgens in januari 2022 als zodanig besloten.

Door een van de drie bezwaarmakers is in 2020 ook bezwaar gemaakt tegen de toen

(ingetrokken) evenementenvergunning van DGP. De commissie bezwaarschriften heeft in juli 2021 advies uitgegeven over deze zaak. De burgemeester heeft het bestreden besluit in stand gehouden inclusief – naar aanleiding van het advies van de commissie – een aanvullende motivering. Bezwaarmaker is vervolgens in beroep getreden tegen dit besluit. Dit beroep is nog in behandeling bij de rechtbank.

Om de aanpassingen aan het circuit en het plaatsen van diverse bouwwerken mogelijk te maken, zijn 16 omgevingsvergunningen door de gemeente verleend, waarvan zes voor de tijdelijke tribunes. Het merendeel van de omgevingsvergunningen is onherroepelijk. Een tweetal omgevingsvergunningen is onherroepelijk geworden, nadat de bezwaren en beroepen ongegrond zijn verklaard en nadien geen hoger beroep is ingesteld. Op dit moment is nog een tweetal beroepsprocedures aanhangig bij de rechtbank. Deze gaan over de omgevingsvergunningen die verleend zijn voor de uitweg op de boulevard en het aanbrengen van een asfaltverharding op een locatie binnen het circuitgebied. Deze twee beroepsprocedures worden waarschijnlijk in 2022 afgerond.

Aanbevelingen editie 2022:

- Afspraken uit het verleden met onder andere de reuzenradexploitant opnemen als vergunningsvoorwaarden. Deze afspraken met omwonenden en met de reuzenradexploitant waren niet bekend bij de stichting.
- Vergunningsaanvragen op grondgebied van de gemeente Bloemendaal (o.a. brug N200) beter afstemmen met de gemeente Bloemendaal en wegbeheerder provincie Noord-Holland;

➤ Zowel vanuit DGP en de gemeente Zandvoort bij partners de voortgang van benodigde vergunningsaanvragen controleren;

➤ Vasthouden aan één evenementenvergunninghouder voor de side events in het F1 weekend. Evenementvergunning plichtige activiteiten dienen onder die vergunning te vallen voor alle activiteiten die in het centrum- en boulevardgebied vallen. Ontheffingen voor het plaatsen van objecten in de openbare ruimte (zoals Pannenkoekenhuis de Duinrand) worden vanaf editie 2022 wel toegestaan;

➤ Duidelijker communiceren naar en afstemmen met ondernemers wanneer welke vergunning nodig is voor bijvoorbeeld extra horecaverkoop tijdens het evenement en hoe dit zich verhoudt tot de parapluvergunning van Zandvoort Beyond (bijvoorbeeld TinQ, Korver sporthal, Camping Dunes, NH hotel);

➤ Duidelijkheid over de regels met betrekking tot verkoop van eten en drinken door kleine ondernemingen of door particulieren (voor communicatie en handhaving);

➤ Scherper sturen op correcte tekeningen: niet alle onderdelen van Zandvoort Beyond stonden correct op tekening (huisregeltoren, car artobjecten, selfiespots).

3.3 | Schouwen, toezicht en handhaving

Bij het schouwen kunnen de nodige verbeteringen worden doorgevoerd. De integrale schouwen van DGP en Zandvoort Beyond strekken zich beide nog niet tot en met het station. Ook zijn de schouwen laat met elkaar voorbereid. De schouwen worden als intensief

ervaren door de ODJ en de Brandweer, vanwege de controles en de (soms late) opvolging van afspraken. Niet alle punten waren voor het evenement opgelost, hierover moeten betere afspraken worden gemaakt. De schouwen waren te dicht op elkaar gepland, waardoor er tussendoor onvoldoende tijd was om zaken op te pakken waardoor de effectiviteit werd verminderd.

Aanbevelingen voor de volgende editie:

- Betere afspraken maken over tijdig oplossen van de bevindingen uit de schouwen;
- Schouwen eerder organiseren en voorbereiden.

Toezicht en handhaving was met name druk in Zandvoort in de avond. Voornamelijk in de Haltetstraat was het in de avond druk. Met de horeca zijn afspraken gemaakt over geluid, glaswerk, (buiten)biertaps en coronaregels. Deze afspraken werden niet altijd nagekomen. Handhaving hierop kan scherper.

Door team handhaving van de gemeente is aangegeven dat het fijn zou zijn om een directe lijn te hebben met de politie, om het gevoel van veiligheid bij de handhavers te vergroten. In Zandvoort is onduidelijkheid ontstaan over de onderlinge verdeling van taken tussen handhaving, beveiliging en stewards. Volgens PWN was het voor betrokken partijen (toezicht en handhaving) niet geheel duidelijk wie verantwoordelijk was voor welk gebiedsdeel rondom het circuit, met name in relatie tot het duingebied. Ook de samenwerking op toegang en toezicht van het Duinpieperpad en de golfbanen heeft aandacht nodig.

Het handhavingsarrangement kan scherper als het gaat om uitgangspunten en prioriteiten, maar moet tegelijkertijd flexibiliteit bieden om in de praktijk bruikbaar te zijn. Afspraken over de inzet van wie wat waar (bijvoorbeeld Fennemaplein) kunnen scherper. Rondom het stationsterrein zijn diverse toezicht- en handhavingspartijen betrokken. Onderlinge rollen, taken en verantwoordelijkheden verdienen aandacht. Een evenredige betrokkenheid van alle partijen bij de totstandkoming van de afspraken is hiervoor nodig. De NS heeft ook BOA's en de afdeling VTH van de gemeente Haarlem-bouwinspecteurs actief tijdens het evenement, zij zijn gemist in de voorbereidingen in de werkgroep voor het handhavingsarrangement. Wat betreft parkeerhandhaving en slepen behoeft de afstemming tussen mobiliteit en veiligheid meer aandacht.

Aanbevelingen:

- › De huidige structuur van het handhavingsarrangement vasthouden. Dit is efficiënt voor de komende jaren. Wel is het nodig om scherpere afspraken te maken over prioriteiten, taken en verantwoordelijkheden. Met name de coördinatie op het geheel in de uitvoering is een aandachtspunt. Er is een verdiepingsslag nodig, zoals betere afstemming in dorp over werkzaamheden en verantwoordelijkheden;
- › Hotspots inzichtelijk maken en meenemen in het handhavingsarrangement (bijvoorbeeld Kraansvlak, manage en asiel, golfclub The Dunes, Haltestraat, camping);
- › Samenstelling van de werkgroep T&H updaten. De waterpartijen hebben meer aansluiting met V&V en de bouwinspecteurs van VTH (constructies), NS (BOA's) en randgemeenten toevoegen aan de werkgroep T&H;

- › Vragen om een 'hekkenplan' (inclusief afsluitingen, open of dichte schermen) voor de evenementenvergunning en deze door alle partijen in de Werkgroep Vergunningen & Veiligheid laten toetsen, en laten begeleiden bij het plaatsen;
- › Toezichtmatrix opstellen voor toezicht op vergunningsvoorwaarden (toezicht houden op de openbare ruimte zaken/adviezen: sluit de geleverde kwaliteit van de organisatoren aan bij de afspraken);
- › Eenduidige en betrouwbare informatie delen over de luchtvaartvertoningen;
- › Integrale coördinatie op de T&H-werkzaamheden tijdens de dagen anders inrichten, zodat de aansturing vanuit het OCC makkelijker wordt en de informatiedeling beter tot stand komt van en naar het Afstemmingsoverleg;
- › Eerder zorgen voor een overzicht van de verschillende toezichthoudende partijen (groen, beveiliging, SUS-teams en stewards), ook als het gaat om opschaling;
- › Het laten inzetten van beveiliging op het evenemententerrein van Zandvoort Beyond door Zandvoort Beyond. De organisator van het evenement is verantwoordelijk voor het evenemententerrein, inclusief het organiseren van beveiliging. Hier moeten vroeg afspraken met hulpdiensten over worden gemaakt.



3.4 | Mobiliteit

3.4.1 | Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan heeft zijn vruchten afgeworpen. Het plan zoals bedacht, bleek ook in praktijk goed te werken. De regio was goed bereikbaar, de treindienst verliep volgens planning en het vervoer van publiek verliep heel beheerst. Ook hiervoor geldt dat het mooie weer enorm geholpen heeft om de mensen op de fiets te krijgen. De uitvoering door NS was een groot succes. De gemeente Zandvoort heeft

weinig berichten ontvangen over drukte rondom de stations in de regio. Het ringensysteem uit het mobiliteitsplan met de doorlaatbewijzen om Zandvoort binnen te komen, is succesvol gebleken. De doorlaatposten werkten ontmoedigend genoeg, zelfs met het overschot aan doorlaatbewijzen is de parkeeroverlast minimaal geweest. Wel zijn er grote aantallen taxi's (van buiten Zandvoort) het dorp binnengekomen terwijl dit niet de bedoeling was. Het instellen van de afsluiting op donderdag leverde de meeste verkeershinder op de Zandvoortselaan op. De afsluiting op donderdag was wel nodig om alles gereed te maken voor de operatie vanaf vrijdag. Ook droeg deze afsluiting bij aan de verkeersveiligheid tijdens de bewonersmiddag,

met veel bezoekers die lopend en fietsend naar het circuit kwamen.

Het fietsen was een groot succes. Ondanks de eerdere zorgen bij een deel van de hulpdiensten over de capaciteit van de fietspaden en het verwachte hoge aanbod van fietsers, waren er geen structurele knelpunten. Wel zijn er enkele locaties die bij de voorbereiding van editie 2022 aandacht vragen. Het gaat dan om de fietserstunnel Visscherspad, kruispunt Herenweg/Zandvoortselaan (N208/N201), de oversteek Kleverlaan/N205 in Haarlem en de ontsluiting van Zandvoort-Noord tijdens de uitstroom (afgesloten Stationsplein en Van Speijkstraat). Voor de gemeente Velsen was het late besluit van Natuurmonumenten om de fietspaden vanaf IJmuiden door het Nationaal park af te sluiten een verassing.

Er zijn geen parkeereccessen in de buurten gerapporteerd.

De speciale buslijn 33 is een goede en robuuste aanvulling gebleken op het OV-aanbod. De kans is groot dat met slecht weer of problemen op het spoor de bezetting hiervan veel hoger is.

De gemeente Zandvoort nam in 2021 diverse verkeerbesluiten om het verkeer in Zandvoort in goede banen te kunnen leiden. Tegen deze verkeersbesluiten is twee keer bezwaar ingediend. Eén bezwaar heeft betrekking op de onbereikbaarheid van de onderneming voor reguliere bezoekers, en daarmee kans op inkomstenverlies. Het andere bezwaar is meer procedureel van aard en had betrekking op de openbaarheid van het onderliggende mobiliteitsplan. De commissie heeft geadviseerd de besluiten in stand te laten. Het college heeft overeenkomstig besloten. Een van de bezwaarmakers is vervolgens in beroep getreden tegen

dit besluit. Dit beroep is nog in behandeling bij de rechtbank

Per vervoersvorm zijn er diverse aandachtspunten voor volgende edities. Bij een volledige bezetting van bezoekers zullen een aantal locaties uit het mobiliteitsplan opnieuw moeten worden onderzocht.

Aandachtspunten fiets:

- › Door meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers en het scheiden van deze twee stromen kan het evenement verkeersveiliger gemaakt worden. Van-naar station en van-naar rotonde NH Hotel en Nieuw-Noord was het niet altijd veilig doordat fietsers en voetgangers elkaar kruisten en weinig ruimte hadden.

- › Vroegtijdig nadenken over fiets- en brommerparkeerplaatsen in het dorp en aan de boulevard voor reguliere bezoekers;

- › Omleiden van een deel van de stroom (niet door het fietstunneltje Visscherspad);

- › Het plaatsen van meer fietsenrekken dichterbij de gate waar men naar binnen gaat. Het aantal (fout)geparkeerde fietsen nam toe naarmate het circuit dichterbij de buurt kwam;

- › Fietsparkeerplaatsen aan bezoekers toewijzen op basis van vertreklocatie en toegangslocatie tot het circuit, om onnodige fietsstromen door Zandvoort te voorkomen;

- › Verbeteren van de bewegwijzering voor fietsers;

- › Het praktischer en verkeersveiliger inpassen van de fietsroute op de Van Lennepweg. In de huidige situatie leverde het twee richtingen fietsen op Van Lennepweg (westzijde) onveilige situaties op (te smal).

- › Tijdig overleg voeren met betrokken gemeenten over mogelijke afsluiting van fietspaden in het duingebied.

Aandachtspunten voetgangers:

- › Het omleiden van de voetgangersstroom via Boulevard Barnaart, zodat ook de horeca op het strand hiervan kan profiteren. De belangrijkste voetgangersstroom liep nu door de Van Speijkstraat;

- › In de planvorming of operatie aandacht besteden aan het gedrag van bezoekers (fans gericht op het scoren van een handtekening of foto van het circuit) rond het circuit in de week voorafgaand aan het evenement;

- › Nader onderzoeken hoe onnodige loopstromen op het circuit voorkomen kunnen worden, door bezoekers bijvoorbeeld alleen toegang te geven tot het circuitterrein bij de voor hen dichtstbijzijnde gate. Hiermee wordt drukte op bepaalde plekken op het circuit verminderd.

Aandachtspunten Openbaar Vervoer:

- › Handhaven van buslijn 33 en ervoor zorgen dat het eindpunt op Boulevard Barnaart wordt gesitueerd, zodat de loopafstand fors kleiner wordt. Beloon de ov-reiziger boven de P+R-reiziger met een kortere loopafstand. Buslijn 33 is nu alleen gecommuniceerd naar de DGP-bezoeker. Neem deze mee in de reguliere communicatie over de bereikbaarheid van Bloemendaal aan Zee gedurende de DGP;



- › Handhaven van de belbus-voorziening voor de van het openbaar vervoer afhankelijke inwoners van Zandvoort Noord.

Aandachtspunten auto:

- › Onderzoeken of de afsluiting op donderdag 09:00 of donderdag 10:00 uur kan ingaan, zodat medewerkers die op donderdag in Zandvoort werken Zandvoort zonder doorlaatsbewijs kunnen bereiken;
- › Minder ruimte reserveren voor auto's en busjes: VIP-vervoer over vaak kleine afstanden past niet goed bij de duurzaamheidsambitie van het evenement. Op de rotonde Boulevard Barnaart/

Van Alphenstraat was het erg druk met taxi's en VIP's, terwijl hier juist ook de looproute van en naar het centrum en boulevard is;

- › Onderzoeken of maatregelen in het mobiliteitsplan voor taxibedrijven van buiten Zandvoort kunnen worden aangescherpt. Overwegen om in beleid en communicatie over de doorlaatsbewijzen op te nemen dat doorlaatsbewijzen Ring 2 zuid niet geldig zijn in combinatie met blauwe kentekenplaat met slechts beperkte uitzonderingen (bijvoorbeeld RegioRijder, Zandvoortse taxibedrijven, etc.).
- › Een ander punt uit de evaluatie dat meerdere keren terugkwam, is de instructie en

houding van verkeersregelaars op verschillende plekken. Voetgangers en fietsers werd her en der verboden om een bepaalde route te volgen wat onlogisch overkwam (bijvoorbeeld de route vanaf de Entree naar de boulevard). Ook werden weggebruikers niet altijd even vriendelijk te woord gestaan. DGP en Zandvoort Beyond wordt gevraagd om bij de instructie van de verkeersregelaars ook het aspect klantvriendelijkheid nog nadrukkelijker mee te nemen en verkeersregelaars te instrueren over alternatieve routes.

3.4.2 | Regionaal verkeersmanagement en Tactische Tafel Mobiliteit

Door RTT Noord Holland (verkeerscentrale) is een regelscenario opgesteld om het verkeer te informeren over afsluitingen en in geval van knelpunten te verwijzen of de doorstroming te bevorderen. Tijdens het evenement waren betrokken wegbeheerders in de vorm van Tactische Tafel Mobiliteit vertegenwoordigd en aanwezig bij het evenement, om de verkeerssituatie in de gaten te houden en waar nodig snel maatregelen te kunnen nemen. In het Operationeel Commando Centrum (OCC) waren onder meer wegbeheerders en nood- en hulpdiensten vertegenwoordigd. Er was actieve informatie-uitwisseling met de betrokken verkeerscentrales en een goede informatiepositie. Het verkeersmanagement rondom de DGP verliep goed. Er zijn geen grote knelpunten opgetreden in het netwerk, en verkeer heeft zich conform het mobiliteitsplan goed verspreid over verschillende routes en modaliteiten. Doordat er geen grote knelpunten zijn opgetreden was inzet van verkeersmanagementmaatregelen uit bijvoorbeeld het regelscenario slechts zeer beperkt nodig. De combinatie van goede weersomstandigheden, goede afstemming en voorbereiding, geen grote incidenten en positieve uitkomst van de race zorgden samen voor een goed verloop van het weekend.

De verwachtingen van DGP en de wegbeheerders waren verschillend ten opzichte van de onderlinge informatievoorziening tussen DGP en wegbeheerders. Hierdoor zijn de ervaringen van de samenwerking tijdens het evenement ook wisselend. DGP en de wegbeheerders hebben wisselende belangen tijdens de operatie: DGP zit midden in de operatie, die vlot moet blijven verlopen. De wegbeheerders krijgen uit hun omgeving signalen door en willen grip/zicht



hebben op de keuzes die in de operatie door DGP worden gemaakt. De fysieke en digitale mogelijkheden voor informatie- en data-uitwisseling van de wegbeheerders met DGP waren beperkt.

De aanbevelingen voor de volgende editie zijn:

- › Tijdig afspraken maken over de werkwijze tijdens het evenement tussen DGP en de wegbeheerders, gebaseerd op samenwerking en vertrouwen;
- › De informatie-uitwisseling en samenwerking tussen de wegbeheerders en DGP tijdens het evenement kan verder worden geoptimaliseerd. Door meer informatie met elkaar te delen (zoals verwachte en werkelijke instroomprofiel of status van het netwerk bij andere modaliteiten) ontstaat een breder beeld van de situatie. Hierdoor kan in geval van bijzonderheden adequater actie worden ondernomen.
- › Borgen dat de wegbeheerders voldoende en betrouwbare informatie hebben over het actuele verkeersbeeld voor auto, fiets en openbaar vervoer en de bezoekersstromen van DGP, zodat gedurende het evenement bijsturen mogelijk is;
- › Tijdens het afgelopen evenement waren de weersomstandigheden goed, waardoor het relatief aantrekkelijk was om te fietsen. Slechtere weersomstandigheden kunnen een effect hebben op de modal split en de verkeersdoorstroming. Ook waren er dit jaar weinig incidenten die voor problemen zorgden.
- › Het regelscenario richt zich nu met name op het autoverkeer. Conform het mobiliteitsplan is veel gebruik gemaakt van deelfietsen en openbaar vervoer, en zijn openingen van de spoorbrug over het Spaarne tijdelijk niet

mogelijk geweest. Daarom is ook aandacht voor andere modaliteiten wenselijk. Om maatregelen te kunnen nemen en te kunnen monitoren en evalueren is aanvullend inzicht in eventuele knelpunten wenselijk.

- › De beheerder van de bruggen aanbevelen om te onderzoeken of het mogelijk is dat er voor de opstart van de hoogfrequente treindienst (in de nacht bijvoorbeeld) minimaal twee brugopeningen op het Spaarne plaatsvinden (in 2021 was het scheepvaartverkeer op het Spaarne gedurende 3 evenementdagen volledig gestremd).

3.4.3 | Doorlaatbewijzen

Het systeem van doorlaatbewijzen en doorlaatposten en de gezamenlijke aanpak met de buurgemeenten en de provincie Noord-Holland heeft gewerkt. De doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid waren tijdens de Formule 1 in orde. De wijze van aanvragen en verspreiding kan op veel punten beter.

Door de onzekerheid over de doorgang van het evenement waren de voorbereidingen voor de doorlaatbewijzen te laat gestart. Ook bestond er binnen de gemeente discussie over welke rol de lijnafdelingen en welke rol het programmateam zou innemen met betrekking tot het proces rondom de doorlaatbewijzen. Vervolgens zijn er fouten gemaakt in de hele keten: bij het aanleveren van de databestanden, bij het exporteren van de bestanden, bij het sorteren en insteken van de doorlaatbewijzen en bij het verspreiden van de doorlaatbewijzen. Dit veroorzaakte een enorme, niet goed te beheersen klachtenstroom, in aanloop naar de operatie. Sommige aanvragers of inwoners hebben geen doorlaatbewijs ontvangen, anderen ontvingen er te veel. Er waren uiteindelijk te veel doorlaatbewijzen in



omloop. In de operatie zijn echter geen echte problemen ontstaan.

Nadere toelichting fouten in de keten

Databestanden met informatie over geldige parkeervergunningen waren van onvoldoende kwaliteit en niet uniform opgesteld bij de start van het proces van uitgifte van doorlaatbewijzen. Ook waren er meer databestanden benodigd dan voorspeld. De databestanden zijn door 'team doorlaatbewijzen' vervolgens niet goed gecontroleerd. Bij het aanleveren en in ontvangst nemen van deze databestanden zijn er geen of onvoldoende controles uitgevoerd. Ook het doorlopen van procedures rondom de aanvraag en verwerking van privacygevoelige informatie heeft veel tijd gekost.

Er is onduidelijkheid ontstaan over wie de operatie aanstuurde doordat de gemeente verantwoordelijk was en DGP de opdracht betaalde. Daarnaast stond het team doorlaatbewijzen (bestaande uit een coördinator en een extern telefoon- en dataverwervings-team) voor een bijna onmogelijke opdracht gezien hun kwalificaties en beschikbare capaciteit. De complexiteit van de hoeveelheid en soorten doorlaatbewijzen heeft gezorgd voor aanzienlijke foutgevoeligheid. Dit bleek lastig voor zowel insteker, verzender als verspreider. Sommige pakketten met doorlaatbewijzen die verstuurd zijn, zijn nooit of te laat aangekomen. Naast de 'gemeentelijke' doorlaatbewijzen kregen de verkeersregelaars op de posten te maken met verschillende (voorgeschreven) accreditatiestickers van FIA/FOM en is last minute ook bedacht dat officiële brieven met postadres volstond om doorgang te verkrijgen. Dit leidde tot een onwerkbare situatie op de doorlaatposten.



Aanbevelingen zijn:

- › Aanvullende afspraken maken met DGP en buurgemeenten Bloemendaal en Haarlem over de gezamenlijke aanpak en taak- en verantwoordelijkheidsverdeling. Ook over de kosten voor de gemeente en de handhaving bij de doorlaatposten op basis van de ervaring van 2021. Privacy borgen van persoonsinformatie bij de gemeenten blijft uiteraard het uitgangspunt;
- › Tijdig proces voor editie 2022 opstarten, kwalitatief en kwantitatief goed bemensen en bij de

uitgifte checks en controles inbouwen gedurende het gehele proces;

- › Uitgifte in de regio zoveel mogelijk voor de zomervakantie (2 maanden van tevoren) afronden;
- › Betrokkenheid van buurgemeenten Bloemendaal en Haarlem borgen bij communicatie en uitgifteproces (database stratenbestanden, afbakening gebied);
- › Minder typen doorlaatbewijzen uitgeven. Dit versimpelt ook de uitleg over

parkeer- en verkeersmaatregelen, waaronder de ringenstructuur;

- › Ontwikkelen van een speciaal doorlaatbewijs of vrije doorgang voor partijen en diensten die tijdens de Formule 1 aan het werk zijn, waaronder aandacht voor de media;
- › Afstemming zoeken met het nieuwe digitale vergunningensysteem in Zandvoort per 1 juli 2022;
- › Onderzoek van de mogelijkheden voor de implementatie van een digitaal doorlaatbewijs

voor inwoners en ondernemers van Zandvoort op basis van de geregistreerde kentekens;

3.4.4 | Parkeren

Doordat een groot deel van de parkeerplaatsen binnen Zandvoort aan DGP was verhuurd, resteerde een beperkt aantal parkeerplaatsen voor inwoners en ondernemers. Op basis van de beschikbare informatie is vooraf een parkeerbalans opgesteld. Hieruit bleek dat de vraag naar parkeerplaatsen en het beschikbare aantal parkeerplaatsen, na het nemen van beheersmaatregelen, ongeveer even groot zou zijn.

Voorafgaand aan de Formule 1 is er door de gemeente een collegebesluit genomen om het restrictieve parkeerbeleid tijdens de Formule 1 vast te stellen. Bewoners konden alleen parkeren met een geldige parkeervergunning (en een doorlaatbewijs). Parkeren op saldo, betaald parkeren of bezoekers parkeren was gedurende de Formule 1 niet mogelijk. Doordat diverse parkeerterreinen binnen Zandvoort aan DGP zijn verhuurd, moesten er voor de reguliere gebruikers alternatieve afspraken worden gemaakt. Vergunninghouders van P De Zuid konden gedurende de F1 tijdelijk in heel Zandvoort parkeren, ook eigenaren van strandhuisjes konden tijdens het F1 weekend in heel Zandvoort parkeren. Zandvoort Beyond heeft, gelet op de veronderstelde krapte aan parkeerplaatsen, geen parkeervergunningen ontvangen, zij hebben voor volgende edities aangegeven hier wel behoefte aan te hebben.

De tijdelijke maatregelen hebben goed gewerkt. De parkeerdruk in Zandvoort was acceptabel. Met enkele uitschieters naar boven (centrum) en naar beneden (Boulevard Paulus Loot). De gemeente heeft geconstateerd dat DGP niet alle gehuurde parkeercapaciteit heeft

benut. Ook P De Zuid, welke volledig door DGP is afgenomen, was gedurende de F1 niet vol. Dit is moeilijk uit te leggen aan bewoners en aan strandpaviljoenhouders. Het uitplaatsen van de P De Zuid abonnemementhouders was niet nodig geweest. Ook de parkeerplaatsen die in de week voorafgaand aan het Formule 1 weekend zijn onttrokken, leken niet allemaal door DGP te worden gebruikt.

De verklaring hiervoor ligt deels in het feit dat parkeerplaatsen die DGP aan FIA/FOM (en daarmee de teams) contractueel beschikbaar heeft moeten stellen niet zijn gebruikt, omdat de FIA/FOM en teams voor hun medewerkers in vergelijking met andere Grand Prix's minder huurauto's gebruikten en vaker (bus)shuttles gebruikten. Ook bleven parkeerplaatsen die hoorden bij hospitality pakketten regelmatig leeg omdat deze bezoekers ook voor een duurzame modaliteit (trein, fiets) kozen.

De verzamelde aanbevelingen zijn:

- › Handhaven van het basisprincipe van het beperken van de (bezoekers) parkeermogelijkheden als onderdeel van het integrale mobiliteitsplan. Zowel ter stimulering van de keuze voor duurzame mobiliteitsvormen door de bezoeker, het borgen van de bereikbaarheid van Zandvoort voor nood- en hulpdiensten en inwoners en het borgen van de leefbaarheid in het dorp;
- › Afstemmen benodigde parkeercapaciteit tussen DGP en Zandvoort Beyond. Laat dit onderdeel zijn van het integrale mobiliteitsplan;
- › Beter faciliteren van de toegang tot de evenemententerreinen en het parkeren voor ondersteunende diensten zowel voor als tijdens het evenement. Laat dit onderdeel zijn van het mobiliteitsplan;

- › Nadenken over de mogelijkheden voor strandtenten aan Boulevard Paulus Loot om toch gasten te ontvangen, waaronder de mogelijkheid om parkeerplaatsen voor strandtenten aan Boulevard Paulus Loot beschikbaar te houden of iets met (besloten) busvervoer te organiseren;
- › Abonnementshouders P De Zuid geen alternatieve parkeervergunning geven, dit is niet noodzakelijk gebleken;
- › Minder parkeerareaal van tevoren afzetten, langer openhouden betaald parkeren;
- › Betere afspraken over overdracht van parkeerterreinen aan DGP en verantwoordelijkheid toezicht en handhaving op de door DGP overgenomen parkeerterreinen;
- › Betere afspraken over verantwoordelijkheid dan wel doorbelasting kosten gemeentelijke parkeermaatregelen (bijv. afplakken conflicterende borden/parkeerverwijzingen, kosten informatievoorziening tijdelijk parkeerregiem).

3.5 | Toegankelijkheid evenement

De gemeente is tijdens de voorbereiding vaak geconfronteerd met niet vervulde wensen van minder valide (MiVa) DGP-bezoekers. Dit is echter de primaire verantwoordelijkheid van DGP. DGP begeleidt en faciliteert haar MiVa-bezoekers. De gemeente neemt verzoeken ook altijd op met DGP.

De aanbevelingen die voor de volgende editie zijn geïnventariseerd:

- › De afzetmogelijkheid voor taxi's bij NH hotel openhouden voor MiVa-bezoekers en de mogelijkheid creëren om uit te rusten (zitgelegenheid). Hierdoor hoeft er aanzienlijk minder gelopen te worden;
- › Aandacht vragen bij DGP over een aantal optimalisaties. Bijvoorbeeld de afstand naar het MiVa-platform, de bewegwijzering naar het invalidentoilet, de mogelijkheid om de rolstoel tijdelijk te laten beheren en een "semi valide" ticket invoeren voor de eerste rij op de tribunes voor mensen die gewoon blijven zitten tijdens de trainingen/races. Hierdoor kan het aantal bezoekers met een (lichte) beperking omhoog.

3.6 | Communicatie

De gemeente heeft veel aandacht en tijd besteed aan communicatie, maar uit de evaluatie komt naar voren dat dit op veel punten nog beter kan. Er zijn meerdere doelgroepen belangrijk bij de publieks- en omgevingscommunicatie. Media en de gemeenteraden maken daar ook een onderdeel van uit.

De website van de gemeente, met de Q&A (veel gestelde vragen en antwoorden) is achteraf gezien een van de belangrijkste inhoudelijke communicatiebronnen. De mailbox van de gemeente Zandvoort (formule1@zandvoort.nl) heeft gedurende de voorbereidingstijd ca. 1.000 vragen beantwoord. Door het gebruik van een actuele autoreply bij de mailbox (formule1@zandvoort.nl) werden vragenstellers voortdurend geïnformeerd over actuele informatie en de juiste verwijzingen naar de website van gemeente, Zandvoort Beyond of DGP. Met hyperlinks kregen vragenstellers direct antwoord. Overige vragen werden relatief snel (binnen

een paar dagen, en dichter op het F1 weekend binnen een dag) door de verschillende projectleiders beantwoord. Ook is veel doorverwezen naar de mailadressen van DGP en Zandvoort Beyond. Afstemming tussen de website en mailbox van de gemeente, DGP en Zandvoort Beyond kan nog beter.

De informatieavonden van DGP en Zandvoort Beyond werden op verzoek van de gemeente georganiseerd. Deze waren online en verliepen goed. De interactieve kaart op de website van Zandvoort die de verkeersmaatregelen tijdens de F1 laat zien, was een succes. Door het intoetsen van adresgegevens kon men zien of en zo ja in welke ring het woon- of werkadres viel. Ook konden mensen wegafsluitingen, parkeerverboden en hoofdroutes tijdens de F1 raadplegen en het bevatte een beknopte samenvatting van het mobiliteitsplan.

De onregelmatige bereikbaarheid per mail en telefoon van team doorlaatbewijzen leidde tot veel irritatie en onbegrip. Ook werden deadlines voor de uitgifte van doorlaatbewijzen niet gehaald, terwijl hier wel over was gecommuniceerd. De leesbaarheid van de bewonersbrief was onvoldoende en de brieven waren te lang. Voor inwoners bleek het alsnog onduidelijk waar ze met hun vragen over doorlaatbewijzen terecht konden: bij de gemeente, bij DGP of bij team doorlaatbewijzen.

Er is in het mobiliteitsplan voor gekozen om het gebied in vier ringen op te delen. Alleen ring 2 en ring 3 waren relevant voor omwonenden, omdat hier een doorlaatbewijs voor kon worden aangevraagd. Door ook te communiceren over ring 1 (circuit) en ring 4, ontstond er onduidelijkheid bij bewoners. Vooral ring 4 zorgde voor ruis, waardoor de gemeente met veel vragen werd belast. Omliggende gemeenten zijn verantwoordelijk voor het informeren van



haar eigen inwoners en ondernemers. Dit is laat opgepakt.

De bestuurlijke partners waren enthousiast over het beschikbaar stellen van materiaal voor citydressing en informatiebrieven voor hun raden. Het mediahuis in het Center Parcs hotel is zeer goed ontvangen bij de journalisten die daar konden werken. Ook de mediacompound kreeg goede waarderingen. Het Klant Contact Centrum van de gemeente Zandvoort was tijdens het evenement open voor bewonersvragen over de Formule 1. Er kwamen maar weinig vragen binnen.

De regie en coördinatie door de gemeente kon beter en effectiever op de verschillende communicatieonderdelen waar zij verantwoordelijk voor was. Ook voor de communicatie-uitingen van buurgemeenten of organisatoren (zoals crisiscommunicatie, perscontacten, publiekscommunicatie, gebruik communicatiemiddelen als de nieuwsbrief en bewonersbrieven, social media berichten, raadsinformatie en bewonersavonden) kon regie en afstemming beter en effectiever. Communicatie met bezoekers en inwoners via social media en via tekstkarren heeft geholpen bij het spreiden van bezoekers en het houden van meer afstand.

Algemene aanbevelingen om de communicatie de volgende keer te verbeteren:

- › Informeren van alle inwoners, ook aandacht voor Bentveld. Deze bewoners hebben in 2021 geen bewonersbrief ontvangen en geen uitnodiging van DGP voor de bewonersmiddag;
- › Voor het goed laten functioneren van het regionale communicatieoverleg is een betrokken afvaardiging vanuit elke gemeente noodzakelijk. Buurgemeenten verzoeken om eerder en actiever te communiceren via hun kanalen,

zodat ook hun inwoners beter op de hoogte zijn van de komst van de F1 en de mogelijke gevolgen hiervan in bepaalde wijken en gebieden;

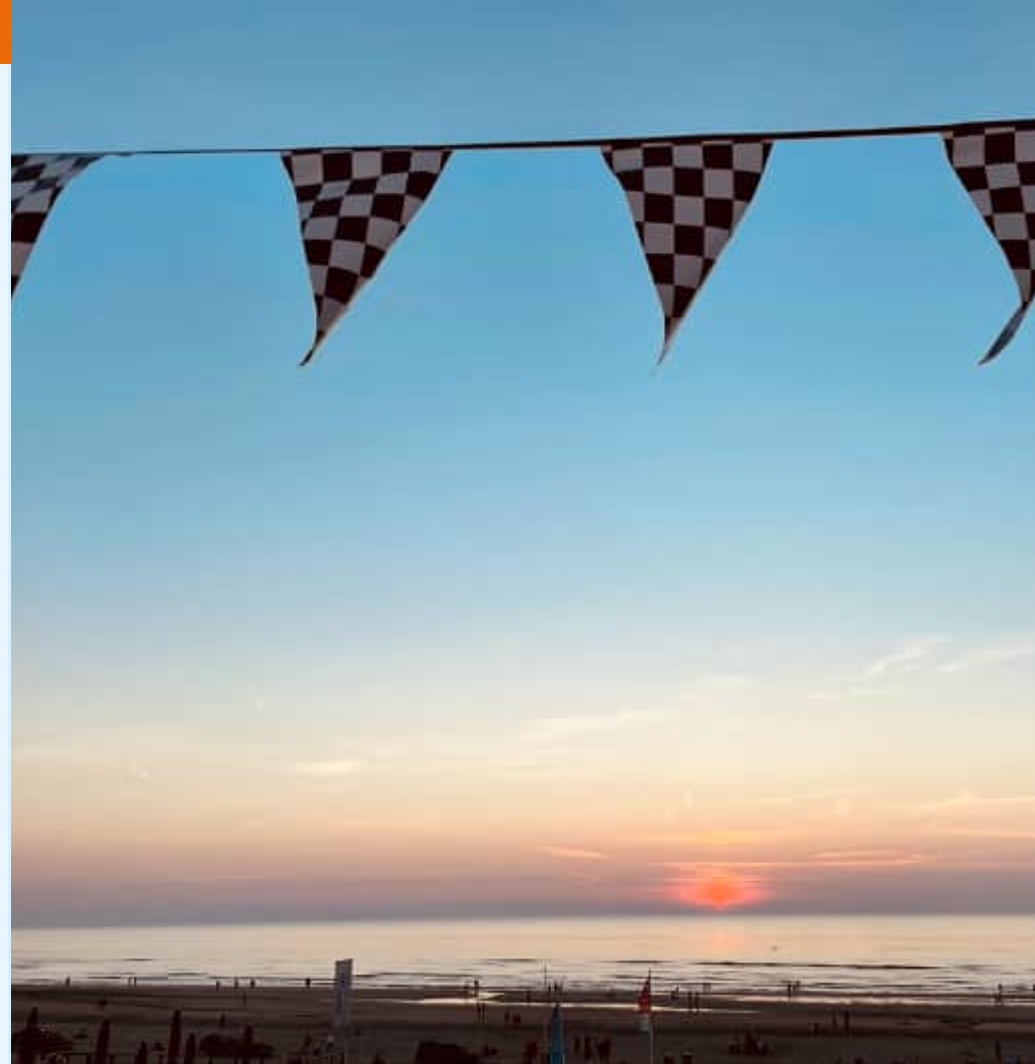
- › Betere positie en zichtbaarheid genereren van de Q&A op de website, bijvoorbeeld een zoekfunctie toevoegen, interactiever maken en diverse categorieën toevoegen zoals bijvoorbeeld privacygevoelige gegevens, schadeclaims en klachten;
- › Verkennen van alternatieven voor een bewonersbrief om de veelheid aan informatie goed over te brengen via verschillende kanalen (bijvoorbeeld een infographic, plattegrond of de verschillende informatie in blokjes opgevoerd). Eventueel gecombineerd als advertentie;
- › Meer oog hebben voor het feit dat mensen geen weet hebben van de komst van de F1. Vooral in de buurgemeenten, maar zelfs ook in Zandvoort. DGP verzoeken hier in de volgende edities meer rekening mee te houden in de plannen en communicatie-uitingen; Vroegtijdig voorbereiden van de 'after'-communicatie (zoals bedankadvertenties) en hierin gezamenlijk optreden met buurgemeenten en organisatoren.

Aanbevelingen op het gebied van bereikbaarheid en doorlaatbewijzen:

- › DGP verzoeken om gericht te communiceren naar bepaalde wijken en gebieden rondom verkeersmaatregelen of met specifieke doelgroepen over de gevolgen van het mobiliteitsplan en de mogelijke oplossingen;
- › Verbeteren van de hinder- en bereikbaarheidscommunicatie voor inwoners en bezoekers van Zandvoort en de rest van de regio. Oog hebben voor de ingewikkelde boodschap met

diverse tijden, ringen, locaties en "spelregels" en zorgen voor duidelijke en makkelijk leesbare communicatie. Zorgen voor een helder verhaal op de websites en socials en voor een duidelijke bewonersbrief. Communiceren over wat er wel kan (waar de weg open is) in plaats van alleen over wat er niet kan (waar de weg dicht is/afsluitingen);

- › Gebiedsindelingen doorlaatbewijzen optimaliseren, ringen werken verwarrend. Specifiek ring 1 en 4 (Ring 1 was het circuitterrein zelf, ring 4 was geen afgesloten gebied). Hierover ontstond verwarring omdat ring 4 is meegenomen in de communicatie over de doorlaatbewijzen;
- › Meer aandacht geven aan de communicatie over de maatregelen die al op donderdag of eerder ingaan. Zeker dagbezoekers associëren deze afsluitingsdag niet direct met het evenement;
- › Betere informatievoorziening en omleiding over de afsluiting van Boulevard Barnaart, zodat de druk op de afsluiting bij de Zeeweg wordt verlaagd;
- › Vooraf beter communiceren over potentiële fietsroutes en afsluitingen van de spoorwegen voor bezoekers en bewoners, dit zorgt voor verminderde druk op informatiekanalen van gemeente via telefoon en e-mail;
- › Verkennen of het mogelijk is om de interactieve kaart uit te breiden of te ontwikkelen is naar een interactieve tool waar mensen hun reisadviezen kunnen ophalen voor de routes van en naar hun woning of werk. Via e-mail en telefoon (team doorlaatbewijzen) zijn vele vragen binnengekomen over reisadviezen. Niet alleen de gemeente Zandvoort, maar ook buurgemeenten hebben veel vragen ontvangen



over reisadviezen. Door de opname van de wegafsluitingen voor het reguliere verkeer in online routeplanners, kon bestemmingsverkeer (met doorlaatbewijs) nu niet de goede route vinden;

- › Duidelijke informatie opnemen over contactmogelijkheden en hierover tijdig afspraken maken met DGP en team doorlaatbewijzen;

- › Communicatieboodschappen en antwoorden op meest gestelde vragen beter onderling afstemmen tussen de gemeente Zandvoort, buurgemeenten en DGP, meer met één mond praten;
- › DGP verzoeken om meer aandacht te besteden aan extra communicatieactiviteiten richting omwonenden. Vrijwel alle inwoners kregen nu dezelfde informatie. Voor komende edities

kan per straat of wijk – op basis van de ervaringen van 2021 – gecommuniceerd worden waar knelpunten verwacht worden. Denk aan drukte, plaatsing fietsenrekken en dranghekken, of het opheffen van parkeerplaatsen.

- › Aandacht in de communicatie voor de bereikbaarheid van Zandvoort met de fiets en het openbaar vervoer voor bijvoorbeeld bezoek aan het centrum of strand. In de regio ontstond het idee dat men Zandvoort helemaal niet kon bereiken zonder doorlaatbewijs (maar dit gold alleen voor het gebruik van de auto).

Aanbevelingen ten aanzien van telefonisch klantcontact:

- › DGP verzoeken om bij volgende edities ook een telefoonlijn voor bezoekers en bewoners open te stellen vooraf en tijdens het evenement (KCC en meldkamer handhaving werden ook vaak gebeld door DGP-bezoekers, omdat DGP matig tot slecht bereikbaar was per e-mail en telefoon).
- › Duidelijker maken voor welke onderwerpen mensen bij de DGP terecht kunnen en met welke vragen mensen bij de gemeente terecht kunnen, specifiek aandacht voor doorlaatbewijzen;
- › Het onderzoeken van de mogelijkheid van een gezamenlijk, algemeen informatiepunt;
- › Organiseren van structureel overleg tussen de gemeentelijk communicatieadviseur F1 en het KCC voor het afstemmen over en actualiseren van de inhoudelijke FAQ;
- › KCC bij volgende editie eerder in aanloop opschalen. Tijdens het weekend is telefonische bereikbaarheid van de gemeente via het KCC niet of beperkt nodig;

- › Betere bereikbaarheid organiseren per email en telefoon voor vragen over de doorlaatbewijzen.

Operationele aanbevelingen tijdens de evenementdagen:

- › Bij communicatie tijdens het evenement (bijvoorbeeld afsluiten Haltestraat), naast DGP en gemeentelijke kanalen ook gebruikmaken van Zandvoort Marketing. Zij hebben een beter bereik dan de gemeente en meer kanalen voor de bezoeker van Zandvoort. Laat de communicatieadviseur van Zandvoort Marketing tijdens het evenement aanwezig zijn op locatie perscentrum (met gemeentelijke communicatieadviseurs);
- › Onderzoeken of het mogelijk is om bij volgende editie voor het perscentrum een podium voor de media in te richten voor live-uitzendingen;
- › Vroegtijdig met DGP afspraken maken over de woordvoering tijdens het evenement en de onderlinge verwachtingen daarover vooraf goed afstemmen.

3.7 | Camping

In het weekend van 2-5 september 2021 was er een tijdelijke camping op de terreinen van de sportvelden van Zandvoort (hockey en voetbal), het ZSC-terrein (asfaltterrein), golfclub The Dunes en de Kennemer Golfclub. Het ging om kamperen van tenten (voor personeel/crew en bezoekers, ca. 4.800 plekken) en campers (voor F1 officials en raceteams). De tijdelijke camping in Zandvoort was in die periode regelmatig in het nieuws, omdat andere organisatoren een relatie legden met de tijdelijke campings bij andere evenementen. Die mochten binnen de coronaregels niet doorgaan en de F1-camping



wel. Alles is tijdens de evenementdagen goed verlopen op het campingterrein. Binnen de coronamaatregelen was alles goed georganiseerd en deze regels zijn goed nageleefd (o.a. geen feesten en vaste zitplaatsen aan de tafels). Daarvoor was ook veel begrip onder de bezoekers. Er was geen 100% bezetting, vanwege COVID en de 1,5 meter maatregel is er meer ruimte genomen om zo voldoende afstand te kunnen houden, waardoor niet alle vergunde 4.800 plekken bezet waren.

Partijen vinden dat de samenwerking goed verliep. De onderlinge communicatie was prettig en snel. Er was wederzijds begrip bij kwesties. DGP vond het zeer prettig hoe de gemeente en SRO de plannen steunden en hebben meegedacht, zeker bij zaken die op het laatste moment nog zijn gewijzigd of aangevraagd. Het belangrijkste aandachtspunt dat de aanwezigen aandragen is de afspraken en communicatie met de sportverenigingen.

De aanbevelingen die voor volgend jaar zijn genoemd:

- › Bij de start in 2022 moet duidelijkheid zijn over de inhoudelijke plannen van DGP met betrekking tot de tijdelijke camping, welke locaties zij voorzien en hiervoor tijdig hun aanvraag indienen;
- › Een startgesprek organiseren met alle partijen (DGP, sportverenigingen, SRO en gemeente) zodat onderlinge afspraken helemaal duidelijk en volledig zijn en duidelijk is wie de contactpersonen per organisatie zijn;
- › Instellen van een periodiek overleg tussen gemeente, SRO en DGP tijdens de operationele voorbereidingen (in 2021 verliep het contact nog meer ad hoc);

- › De nieuwe huurovereenkomst met de sportverenigingen/SRO voor het gebruik van de sportterreinen afronden vóór de volgende editie, zodat duidelijk is welke contractuele financiële en operationele afspraken er zijn over het gebruik van het sportterrein als tijdelijke camping.
- › Aandacht vragen voor de inrichting van de tijdelijke camping voor overnachtingen. Er wordt zo veel mogelijk gebruikgemaakt van de faciliteiten in het dorp, zo veel mogelijk lokaal ingekocht en aangesloten op het side events programma.

3.8 | Openbare ruimte: gebruik en afval

Het gebruik van de openbare ruimte in Zandvoort is over het algemeen goed verlopen. Er is nagenoeg geen schade toegebracht aan eigendommen van de gemeente. Niet alle parkeerterreinen die werden gehuurd door DGP zijn tijdens de opbouwperiode al in gebruik genomen. De afspraken die gemaakt zijn met DGP over het schoonhouden van het evenemententerrein (ook buiten het circuitgebied), zijn goed nagekomen. Spaarnelanden heeft in opdracht van DGP het evenemententerrein iedere dag schoon en opgeruimd gehouden. In het dorp waren er in opdracht van Zandvoort Beyond extra 'clean teams' aanwezig voor het netjes houden van het evenemententerrein. Door het afgeschaalde programma van Zandvoort Beyond ontstond er onduidelijkheid over de scope van het evenemententerrein van de side events wat betreft afvalinzameling. Spaarnelanden heeft op eigen initiatief tijdens het evenementenweekend extra opgeruimd in bijvoorbeeld de Haltestraat.

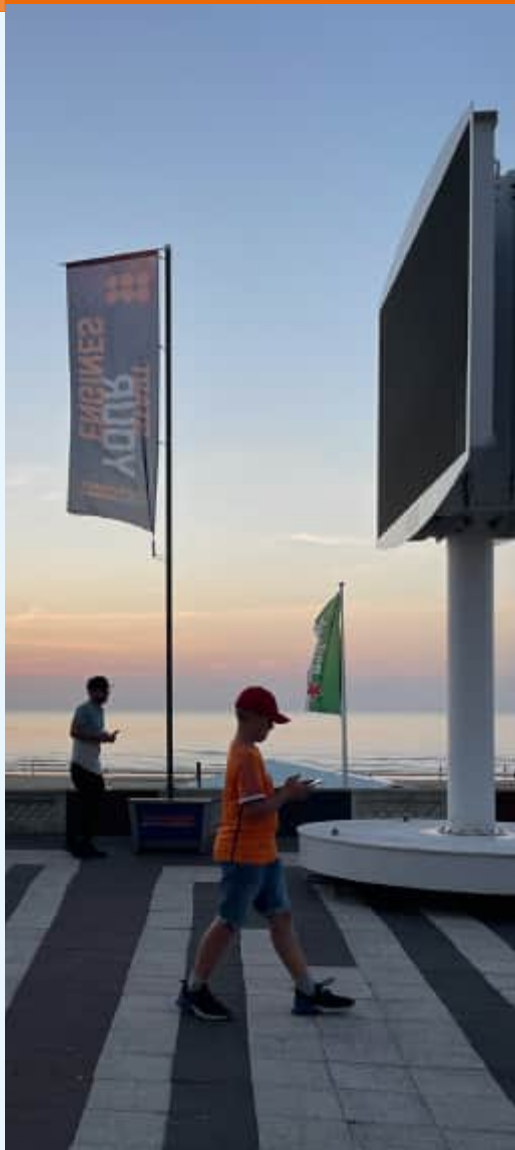
Aanbevelingen voor de komende editie zijn de volgende:

- › Eerder starten met het maken van afspraken vanuit de organisatoren over het gebruik van de openbare ruimte van Zandvoort (in 2021 gebeurde dit vanwege de onzekerheid over corona pas vanaf juni);
- › Een startgesprek tussen Spaarnelanden, gemeente en organisatoren organiseren zodat onderlinge afspraken duidelijk en volledig zijn: welk werk voert SPL uit in opdracht van de organisatoren (op hun evenemententerreinen) en welk werk is voor de gemeente (vooraf duidelijk hebben wat hoort bij de reguliere opdracht van SPL en wat extra werk is waarvoor extra wordt betaald);
- › Duidelijke afspraken maken over de omvang en reikwijdte van het evenemententerrein van Zandvoort Beyond (bijvoorbeeld wel/niet de Haltestraat);
- › Zandvoort Beyond adviseren met Spaarnelanden en side events participanten vooraf heldere afspraken te maken over de afvalstromen en verantwoordelijkheden van de betrokken partners;
- › Betere afspraken met ondernemers in Zandvoort maken over de afvalinzameling bij evenementen (breder dan de F1), de afvalstroom in bijvoorbeeld de Haltestraat kwam van de reguliere horeca;
- › Later afzetten van het parkeerterreinen aan de boulevard (opbouwperiode). Deze parkeerterreinen waren de eerste dagen nog leeg;
- › De gebruikersovereenkomst over het stationsgebied tussen gemeente en NS afronden vóór de volgende editie, zodat duidelijk is wie

waarvoor verantwoordelijk is wat betreft het gebruik van dit gebied;

- › Spaarnelanden verzoeken het onderhoud aan alle licht- en vlaggenmasten voor de volgende editie gereed te hebben (missende masten, scheve masten, verkleurde masten etc.).

4. Doel 2: economische, sociale en maatschappelijke spin-off genereren



4.1 | Resultaten WESP-studie

De gemeente Zandvoort en DGP hebben de Breda University of Applied Sciences (Buas) gevraagd onderzoek te doen naar de economische en sociale impact van de Dutch Grand Prix. Uit het onderzoek komt naar voren dat het evenement een grote economische en sociale impact heeft gehad voor Zandvoort en de MRA-regio.

De volgende onderzoeksvragen zijn bij aanvang van het onderzoek geformuleerd:

1. Wat is de economische impact van het hoofdevenement, de Dutch Grand Prix 2021, gemeten volgens de WESP methode?
2. Wat is de beleving van het evenement door de bewoners en bezoekers? (Inclusief maatschappelijk en sociale impact)
3. Wat is de impact van de side events, van de Dutch Grand Prix 2021, in Zandvoort gemeten?
4. Wat is de beleving van de side events?

4.1.1 | Economische spin-off

Om de economische impact van het evenement te bepalen zijn, conform de WESP methodiek, de additionele bestedingen van de bezoekers

in de MRA-regio en de bestedingen van de DGP-organisatie in de MRA-regio berekend. Deze additionele bestedingen zijn vervolgens ingevoerd in het Input-Output model, waardoor de toegevoegde waarde van het evenement voor Zandvoort en de MRA-regio alsmede het aantal banen dat met het evenement samenhangt zichtbaar wordt. De toegevoegde waarde is de beste indicator van de economische impact.

- › 87% van de bezoekers is additioneel. Dat betekent dat zij zonder de DGP op de dag van afname niet in Zandvoort zouden zijn geweest. Hun bestedingen zijn volledig toe te schrijven aan het evenement.
- › De Dutch Grand Prix zorgt voor 42,3 miljoen euro aan bezoekersbestedingen in Zandvoort. Hiervan is 2,7 miljoen besteed aan overnachtingen in Zandvoort.
- › De Dutch Grand Prix zorgt voor 40,9 miljoen euro aan bezoekersbestedingen in de MRA-regio (inclusief Zandvoort). Hiervan is 7,6 miljoen euro besteed aan overnachtingen in de MRA-regio (inclusief Zandvoort)
- › De organisatie van de Dutch Grand Prix heeft 9,8 miljoen euro besteed in Zandvoort en 24,4 miljoen euro in de MRA-regio (inclusief Zandvoort)
- › De totale bestedingen van bezoekers en organisatie zijn respectievelijk 52,1 miljoen in Zandvoort

en 74,4 miljoen euro in de MRA-regio (inclusief Zandvoort).

- › De additionele bestedingen bedragen 22,3 miljoen euro in Zandvoort en 44,5 miljoen in de MRA-regio (inclusief Zandvoort).
- › Deze additionele bestedingen van bezoekers en organisatie leiden tot indirecte impacts. De toegevoegde waarde die door de DGP gecreëerd wordt in Zandvoort is 8,9 miljoen euro. De toegevoegde waarde voor de MRA regio (inclusief Zandvoort) is 23,2 miljoen euro.
- › In Zandvoort hangen 244 banen samen met de DGP en in de MRA-regio (inclusief Zandvoort) zijn dit er 498. Daarbij moet opgemerkt worden dat het input-output model geen rekening houdt met productiviteitsstijging, waardoor in werkelijkheid een groot deel van de benodigde extra inspanningen voor het evenement geleverd worden door het intensiever benutten van het bestaande personeel

Het side events programma is vanwege Covid-19 aangepast; in plaats van uitgebreide rand-programmering is er ingezet op aankleding van het dorp in F1-sferen en het plaatsen van enkele kleine attracties (reuzenrad, mini-kartbaan, buiten exposities, etc). Er zijn significante verschillen in de mate waarin Zandvoortse ondernemers in financieel opzicht geprofiteerd hebben van de Dutch Grand Prix:

› Logiesverstrekkers hebben meer omzet gehaald tijdens het raceweekend ten opzichte van een regulier weekend met vergelijkbaar weer. Deze hogere omzet is gehaald met gelijke kosten en een gelijke personeelsinzet of door een beperkte hoeveelheid extra kosten door het inzetten van een beperkte hoeveelheid extra personeel. Hieruit is duidelijk af te leiden dat logiesverstrekkers de prijzen van de kamers hebben verhoogd tijdens het raceweekend.

› Eet- en drinkgelegenheden laten een gemengd beeld zien. De helft van de bedrijven heeft meer omzet gehaald, terwijl een kwart gelijke omzet heeft behaald en een kwart van de bedrijven aangeeft minder omzet te hebben behaald. Zestig procent van de eet- en drinkgelegenheden heeft meer kosten gemaakt, terwijl bijna veertig procent gelijke kosten heeft gemaakt. Zeventig procent van de ondernemers heeft extra personeel ingezet om de verwachte drukte op te kunnen vangen.

› Winkeliers hebben in vergelijking met logiesverstrekkers en eet- en drinkgelegenheden het minst geprofiteerd van de Dutch Grand Prix. Bijna tachtig procent van de ondernemers in de detailhandel geeft aan minder omzet te hebben behaald, terwijl bijna twee derde wel extra kosten heeft gemaakt, veelal door meer personeel in te zetten.

› De plek waar de onderneming gevestigd was, leidde niet tot significante verschillen in omzet.

Vergelijking WESP en prognose 2017 Decisio

De haalbaarheidsstudie van Decisio (2017) schatte in dat de toegevoegde waarde in het hoogseizoen scenario 2,6 miljoen voor Zandvoort zou zijn en 12,6 miljoen voor de MRA-regio, met respectievelijk 45 (Zandvoort) en 186

(MRA-regio) banen. De totale bestedingen zijn destijds ingeschat op 31 miljoen in Zandvoort en 48 miljoen in de MRA-regio. De additionele bestedingen zijn geschat op 28 miljoen in Zandvoort en 40 miljoen in de MRA-regio.

De grote verschillen met de economische impact die nu uit het onderzoek komen, zijn een gevolg van de feitelijke verschillen in de bestedingen van de bezoekers en de feitelijke verschillen in de bestedingen van de DGP-organisatie. Omdat de totale bestedingen hoger zijn, is ook de toegevoegde waarde en het aantal banen hoger. Het gaat hier om verschillen in aannames over het aantal bezoekers, de kosten van de verbouwing van het circuit, de uitgaven van bezoekers aan eten, drinken en merchandise.

4.1.2 | Sociaal-maatschappelijke spin-off

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van veldwerk onder vier doelgroepen (bezoekers DGP, bezoekers dorp, bewoners Zandvoorts, ondernemers Zandvoort). In totaal zijn er 465 goed ingevulde enquêtes verzameld tijdens de drie racedagen onder bezoekers, een voldoende betrouwbaar aantal. De respons van de bewonersenquête was overweldigend. Maar liefst 1.567 inwoners van Zandvoort vulden de vragenlijst in. De enquête voor bezoekers aan het dorp is deels digitaal uitgezet met slechts 67 reactie en er zijn 177 face-to-face enquêtes afgenomen. Dit brengt het totaal op een iets te laag aantal voor betrouwbaarheid voor het onderzoek. Ook de ondernemersenquête met 102 reacties (digitaal en face-to-face) is aan de lage kant om te kunnen generaliseren naar de populatie. In het verzamelen van de data is bewust rekening gehouden met een spreiding onder horeca en winkeliers om de representativiteit te vergroten.

Geconcludeerd wordt dat bewoners en bezoekers zeer positief zijn over hoe zij het evenement beleefd hebben.

Voor bewoners geldt dat:

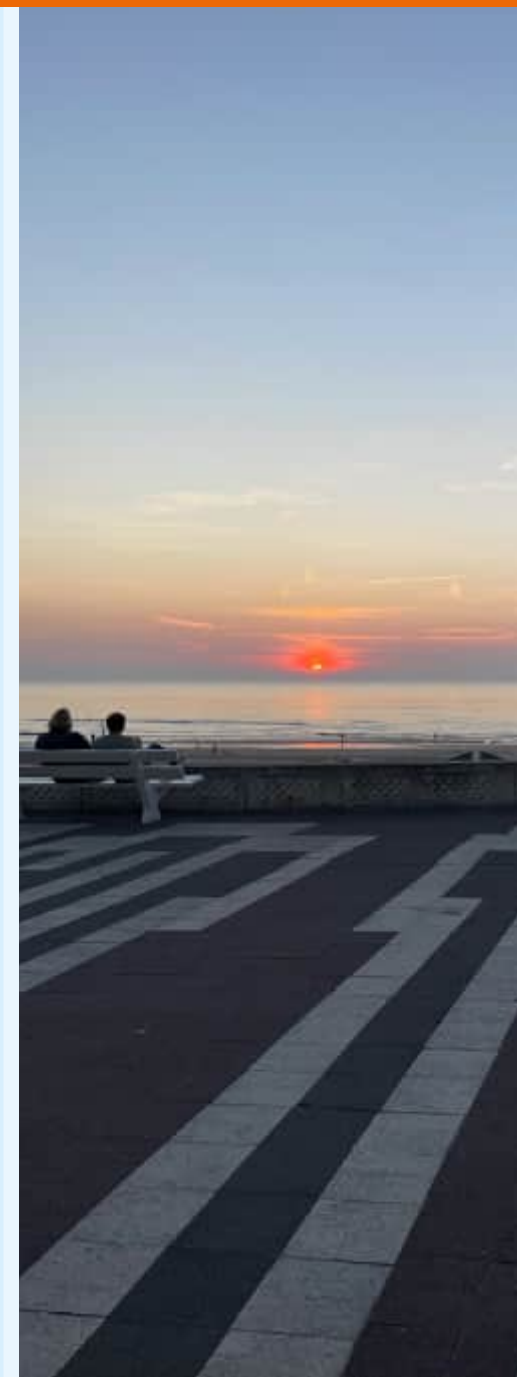
› Ruim tachtig procent van de bewoners denkt het evenement nog lang te zullen herinneren en bijna negentig procent van de bewoners geeft aan onder de indruk te zijn geraakt van het evenement, genoten te hebben en dat het evenement hen positief verrast heeft.

› Onder bewoners is een kleine groep (ongeveer vijf procent) die uitgesproken negatief is over de Dutch Grand Prix. Zij vinden het evenement belastend voor het milieu en niet meer van deze tijd.

› Bewoners geven in vergelijking met bezoekers en ondernemers het hoogste gemiddelde rapportcijfer aan het evenement, namelijk een 8,9 (op een schaal van 1 tot 10).

› De helft van de bewoners is van mening dat de Dutch Grand Prix geen negatieve effecten heeft. In de top drie van negatieve effecten die bewoners het evenement toedichten wordt hinder genoemd (twintig procent), dat het mensen verdeelt in voor- en tegenstanders (elf procent) en dat het evenement leidt tot milieuschade (elf procent). De helft van de bewoners vindt deze negatieve effecten acceptabel ('het hoort er nu eenmaal bij') terwijl 22% de negatieve effecten onacceptabel vindt ('het evenement is in strijd met de stikstofcrisis, de klimaatcrisis en de coronacrisis').

› Ook al staat hinder in de top 3, het percentage bewoners dat daadwerkelijk overlast ervaren heeft door het evenement is met elf procent duidelijk lager.



- › De meest genoemde positieve effecten die bewoners het evenement toedichten, zijn het op de kaart zetten van Zandvoort (genoemd door twee derde van de bewoners), het versterken van het imago (genoemd door een derde) en de bijdrage aan de lokale economie (genoemd door de helft van de bewoners). Daarnaast noemt een derde van de bewoners dat het evenement bewoners trots maakt op hun woonplaats en dat het de infrastructuur van het dorp verbetert. Deze positieve effecten worden door tachtig procent van de bewoners belangrijk geacht. Bewoners geven daarbij aan dat het dorp aan het 'verpauperen' was en dat de Dutch Grand Prix het dorp weer laat bruisen.

- › Uit de resultaten spreekt trots van bewoners en ondernemers dat de F1 in de eigen woonplaats plaatsvindt.

- › De Dutch Grand Prix leeft erg onder bewoners: bijna negentig procent heeft het evenement via de televisie gevolgd en zesenvertig procent heeft het circuit bezocht.

Voor bezoekers geldt dat:

- › Bezoekers op het circuit beoordeelden met name de sfeer hoog (gemiddeld rapportcijfer 8,9); ook de bereikbaarheid van Zandvoort en de organisatie kregen gemiddelde rapportcijfers boven de 8. De overige onderdelen (fanzone, entertainment, kwaliteit eten en drinken, toegankelijkheid circuit, informatievoorziening) waardeerden de bezoekers met gemiddelde rapportcijfers tussen de 7,4 en 7,9.
- › Bezoekers die niet het circuit maar het dorp bezochten, waren eveneens te spreken over de goede sfeer die in Zandvoort hing (ruim negentig procent was het eens of helemaal eens met de stelling), eenzelfde percentage

van de bezoekers aan het dorp gaf aan zich welkom te voelen.

- › Het overgrote deel van de bezoekers aan het circuit en aan het dorp delen de mening van bewoners dat het evenement bijdraagt aan een positief imago voor Zandvoort.
- › Bezoekers van het evenement geven aan trots te zijn dat de F1 in Nederland plaatsvindt
- › De helft van de bezoekers aan het evenement gaf aan dat de Dutch Grand Prix eraan bijdraagt dat ze Zandvoort binnen een jaar nogmaals bezoeken.

Ook ondernemers zijn positief over hun beleving:

- › Ondernemers gaven gemiddeld een 8,7 als rapportcijfer voor de sfeer in het dorp (waarbij een 10 het meest gegeven cijfer is). Ook de sfeer in het eigen bedrijf tijdens het raceweekend werd hoog gewaardeerd: gemiddelde rapportcijfer 8,4.
- › Ondernemers geven in vergelijking met bewoners vaker aan dat ze overlast ervoeren. De overlast die een kwart van de ondernemers ervaren heeft, richtte zich met name op afgesloten wegen, waardoor leveranciers of klanten het bedrijf niet konden bereiken. Een ruime meerderheid van ondernemers (zestig procent) en bewoners (tachtig procent) ervoer geen overlast.
- › Het overgrote merendeel van de bewoners en ondernemers zijn van mening dat ze vooraf goed geïnformeerd zijn over het evenement; de informatie over de doorlaatbewijzen kan beter.
- › Bezoekers en ondernemers zijn van mening dat de F1 bij Zandvoort past.

Alle doelgroepen zijn unaniem over hun gevoel van veiligheid in Zandvoort en tijdens het evenement. Ze voelden zich veilig; slechts vier procent of minder heeft zich onveilig gevoeld.

Tijdens het raceweekend zijn bezoekers in het dorp gevraagd naar de reden van hun bezoek, hun activiteiten en hun beleving.

- › De ruime meerderheid van bezoekers komt of voor een bezoek aan het circuit of om de sfeer en gezelligheid van de Dutch Grand Prix te proeven.
- › Een kwart van de bezoekers in het dorp heeft een of meerdere activiteiten bezocht die er speciaal voor de Dutch Grand Prix neergezet zijn (o.a. buitenexposities, reuzenrad, kartbaan).
- › Bezoekers zijn positief over hun bezoek aan Zandvoort: ze voelen zich welkom en veilig, er hangt een goede sfeer. Vijfenzestig procent gaf aan dat er genoeg te doen was voor jong en oud; dit iets lagere percentage is niet zo verrassend vanwege het noodgedwongen schrappen van een omvangrijk(er) side events programma.

4.1.3 | Aanbevelingen Impactstudie

Uit de studie komen de volgende aandachtspunten naar voren die handvatten bieden voor het vergroten van de economische, sociale en maatschappelijke impact:

- › Qua bestedingsprofiel zijn bezoekers met een weekendticket het interessantst, omdat zij relatief gezien het meeste uitgeven;
- › Een hoger percentage buitenlandse bezoekers zal naar verwachting leiden tot een (nog) positievere economische impact. Internationale

bezoekers blijven langer en verblijven – ten opzichte van Nederlanders – vaker in hotels of duurdere accommodaties;

- › Er zijn grote verschillen in de mate waarin Zandvoortse ondernemers profiteerden van het evenement. Met name winkeliers hebben omzetverlies geleden. Voor hen zijn sfeerproevers en dagjesmensen die in de week naar aanloop van het evenement het dorp bezoeken van grotere waarde dan de DGP-bezoekers;
- › Overweeg (daar waar mogelijk) de looproutes en bezoekersstromen van de parkeerterreinen, fietsenstallingen en het station naar het circuit zo aan te passen dat bezoekers verleid worden onderweg of naderhand uitgaven in het dorp te doen;
- › De communicatie en informatievoorziening over het evenement is goed gewaardeerd; de kritische noot betreft met name de doorlaatbewijzen;
- › Het evenement leeft erg onder bewoners en maakt bewoners trots. Aangeraden wordt deze positieve energie vast te houden en in te zetten voor het dorp en de volgende edities van de DGP.

4.2 | Zandvoort Beyond

Internationale sportevenementen, waaronder de Formule 1, kunnen energie losmaken en zijn een potentieel vliegwieltje voor commerciële of maatschappelijke effecten in de regio. Daarentegen levert een sportevenement vaak niet vanzelf de gewenste effecten. Om deze economische, sociale en maatschappelijk spin-off te creëren is een side-events en activatieprogramma vereist.

Het proces tot oprichting van de stichting is in relatief korte tijdsperiode tot stand gekomen met een collegebesluit, een raadsbespreking, ondertekening bij de notaris, het aantrekken van een interim directeur en producent en het samenstellen van de Raad van Toezicht en Raad van Advies. De formele start was maart 2021. Het model staat naar tevredenheid van alle partners.

In 2021 ging het programma van Zandvoort Beyond, vanwege corona, in een afgeschaalde vorm door. Hierdoor is de economische spin-off lager dan vooraf ingeschat. De Stichting gaf gedurende het proces steeds aan dat er onduidelijkheid was over de kaders. Geprobeerd is om de Stichting ZB zoveel mogelijk te ondersteunen en bij wisselende (corona en/of verzekerings-) omstandigheden altijd weer te zoeken naar oplossingen.

De visie voor de side events is ontwikkeld op basis van de IMA-methode van Toeristische Visie 2017. Kijkend naar de visie en de opbouw van de vier categorieën van soorten evenementen (landmark, statement, specialty en volume) events zijn er veel activiteiten georganiseerd die in de categorie volume passen, er waren slechts enkele voorbeelden van statement (Red Bull Airshow) en specialty side events. Voor een goed gebalanceerd programma dient er in de toekomst een betere balans te zijn tussen de events. Die mogelijkheden zijn er ook meer in een editie zonder corona.

Bepaalde onderdelen uit het side events programma zijn goed bevallen, zoals de presentatie van de auto van Max Verstappen, het kinderboekje, de strandrekening en Red Bull air vertoning. Over het laatste kan voor een volgende editie meer gecommuniceerd worden om te kunnen profiteren van spreiding van de bezoeker. Het merchandise aanbod



van DGP, op de strategische locatie voor de Koper Passarel, heeft geconcentreerd met lokale ondernemers. Er moet bij de volgende editie nagedacht worden hoe het Gasthuisplein beter bezocht kan worden door de DGP-bezoekers. Voor de strandpaviljoens waren de ervaringen wisselend. Het was voor bezoekers (met of zonder toegangskaartje voor de Formule 1) niet altijd duidelijk welke strandpaviljoens beschikbaar waren voor een hapje of drankje. Dit kwam mede omdat sommige strandpaviljoens afgehuurd waren. De ondernemers in de Haltestraat waren positief over de klandizie.

De aanbevelingen voor editie 2022 zijn de volgende:

- › De gemeente Zandvoort organiseert graag in 2022 een regulier bestuurlijk overleg met Zandvoort Beyond om de voortgang te monitoren en eventuele (corona)issues met elkaar te bespreken;
- › Bij aanvang van de werkzaamheden voor editie 2022 op initiatief van Zandvoort Beyond gezamenlijk met ondernemers, Zandvoort Marketing, DGP, gemeente en stichting bekijken welke side events op welke plekken het beste bijdragen aan economische spin-off voor de lokale ondernemers in Zandvoort. Daarbij meenemen wat het aantrekkelijker maakt voor de DGP-bezoeker om te bezoeken. De mobiliteit (o.a. looproutes, verkeersregelaars en hekken) en crowdcontrolmaatregelen zijn

van invloed op dit succes. Door de ondernemers (onder leiding van Zandvoort Beyond) meer te laten samenwerken met DGP kan de spin-off vergroten en kan de in- en uitstroom nog meer spreiden;

- › Nadere afstemming zoeken tussen de visie van Zandvoort Beyond en visie side event de gemeente Zandvoort (2019), bijvoorbeeld de afweging maken of een muzieksplein op het Badhuisplein of juist een reuzenrad wenselijk is;
- › De mogelijkheden van een side events programma in de Haltestraat (muziekpodia) tijdig afwegen en zaken als economische spin-off en crowdmanagement daarbij betrekken;
- › Iets dergelijks als een 'verkeerslichten'-systeem invoeren zodat bezoekers kunnen zien welke paviljoens, maar wellicht ook welke plekken in het dorp, nog plek hebben en welke niet;
- › Onderzoeken hoe de bezoekers beter verspreid kunnen worden over het dorp, o.a. de zuidkant van de boulevard, zoals bijvoorbeeld een aantrekkelijk side events programma, fietsenstallingen of de inzet van een pendel(pendel) (bus) systeem vanaf het circuit richting strand zuid;
- › Door Zandvoort Beyond, in samenwerking met de gemeente, laten uitwerken van de mogelijkheden om meer live tv-uitzendingen vanuit Zandvoort te laten plaatsvinden, om zo de badplaats te promoten;
- › Zorgen voor een betere (commerciële en functionele) verbinding tussen de verschillende horecalocaties (strand en pleinen) en de communicatie daaromtrent.

5. Doel 3: Duurzaamheid

5.1 | Inleiding

Een groot evenement met publiek is per definitie niet duurzaam. Maar de milieueffecten van een evenement kunnen wel beperkt worden. De gemeenteraad van Zandvoort nam op 26 maart 2019 een motie aan om “alles in het werken te stellen om de F1 Grand Prix van Nederland in Zandvoort te organiseren op een zo duurzaam mogelijke manier”. Dit besluit van de gemeenteraad was de aanleiding voor de Dutch Grand Prix en de gemeente Zandvoort om samen te werken aan een meerjarige duurzaamheidsstrategie.

5.2 | Duurzaamheidsstrategie DGP

Uitgangspunt van de duurzaamheidsstrategie voor de eerste drie edities was verduurzaming op meerdere thema's en met een meerjarige aanpak waarbij, als nodig en mogelijk, de ambities voor elk jaar worden verhoogd.

De meerjarenstrategie baseert zich op 4 thema's:

1. Mobiliteit: duurzaam mobiliteitsplan en aandacht voor toegankelijkheid;
2. Verbinding met de regio: bescherming van de omliggende natuurgebieden, korte ketens en aandacht voor de regionale gemeenschap;

3. Hernieuwbare energie: zowel efficiënt energiegebruik als gebruik van hernieuwbare energie;

4. Behoud van grondstoffen: plastic smart (vermijden van wegwerpplastic), zwerfafval voorkomen en circulair grondstoffenmanagement.

Deze langetermijnaanpak is vertaald naar een werkplan met concrete maatregelen voor de komende editie. Per thema wordt toegelicht wat er van deze strategie in 2021 is uitgevoerd.

Na het verschijnen van de duurzaamheidsstrategie van de DGP, presenteerde ook de FOM (Formula One Management, de eigenaar van alle Formule 1 races wereldwijd) een duurzaamheidsstrategie voor de jaren tot 2030. De maatregelen die genomen zijn tijdens de Formule 1 van Nederland hebben daarmee een effect dat verder reikt dan alleen de race in Zandvoort.

5.2.1 | Mobiliteit

Duurzaam mobiliteitsplan

Bij een groot sportevenement als een Grand Prix hebben de vervoersbewegingen van bezoekers een groot aandeel in de totale milieubelasting van het evenement. Zandvoort is de enige badplaats van Nederland met een spoorverbinding, maar de frequentie en lengte van treinen was tot 2020 beperkt door het vermogen



van de bovenleiding. Op drukke stranddagen waren de korte treinen overvol. Het is een lang gekoesterde wens van de gemeente Zandvoort om de capaciteit van de spoorverbinding te verhogen.

In aanloop naar de zomer van 2020 heeft ProRail het vermogen van de bovenleiding verhoogd waardoor er meer en langere treinen naar Zandvoort ingezet kunnen worden. Zoals bekend, rijden de treinen van de NS uitsluitend op windenergie uit Nederland, waardoor deze

manier van vervoer een zeer lage CO₂-uitstoot heeft. In het mobiliteitsplan was een hoofdrol weggelegd voor de trein. Daarnaast is sterk ingezet op bezoekersvervoer per fiets. Ook deze vorm van vervoer heeft vrijwel geen CO₂-uitstoot.

Door coronamaatregelen kon DGP 2021 tweederde van het aantal bezoekers ontvangen. Van de ca. 70.000 bezoekers per dag is 39% per fiets gekomen, 37% met het openbaar vervoer, 22% op een andere manier (zoals lopend of per touringcar) en slechts 5% met de auto. Voor

een motorsportevenement is dit ongekend. In drie dagen tijd zijn er 522 treinen met 90.000 passagiers ingezet door de NS. Elke 5 minuten kwam er een trein aan op station Zandvoort.

Toegankelijkheid

Om het evenement goed toegankelijk te laten zijn voor mindervaliden, liet DGP een toegankelijkheidsplan opstellen door een gespecialiseerd bureau. DGP stelde 100 extra care tickets beschikbaar met speciale overnachtingsmogelijkheden in een pop-up zorghotel op camping De Lakens. Een extra care ticket bood op maat geleverde zorg, zoals verpleegkundige zorg voor het wisselen van een sonde of het monitoren van medicijngebruik. In totaal hebben 250 mindervalide bezoekers en hun begeleiders de Dutch Grand Prix bezocht.

Er was een rustruimte voor personen die snel overprikkeld zijn of een plek waar medicijnen en dieetvoeding verkrijgbaar waren. Er was speciaal vervoer geregeld voor mensen met een rolstoel van zorghotel naar het circuit. Op het circuit waren rolstoelvriendelijke routes en tribunes aanwezig.

5.2.2 | Verbinding met de regio

Regionale gemeenschap

Zandvoort is trots op haar racetraditie en de Dutch Grand Prix moest een feest worden voor alle bewoners. Een van de maatregelen die DGP daarom heeft genomen, was de bewonersdag op donderdag 2 september (13.000 bezoekers uit Zandvoort). Voor de racedag van vrijdag waren kaarten beschikbaar tegen een zeer laag tarief om de Formule 1 toegankelijk te laten zijn voor huishoudens met een lager inkomen.

De DGP werkte ook samen met diverse goede doelen organisaties, zoals de Voedselbank en de Linda Foundation. DGP doneerde overgebleven levensmiddelen aan de Voedselbank.

Bescherming van omliggende natuurgebieden

Om de kwetsbare duingebieden te beschermen tegen verstoring, zijn in overleg met de terreinbeherende organisaties PWN en Staatsbosbeheer de duingebieden ten zuiden van de Zeeweg volledig afgesloten voor publiek. Hiermee werd voorkomen dat bezoekersstromen naar het circuit voor verstoring van de natuurgebieden zouden zorgen en was handhaving op het overtreden van toegangsregels gemakkelijker. Het Duinpieperpad (Noord-Zuid fietspad dat direct achter het circuit loopt) was tijdens het evenement afgesloten en gereserveerd voor hulpdiensten.

De terreinen voor betaald parkeren bij de entrees naar het Nationaal Park waren tijdens het evenement afgesloten. Deze inkomstderving voor de terreinbeheerders is door DGP gecompenseerd.

Op uitnodiging van DGP ontwikkelden de terreinbeherende organisaties gezamenlijk een natuurplan waarin verschillende projecten in de regio worden gecombineerd. De elementen dragen bij aan natuurverbetering, versterking van cultuurhistorie, recreatieve en ecologische verbindingen en CO₂-compensatie. De intentie is om de komende jaren dit natuurplan te realiseren met behulp van de sponsors van de Dutch Grand Prix.

Bij de Omgevingsdienst IJmond zijn tijdens het raceweekend 7 klachten over geluidsoverlast binnengekomen. Tijdens de Formule 1 race was er een aflandige oosterwind. Een regionale

milieuorganisatie gaf in een persinterview aan geen overlast te hebben ervaren van het F1-evenement.

Korte ketens

Bij een evenement als de Dutch Grand Prix worden veel ondersteunende diensten afgenomen bij derden. Door voor samenwerkingspartners in de nabije omgeving te kiezen, worden transportkilometers, en daarmee CO₂-uitstoot beperkt. Enkele diensten die voor het evenement zijn ingekocht, waren niet op de benodigde schaal verkrijgbaar in de regio. Zo zijn de 40.000 fietsenstallingen gehuurd bij een bedrijf uit Brabant en werd het toezicht op de stallingen verzorgd door een sociaal-maatschappelijk bedrijf uit Den Haag.

5.2.3 | Hernieuwbare energie

Hernieuwbare energie

Op het circuitterrein wordt geen energie opgewekt door hernieuwbare bronnen. Wel is er zoveel als mogelijk elektriciteit van vaste stroompunten gebruikt. Het CO₂-gehalte van de Nederlandse stroommix wordt steeds minder door een hoger aandeel duurzame opwek. Komende edities van de DGP zullen daarom, bij een gelijkblijvend stroomgebruik, minder CO₂-uitstoot hebben. De totale CO₂-uitstoot van het evenement is nog niet bekend, zie ook aanbevelingen.

Efficiënt energiegebruik

In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, is het brandstofgebruik van een Formule 1 auto relatief laag. Het brandstofverbruik zit dan ook in het voor- en natransport (zeker bij een

intercontinentale kalender), de opbouwwerkzaamheden en de bezoekersstromen. Ook tijdens het evenement wordt energie gebruikt voor bijvoorbeeld radio- en televisie-uitzendingen. De ambitie van de DGP is om op termijn geen aggregaten meer te gebruiken voor de stroomvoorziening. Door het gebrek aan vaste stroompunten is die ambitie nog niet haalbaar. De aggregaten die tijdens het evenement op het circuitterrein zijn ingezet, draaiden op GTL-brandstof. GTL zou bij verbranding minder NO_x- en SO_x-uitstoot hebben en minder fijnstof produceren. Door de inzet van een energiemanagementsysteem werd onnodig (standby) gebruik van elektrische apparatuur voorkomen.

5.2.4 | Behoud van grondstoffen

Plastic smart en grondstoffenmanagement

Door in te zetten op hergebruik van materialen en wegwerpplastic te vermijden, wordt verlies van grondstoffen voorkomen. Een van de maatregelen was de inzet van een statiegeldsysteem en het uitschenken van drankjes aan de bar, zodat drinkverpakkingen achter de bar ingezameld en gerecycled werden. Een andere maatregel om afval te voorkomen was om in de aankleding van het evenement, met spandoeken en banners, zoveel mogelijk zonder datum te communiceren. Hierdoor kunnen decoratiematerialen meerdere jaren achter elkaar gebruikt worden.

Het statiegeldsysteem met soft cups is succesvol gebleken. Bezoekers werden voorafgaand en tijdens het evenement per mail en sms geïnformeerd over de werking van het statiegeldsysteem. Ook was er op het terrein duidelijke informatie aanwezig over de werking van het systeem. 80% van alle verstrekte bakers zijn weer

ingenomen, waarvan 70% ook daadwerkelijk weer hergebruikt is als beker. Hiermee is 4.140 kilo plastic bespaard. De bekertjes van gerecycled plastic (rPET) hadden ook geen bedrukking met inkt, maar waren embossed (reliëfgedrukt).

Door decoratiemateriaal zonder datum te gebruiken, kunnen de banners, spandoeken en andere decoratie ook voor volgende edities gebruikt worden. Met deze maatregel wordt gedurende 3 jaar 38.000 m² plastic doek bespaard en worden 1.200 vlaggen hergebruikt.

Op het circuitterrein waren 20 drinkwatertap-punten aanwezig. Bezoekers konden gratis hun statiegeldbeker vullen. In totaal hebben bezoekers 18.494 liter getapt, met een besparing van (het transport van) 38.988 plastic flesjes.

Bij de verbouwing van het circuit is beperkt gebruik gemaakt van circulaire bouwmaterialen.

Twee van de paviljoens hebben een circulaire oorsprong: de Champions Club is een voormalig paviljoen van de Volvo Ocean Race en de Founders Lounge is het voormalige strandpaviljoen Bloomingdales.

Zwerfafval

Op het circuitterrein waren 180 afvalbakken aanwezig. Drinkjes aan de bar werden uitgeschonken om zwerfafval te voorkomen en zodat de verpakkingen goed gerecycled konden worden door het barpersoneel. Tijdens het evenement waren 20 clean teams aanwezig om eventueel zwerfafval op te ruimen. Direct na het evenement heeft Spaarnelanden tussen 22.00 en 5.00 uur de straten rondom het circuit en in Zandvoort schoonmaakt en tussen de 100 en 120 kubieke meter afval opgeruimd. Op de maandag na het evenement stond een clean up gepland met vrijwilligers. Deze clean

up is geannuleerd, omdat er geen zwerfafval op of direct naast het terrein aanwezig was. Ook de terreinbeherende organisaties hebben hun geplande schoonmaakactie op maandag geschrapt, omdat er geen schoonmaakwerkzaamheden nodig waren.

Aanbevelingen voor komende edities zijn:

- › Het gebruik van wegwerpplastic in de VIP-gebieden, zoals op de sponsortribunes en in de hospitality lounges, vermijden. Het statiegeldsysteem blijkt voor het algemene publiek zeer goed te werken, dus breid dit uit;
- › DGP vragen om een berekening van de CO₂-uitstoot van het evenement waarbij duidelijk is wat de reikwijdte van de berekening is;

- › Met de uitvoering van een of meer elementen uit het natuurplan van de regionale terreinbeherende organisaties starten;
- › Verkennen van de mogelijkheden om het scheidingspercentage van ingezameld afval te verhogen;
- › Verkennen van de mogelijkheden om het aantal vaste stroompunten te vergroten;
- › Versterken van de samenwerking met lokale, regionale en nationale goede doelenorganisaties;
- › Kennis delen over duurzaamheidsmaatregelen met Zandvoort Beyond;
- › Onderzoeken of er een grotere spreiding van bezoekers gedurende de dag of extra treinreizigers van/naar Zandvoort in de dalperiode mogelijk is of minder inzet van treinen in de dalperiode (beschikbare capaciteit van de treindienst optimaal benutten).



5.3 | Zandvoort Beyond

Het side events programma van Zandvoort Beyond kan worden opgevat als een verzameling evenementen in de openbare ruimte. Omdat de verschillende evenemententerreinen in principe niet afgesloten zijn, komen een aantal (juridische) uitdagingen om de hoek kijken bij de implementatie van duurzaamheidsmaatregelen. Zo is een statiegeldsysteem bij een evenement in de openbare ruimte lastig uit te voeren op korte termijn. Tijdens het evenement zijn 'clean teams' ingezet om bezoekers bewust te maken van de afvalmogelijkheden en om zwerfafval te verzamelen.

Voor citydressing is daar waar mogelijk gebruikgemaakt van gerecyclede materialen en de vlaggenlijnen waren van stoffen vlaggetjes. Bij de aanschaf van de citydressingonderdelen is nagedacht om zo veel mogelijk materialen te gebruiken die meerdere edities mee kunnen. Er is geïnvesteerd in selfiespots die verplaatsbaar zijn en daarmee op verschillende plekken en jaren in Zandvoort ingezet kunnen worden. De gebruikte vlaggetjes waren niet van plastic, maar van stof en kunnen gewassen worden en bij volgende edities nogmaals gebruikt worden. Ook de banieren die de wind overleefd hebben, kunnen nogmaals worden gebruikt.

Waar mogelijk is gebruikgemaakt van vaste stroompunten in plaats van aggregaten. Zo was de kinderkartbaan elektrisch, evenals het reuzenrad.

Aanbevelingen voor de volgende editie zijn:

- › Zandvoort Beyond vragen om te bekijken welke duurzame maatregelen de komende edities opgepakt kunnen worden, binnen het beschikbare budget van de stichting.
- › Onderzoeken door Zandvoort Beyond in samenwerking met de gemeente Zandvoort of en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor het realiseren van een statiegeldsysteem in het dorp.



6. Structurele maatregelen

Het is altijd de wens van de gemeente geweest om gebruik te maken van het succes van de Formule 1 en structurele maatregelen te agenderen. Binnen Zandvoort en de regio ligt nu een kans en momentum om hiermee aan de slag te gaan.

Het mobiliteitsplan heeft in 2021 laten zien dat Zandvoort en de regio wél bereikbaar kunnen zijn wanneer er heel veel bezoekers naar Zandvoort komen. Overheden, inwoners, bezoekers en belanghebbenden zijn allen enthousiast over de werking van het plan en de beperkte overlast tijdens de evenementdagen waar men intussen aan gewend is tijdens zomerse stranddagen. De vraag is terecht hoe de successen, innovaties of maatregelen van dit mobiliteitsplan gebruikt kunnen worden voor het verbeteren van de structurele bereikbaarheid van en naar de kust.

In 2020 heeft de komst van het Formule 1 evenement al geleid tot de structurele verbetering van de infrastructuur van het spoor tussen Zandvoort en Haarlem. De verbeterde stroomvoorziening zorgt ervoor dat een groter aantal treinen per uur gebruik kan maken van het spoor. Daarnaast zijn twee extra perrons aangelegd voor de duur van 10 jaar. Deze perrons worden ingezet op drukke dagen.

Ook is ter hoogte van Boulevard Barnaart (N200) een uitweg aangelegd, waarmee een tweede ontsluiting van het circuit is gerealiseerd en de bereikbaarheid van het parkeerterrein op het circuit is verbeterd.

Liander legde versneld nieuwe elektriciteitskabels aan om de stroomcapaciteit naar Zandvoort uit te breiden.

Er zijn ook kleinere structurele investeringen. De gemeente heeft bijvoorbeeld geïnvesteerd in extra mastpotten, zodat Zandvoort bij verschillende evenementen op kan schalen met citydressinguitingen. Dit levert een structurele verbetering op voor Zandvoortse evenementen.

De aanbevelingen die uit de evaluaties naar voren komen, gaan over structurele verbeteringen op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en citydressing.

Mobiliteit

- › De inhoud en aanpak van het mobiliteitsplan voor de F1-evenementdagen benutten voor ideeën en planvorming voor structurele oplossingen voor de bereikbaarheid van de kust, of specifieke zonnige stranddagen met een vergelijkbaar hoog aantal bezoekers.
- › De lessons learned van de succesvolle afsluiting van Zandvoort voor autoverkeer en ruimte voor de fiets (inclusief bijvoorbeeld P+B op afstand) gebruiken voor kansen voor structureel beleid en reguliere situaties rondom drukke stranddagen in Zandvoort en de regio. Een lokale en/of regionale aanjager kan dit proces versnellen, onder andere gekoppeld aan de 'aanpak bereikbaarheid kust' van de provincie Noord-Holland.



Concrete suggesties op het gebied van mobiliteit zijn:

- › Buslijn 33: verkennen of de doorkoppeling van het regulier R-net, zoals is gedaan met buslijn 33, ook breder in het zomerseizoen kansrijk is (mogelijk met een eindpunt in Zandvoort zelf, bijvoorbeeld bij het Watertorenplein);
- › Fietstunnel Visscherspad: aanpakken kwetsbaarheid en doorgang bij fietstunnel Visscherspad en dit laten opnemen in het fietspadenplan. Structurele verbreding van deze fietstunnel is gewenst;
- › Inrichting voor fietsers: verbeteren van de inrichting van de Van Lennepweg voor fietsverkeer. Er is nu tweerichtings fietsverkeer over een te smal fietspad, waardoor er structureel te weinig ruimte is voor de fiets. Verbeteren van de inrichting van de Burgemeester Engelbertsstraat, waardoor er structureel meer ruimte is voor de fiets;

- › Verbeteren van de verbinding Stationsplein – Midden Boulevard, met mogelijkheden voor de ruimtelijke herinrichting van het straatprofiel, bredere looproute, meer ruimte fiets, misschien wel een ongelijkvloerse kruising;
- › Paviljoens aan de zuidkant van Zandvoort laten bedienen door pendelbussen of regulier openbaar vervoer met een of meer haltes op drukke stranddagen;
- › Benutten van de gunstige ligging van de Waarderpolder bij bredere visie op hub's / overstappunten. Waarderpolder wordt door bezoekers gevonden als overstappunt.
- › Ongelijkvloerse kruising Van Lennepweg bij de spoorwegovergang om de ontsluiting van Zandvoort Noord te verbeteren zowel per auto als per fiets (een tweede ontsluiting van Zandvoort zonder tussenkomst van spoorbomen).

Duurzaamheid

- › Uitbreiding vaste stroompunten op evenementenlocaties, zodat de georganiseerde evenementen op deze locaties minder afhankelijk zijn van aggregaten (die op diesel werken);
- › Uitvoering van het natuurplan van terrein beheernde organisaties waarbij wordt ingezet op natuurverbetering en versterking van cultuurhistorie, recreatieve en ecologische verbindingen. De uitvoering van dit natuurplan zorgt voor een structurele verbetering van de natuur rondom het circuit, o.a. door de aanleg van een ecologische verbinding;
- › Het uitvoeren van een pilot voor evenementen in de openbare ruimte waarbij gebruik wordt gemaakt van een statiegeldsysteem om zo plastic afval structureel te verminderen.

Citydressing

- › Door het missen van tuidraden in de Haltestraat konden de vlaggetjes niet netjes opgehangen worden zoals in de Kerkstraat. Uiteindelijk is er, doordat ondernemers meegeholpen hebben, toch een gezellig resultaat neergezet, maar het is wenselijk dat er ook een structurele inrichting komt (bijvoorbeeld in de vorm van tuidraden) in de Haltestraat en uitvoeren met resterend budget voor betere inrichting vanaf 2022.





Gemeente
Zandvoort



Dit is een uitgave van de gemeente Zandvoort,
25 januari 2022

Tekst: Programmteam F1 Gemeente Zandvoort
Fotografie voorzijde: Shutterstock
Fotografie binnenzijde: Programmteam F1
Gemeente Zandvoort
Ontwerp: Sander Schaper @ Studio Swanink

Postbus 2
2040 AA Zandvoort
Tel. 14 023

zandvoort.nl