

*De mobiliteitstafels brengen dialoog tot stand tussen belanghebbenden in de regio Zuid-Kennemerland rond het thema mobiliteit. Dit op basis van de 'Chatham House Rules': deelnemers wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd. Buiten de vergadering worden geen namen bij specifieke informatie genoemd. De sprekers vormen hierop een uitzondering.*

*De F1 van vorig jaar was voor alle raceliefhebbers een spetterend feest: prachtig weer en een wereldkampioen van eigen bodem! Zou dat kunstje dit jaar kunnen worden herhaald?*

*In de ogen van vele Haarlemmers zou het echter een logistieke ramp worden. De stad is helemaal niet toegerust op plotselinge massa's verkeer. Sommigen kozen voor een weekend elders - om bij terugkeer te ontdekken dat het F1-weekend in de stad in grote rust is verlopen.*

*Dát zouden we altijd wel zo willen! En de F1 kreeg dat voor elkaar... wat kunnen we hiervan leren? Hoe verliep de drukte trouwens in Zandvoort...?*

Gasten: Vic van den Broek d'Obrenan, Léon Segers, Joyce Jacobsz, Victorine Egter van Wissenkerke, Ernst van den Broek, Peter Caspers, Meino van Dijk, Jan Geerts, Glynn van Asperen, René Rood, Hellen Jennissen, Ronald Fukken, Midas Koelman, Karin van den Berg-Hulshoff, Ron Schuurman, Liza van Doorn, Jack Knijn, Wim Kleist, Fulco Dekker, Herman van Wissen, Thessa van der Windt, Rob van Looveren, Dimitry van den Berg, Steven Jonker, Sybe Huf, Govert Meyer (vz), Erik van Dijk, David Moolenburgh (spreker) Tatjana Stenfert Kroese (spreker) en Michael Nieweg (verslag)

## 1. De sprekers



David Moolenburgh is sinds 19 september 2019 burgemeester van Zandvoort. Tijdens de gesprekken met de vertrouwenscommissie viel het besluit dat Zandvoort op de GP-kalender zou komen, wat een bijzondere kleur aan zijn ambt geeft. David zal in zijn presentatie ingaan op de bestuurlijke dilemma's en uitdagingen die de komst van de F1 voor Zandvoort betekende. Vanwege metzame bijeenkomst met het nieuwe college beperkt David zich hiertoe.

Tatjana Stenfert Kroese neemt dan de fakkel over en zal ingaan op de concrete vormgeving van de overleggen, maatregelen en samenwerking. Zij is van oorsprong civiel technicus en nu projectleider mobiliteit Formule 1, maakt en toetst de plannen m.b.t. de Grand Prix organisatie en draagt er zorg voor dat de belangen van de bewoners en ondernemers hierin zijn opgenomen. Tevens is zij sparringpartner voor de regionale partijen zoals Zandvoort, Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Velsen, Noordwijk, de Provincie, de NS, ProRail, Connexion, Omgevingsdienst IJmond, PWN en de Veiligheidsregio Kennemerland enz.

## 2. David Moolenburgh - bestuurlijke dilemma's

### *Van jongensdroom naar uitdaging*

Een aantal ondernemers besloten het toen zieldogende circuit te kopen en het nieuw leven in te blazen en te pogen de F1 naar Zandvoort te halen. Die was er al vanaf de jaren 1950 tot 1985. Een soort jongensdroom, die ook begon te leven in de Zandvoortse politiek. Een haalbaarheidsonderzoek volgde. De dorpsgemeente kreeg te maken met een geheel nieuwe externe omgeving: twee grote internationale organisaties: de [FIA](#) (de internationale overkoepelende autosportfederatie) en de [FOM](#) (de Formula 1 Management), de commerciële tak. In Nederland heeft de gemeente met twee grote partijen te maken. Ten eerste het Circuit Zandvoort ([link](#)) en de Dutch Grand Prix ([DGP, link](#)). Beide partijen hebben dezelfde directeur; Robert van Overdijk. Het circuit is aandeelhouder, samen met twee marketingbureaus - Sport Vibes ([link](#)) en Tig Sports ([link](#)). Daarnaast zijn Zandvoort Beyond en Zandvoort Marketing bij de organisatie betrokken.

Vanaf het begin speelde het mobiliteitsvraagstuk; Zandvoort wordt ontsloten door slechts twee toegangswegen, een bus en een station. Op zomerse dagen komen er tussen de 100.000 en 110.000 mensen. Ongeveer evenveel als bij de F1 in 2021, onder het Coronaregime. Maar badgasten komen vertrekken gespreid over de dag. Voorheen in de ochtend en namiddag, maar tegenwoordig komen er rond 18:00 uur nog steeds aanzienlijke groepen, dus spreidt het bezoek zich nog meer. Bij de F1 liggen die tijdsvensters veel krappier. De gemeenteraad omarmde het plan; bovendien onder de voorwaarde dat dit de meest duurzame Grand Prix ter wereld moest worden.

### *Het spoor*

De DGP kreeg de opdracht de bezoekers met min mogelijk auto's naar Zandvoort te laten komen en het reizen per spoor te versterken. Het spoor was de eerste uitdaging: station noch spoor konden grote massa's reizigers ineens verwerken. Tot nu toe werd bij mooi weer 'houtje-touwtje' oplossingen getroffen, zodat op een doordeweekse dag 40.000 reizigers konden komen - en in een weekend 120.000. Er werd gewoon extra stroom aangesloten en een extra trein ingezet. Dit probleem stond dus in geen enkele investeringsbegroting benoemd.

Nu was er een aanzienlijke investering noodzakelijk, die 'met stoom en kokend water' is gerealiseerd. Het spoor, de electriciteitsinfrastructuur en het station werden zo geüpgraded dat er 12 treinen per uur konden rijden – elke 5 minuten. Er werd hierbij nauw samengewerkt met ProRail, de NS, de Vervoersregio en de buurgemeenten. Zandvoort is deze partijen hiervoor dankbaar. En niet alleen omwille van de F1. In de komende decennia wonen er meer mensen in de Randstad, die het hele jaar naar Zandvoort komen. Versterkt OV is dus een noodzaak. De F1 heeft hierin als aanjager gefunctioneerd.

### *Het mobiliteitsplan*

Vanwege Corona werd de eerste F1 verschoven van mei 2020 naar september 2021. Met een derde van het maximale aantal bezoekers: 70.000. De duurzaamheidsclaim maakte dat die niet met de auto konden komen. Maar daar kan je de bewoners niet mee belasten; zij moesten hun woning kunnen bereiken. Dit goed regelen had nogal wat voeten in de aarde. Het bleek bijvoorbeeld dat de databases van Zandvoort en de omliggende gemeentes slecht compatibel waren. Daardoor ontstonden problemen met de selectie van wie nu wel en geen toegang hadden tot het dorp. De leden van het projectteam hebben zelfs aan de avond vóór de race huis aan huis doorlaatbewijzen uitgedeeld.

Het mobiliteitsplan werkte. Al op de eerste dag kwamen grote drommen fietsers naar Zandvoort – velen op gesponsorde fietsen; velen van 35+ en zichtbaar geen frequente fietsers. Er kwamen ook veel mensen met de trein.

Het was natuurlijk spannend of dat bij de tweede F1 opnieuw zou werken. De kinderziektes, zoals de doorlaatbewijzen, waren grotendeels opgelost en er kwam aanzienlijk meer publiek. Maar het mobiliteitsplan hield stand. Wel liepen we tegen nieuwe problemen aan, zoals de creativiteit van taxibedrijven die tóch wisten Zandvoort binnen te komen. Dit levert natuurlijk een evaluatie en nieuwe aanpak op.

### *Voor- en tegenstanders*

Een ander dilemma is dat niet iedereen voor de F1 op de banken staat. Zandvoorters vinden het geweldig en behangen het hele dorp met geblokte vlaggen. Maar er zijn ook 39 rechtszaken geweest tegen de verbouwing van het circuit en tegen het evenement zelf.

Daarom werd een bestuurlijk overleg ingesteld, met alle relevante partijen: Zandvoort, Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Velsen, Noordwijk, de Provincie, de NS, ProRail, Connexion, Omgevingsdienst IJmond, PWN en de Veiligheidsregio Kennemerland. Dit functioneerde goed. Daarnaast was er bilateraal overleg tussen burgemeesters en wethouders van de buurgemeenten. Steeds stond aan de ene kant het belang van het evenement voor de regio, en aan de andere kant de noodzaak een open oog te houden voor de overlast. Die vermoedelijk flink meeviel: David ontving veel foto's van lege straten, met soms de verzuchting dat het zo lekker rustig was, dat er wel elke week een F1 mocht zijn...

### *Volgende edities*

Voor de komende jaren liggen er opnieuw grote uitdagingen. We hadden om te beginnen nu twee keer fantastisch weer. Als het bij de derde editie heel hard gaat regenen, moet het mobiliteitsplan ook functioneren en dat vraagt aandacht. Ook de sportieve uitkomst werkte mee: doordat Max Verstappen twee keer won, bleef een deel van het publiek lang zitten. Van Spa-Francorchamps weten we dat als Max eruit vliegt, velen meteen vertrekken en dat geeft een totaal andere dynamiek. Kan het mobiliteitsplan dit aan?

En er zijn lessons learned. Ten eerste: het niet te onderschatten belang van de dialoog met de omgeving, alleen al omdat niet iedereen een grote fan is. Ten tweede dat wat we in deze twee edities hebben geleerd, wordt omgezet naar vragen voor de toekomstige edities. Hierbij inbegrepen dat het niet alleen om de F1 gaat, maar ook dat er vanuit de Randstad nog minstens een half miljoen potentiële strandrecreanten bijkomen. De uitdaging is enorm om dit enerzijds te faciliteren en anderzijds de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De F1 kan een belangrijke aanjager zijn. We zijn er ons van bewust dat die ook wel eens uit Zandvoort zal vertrekken, dus het is belangrijk om vast te houden wat we hebben bereikt en geleerd.

### *Vragen vanuit de aanwezigen*

- *De F1 is incidenteel; welke lessons learned zijn er voor de structurele afwikkeling van het verkeer van en naar Zandvoort?*

David: het inzicht dat we opdoen in de verkeersstromen is mede door de F1 gegroeid. Maar gaan we niet voor elke warme dag het dorp afsluiten. In de Coronatijd lag dat anders – het werd er anders té vol. Het zoeken naar slimme oplossingen en het verleiden van mensen om met de fiets of het OV te komen, onder meer met het gebruik van apps van de DGP, daar valt nog veel van te leren. Je moet het zijn van een aantrekkelijke badplaats afwegen tegen de leefbaarheid van 17.000 inwoners. Het nieuwe parkeerbeleid – met kinderziektes en al – heeft geholpen om de woonwijken te ontlasten en de bezoekersstromen daar te krijgen waar we ze willen hebben. Bij de doorontwikkeling van het circuit spelen de parkeerfaciliteiten een grote rol, zolang dit geen afbreuk doet aan de leefbaarheid voor de bewoners. Momenteel gaat het relatief goed – en de Zandvoorters verdienen er natuurlijk ook geld mee.

- *Verstandig dat jullie het bestuurlijk overleg hebben ingericht. Achteraf gezien kan je je afvragen of dit niet groter had moeten zijn, omdat tegelijk Ajax speelde en er daar niet genoeg treincapaciteit voor was. Gevolg was dat de bezoekers van de Arena met de auto kwamen. Een waterbed-effect?*

David: in de eerste plaats was dit een afweging van de NS. In de aanloop hadden we overleg met de NS over de vraag of er gestaakt zou worden of niet. Zou dat zijn gebeurd terwijl er 40.000 mensen met de trein zouden komen, was een groot probleem geweest. De NS koos zelf voor de F1 – een showcase - en voor Ajax maakten ze een andere keuze. Er was ook tegelijk een popconcert in Amsterdam. Dit is ook met de NS en ProRail besproken. Tatjana: hiernaast heeft de NS met de KPNB en de burgemeester van Amsterdam gesproken over de vraag of de wedstrijd moest worden verzet. De burgemeester van Amsterdam vond het veiligheidsrisico te beperkt om in te grijpen. De NS heeft hier dus zijn verantwoordelijkheid als vervoerder genomen.

### 3. Tatjana Stenfert Kroese – de structuur van het mobiliteitsplan



De afbeelding links toont het gebied van het circuit en de N200 en N201. Deze wegen zijn zowel de grootste valkuil als de grootste redding, want het is direct duidelijk dat je het met automobilititeit alleen zeker niet gaat redden. Het aantal bezoekers van zaterdag en zondag waren, zoals geraamd, ongeveer 105.000 en op de vrijdag 70.000. Een flink contrast ten opzichte van de 17.000 inwoners van Zandvoort. Het treinstation is een kopstation, wat er mede aan bijdraagt dat er 12x per uur treinen konden rijden –

elke 5 minuten. Mits zij konden doorrijden en niet hoefden te stoppen. Dit had onder meer tot gevolg dat alle overwegen tussen Amsterdam en Zandvoort op dit baanvak gesloten waren.

#### Ontwerpprincipe

##### STOMP – principe

- Stappen – te voet
- Trappen – per (elektrische) (brom-) fiets/ P+B
- Openbaar Vervoer – per trein of bus
- MaaS – georganiseerd busvervoer (touringcars)
- Personenauto's

Het 'STOMP-ontwerpprincipe' komt uit de gebiedsontwikkeling en is inmiddels een belangrijk uitgangspunt dat de mens centraal stelt bij het invullen van de leefbaarheid en bereikbaarheid. De auto staat niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, de voetganger (Stappen). Daarna de fietser en bromfietser (Trappen). Dan het OV en MaaS (Mobility as a Service, in dit geval beperkt tot touringcars). Pas als laatste wordt de personenauto's

meegenomen in de inrichting. In principe géén voor de bezoekers van de F1, behalve voor de VIPS die waren uitgenodigd door DGP.

#### Ringestructuur

De vorm van Zandvoort maakt dat de mobiliteit zo duurzaam mogelijk wordt aangepakt, en die begrenzing wekt veel creativiteit op: "hoe kunnen we dit slim en handig doen?". Op onderstaande afbeelding is dat goed te zien.

### Ringen structuur



Het blauwe deel is het circuitgebied, dat we 'ring 1' noemen. Het lichtgroene deel noemen we 'ring 2' en bevat twee toegangswegen; noordelijk bij de Zeeweg bij het pannenkoekenhuis in Bloemendaal de ene, en zuidelijk bij Nieuw Unicum bij de Zandvoortse Laan de andere. Hierbinnen krijgen alleen de bewoners en ondernemers van Zandvoort– iedereen met een parkeervergunning of die op eigen terrein kan parkeren – een doorlaatbewijs. Dit geldt ook voor de genodigden van DGP, die tot dit doel parkeerplaatsen hebben gehuurd. Er waren trouwens ook veel gehuurde parkeerplaatsen ingericht als fietsstallingen. In ring 3, het donkergroene gebied, werden huis aan huis doorlaatbewijzen afgegeven in de vorm van 'spiegelhangers'. Dit moest 'sluip-parkeren' (en dan verder met de fiets) tegengaan. Gunstig is dat buiten ring 3 geen overlast is gesignaleerd. Hierop is door alle betrokken gemeenten gemonitord.

### Mobiliteitsplan



In het door DGP gemaakte mobiliteitsplan werd in 2021 de ringenstructuur ingevoerd. In 2022 werd toegevoegd dat de bussen 300 en 356 van Connexxion tot de ingang van het circuit reden. Bij de P&R terreinen bij de Zuidas en Amstelveen konden bezoekers een parkeerplaats reserveren, om over te stappen op deze bussen.

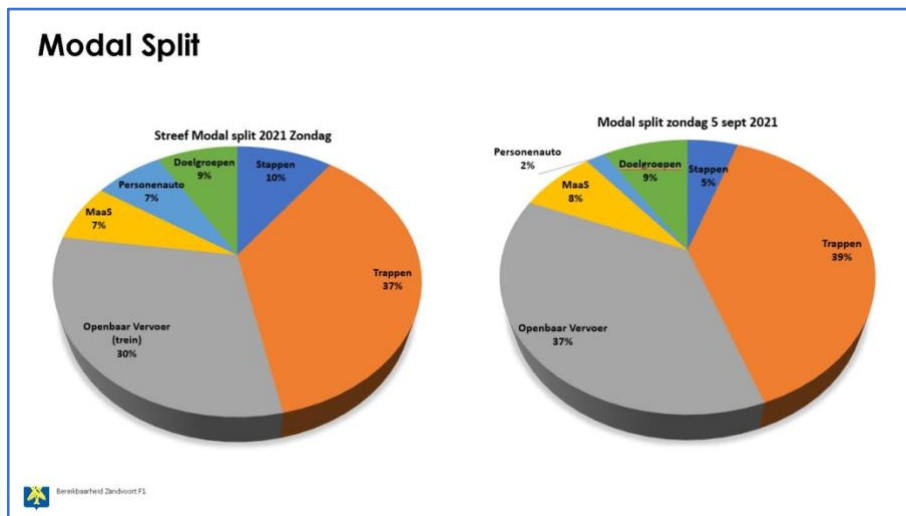
Ook waren er touringcars. Die konden per groep worden afgehuurd, of men kocht een kaartje bij DGP. DGP gaf overigens gepersonaliseerde adviezen over de beste reisroute en de handigste ingang. Inclusief bij tegenwind voor de fietsers!

Naast de trein en de bussen is ook veel gebruik gemaakt van 'Park & Bike locaties'. Men kon een parkeerplaats gehuurd bij de betreffende gemeenten en een fiets huren. Dit kon ook bij de omringende treinstations. Er werd massaal van deze fietsen gebruik gemaakt. Er waren zelfs wandelaars, zeker vanuit Zandvoort.

Vorig jaar werden alle treinreizigers die aankwamen in Zandvoort nog de Van Speijkstraat ingestuurd. Dit jaar werden zij direct gesplitst; de ene helft de Van Speijkstraat en de andere helft de Boulevard. Deze spreiding betekende een grote verbetering. Er waren bovendien diverse loopbruggen geplaatst; zowel voor bezoekers als voor de nood- en hulpdiensten. Bij calamiteiten kon dus snel hulp worden geboden.

### Vergunning

Het mobiliteitsplan van DGP was onderdeel van de vergunning. Dit plan werd ter inzage gelegd bij de verschillende gemeenten. Op basis hiervan namen de gemeenten zelf hun verkeersbesluiten. Tot nu toe is het steeds gelukt de gemeenten hun besluiten gelijktijdig te laten nemen, zodat de samenhang, de feitelijke



informatie en de onderliggende belangenafwegingen van meet af aan duidelijk waren.

### Modal Split

Hiernaast de afbeelding van 2021, aangezien die van 2022 nog niet beschikbaar is. Hierin is te zien in welke mate het STOMP-principe heeft gewerkt. Fietsen en OV vormde het leeuwendeel van de modaliteit; dit is in 2022 zo gebleven. Dit

tot onze grote tevredenheid. Ondanks de 105.000 bezoekers bleef alles goed bewegen en waren er weinig opstoppingen. Jammer is dat de niet-Zandvoortse taxi's toch in de tweede ring verschenen, o.a. met speciaal geritselde c.q. verkeerde doorgangsbewijzen. Een soort zand in de motor, waarbij op de meest ongelukkige



plaatsen passagiers in- en uitstapten. Dit heeft op zondag geleid tot strakkere handhaving. Niettemin bleven de taxi's het proberen, waardoor stagnatie op de Zandvoortse Laan ontstond. De organisatie moest dus middelen om de regio niet te overbelasten.

## Verkeersmaatregelen

**Verkeersmaatregelen auto/motor**

In de kaart is aangegeven welke verkeersmaatregelen voor de automobilist van toepassing zijn gedurende het evenement. In de tijdlijn zijn alleen de maatregelen gedurende het tijdsverloop woensdag 1 september 2021 20.00 uur tot en met maandag 5 september mei 2021 om 05.00 uur weergegeven.

Voorafgaand aan deze dagen en na afloop van deze dagen zijn er nog wel parkeerplaatsen afgesloten. Wanneer u op het parkeerak klikt kunt u het moment van ingaan van het parkeerak bod zien. In de kaart zijn alleen de gewijzigde situaties weergegeven. In het geval dat er geen maatregel is ingetekend gelden de reeds bestaande verkeersregels.

Aan de hand van de volgende knoppen kunt u het volgende doen:

- Kaartlagen aan- en uitzetten;
- Een bepaalde ondergrond selecteren.

Klik op het knopje om de verkeersmaatregelen in de tijd te zien. Nadat u op het knopje heeft geklikt, verschijnt onder in beeld een tijdlijn. Op deze tijdlijn kunt u de periode selecteren om de maatregelen in uw omgeving te bekijken. Veel maatregelen wisselen om 15.00u, houd daar rekening mee met selecteren van een periode.

**Legenda**

- Gedalte
- Snelheidsbeperking 30 km/h
- Snelheidsbeperking 50 km/h
- Gedalte voor alle motor voertuigen
- Eenrichtingsweg
- Eenrichtingsweg ophalen

### Verkeersmaatregelen

De maatregelen zijn deels al aan de orde gekomen en hebben als doel dat de doorstroming binnen het dorp goed verloopt, dat de fietstunnel eenrichtingsverkeer werd – 's ochtends naar het circuit toe en 's middags er vandaan – en de afsluiting van de Boulevard voor fietsers en auto's, behalve voor de nood- en hulpdiensten én zodat de bezoekers van de F1 daar rustig konden lopen. Soms vonden met name fietsers het lastig dat zij moesten omrijden. Tatjana heeft regelmatig bij verkeersregelaars gestaan en heeft groot respect voor ze, zo kalm als ze bleven bij wat ze wel niet naar hun hoofd geslingerd kregen.

### Doorlaatbewijzen

Heeft u een extra doorlaatbewijs tijdens het Formule 1 weekend nodig?

### De doorlaatbewijzen

De doorlaatbewijzen vormden dit jaar een extra uitdaging. Wie een parkeervergunning had ofwel op eigen terrein kon parkeren, had recht op een doorlaatbewijs.

In 2021 was er het gedoe met de databases en nu vanwege het per 1 juli ingevoerde nieuwe parkeerbeleid, waarbij de eerste parkeervergunning gratis is en voor de tweede moet worden betaald. Lang nog niet iedereen had de nieuwe parkeervergunning al aangevraagd en begreep niet

altijd dat er ook een doorlaatbewijs moest worden aangevraagd.

Ondanks dat men op basis van de RDW-registraties al zoveel mogelijk mensen het doorlaatbewijs hadden toegestuurd. Er was een website ingericht voor mensen die nog een extra doorlaarbewijs nodig hadden. Dit was vooral een punt die wel op eigen terrein konden parkeren maar hun eerste vergunning gratis wilden hebben. Dan werden ze van 'parkeren op eigen terrein' afgehaald en kregen dus geen tweede doorlaatbewijs. Dit soort dingen geeft veel extra gedoe en discussies.



### Monitoring van de manier van verplaatsen

Tijdens het weekend is door DGP en de provincie op verschillende punten geteld; zowel handmatig als dat de verkeersstromen via camera's werden geregistreerd. Ook de wegbeheerders en politie waren hierbij betrokken. Hierdoor was nauwkeurig te zien. Via een app-groep werd contact gehouden over allerlei zaken die opvielen en waarop geacteerd moest worden.

Zo werden de verkeersstromen en de afwikkeling – zoals in die fietserstunnel – in de gaten

gehouden. We leerden ervan dat zelfs voor de bewoners van Zandvoort niet altijd helder was hoe de bebording werkte en hoe ze dus het dorp uit konden komen. Dit moet volgend jaar dus anders. Idem dat het niet altijd duidelijk was waar je je fiets dan wel kan stallen, als de stalling waar je juist bent aangekomen, vol is. Veel werd goedgepraakt door de uitstekende stemming. Zo kwam een inwonerster met de suggestie dat als de bewoners de namen en adressen van de fietsenstallingen zouden weten, zij de bezoekers zouden kunnen doorverwijzen. Dit trof Tatjana: hoe het dorp het evenement heeft omarmt en er graag aan meewerkt. Hoe lastig ditzelfde evenement ook is voor hun eigen bereikbaarheid.

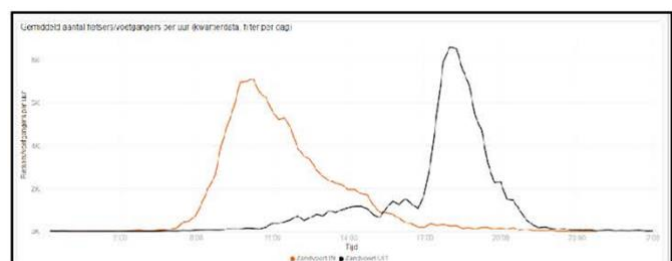
Een andere uitdaging was om goed op de hoogte te zijn van de verkeersbesluiten van de partner-gemeenten en goed te weten wat er daar speelt. Het was belangrijk goed bereikbaar voor ze te zijn en samen naar oplossingen te kunnen zoeken zodra problemen zich voordeden. Dit wordt nu geëvalueerd met het oog op 2023. Mooi om te zien hoe het papieren plan van DGP in werkelijkheid werkte, en dat het zo goed werkte.

## 3. Discussie

*De inbreng van de deelnemers is anoniem; die van de sprekers zijn herkenbaar; dit in lijn met de Chatham House Rules.*

### Hoe zijn de 'fietsers in/fietsers uit' gemeten?

De afbeelding uit de laatste slide is van vorig jaar, omdat de gegevens van dit jaar nu nog niet beschikbaar zijn. De in- en uitstroom is nu door de provincie gemeten; wijzelf hebben bij de stallingen gemeten om een beeld te krijgen van hoe de fietsers zich over Zandvoort verdelen en of zij over de N200 of de N201 komen. Fietsers en bromfietzers werden daarbij gescheiden: Bromfietzers werden over de autorijweg gestuurd en de fietsers over Oude Trambaan. Overigens ging dat wel eens mis en werden scooterrijders zonder helm soms tussen de fietsers gestuurd.



De vragensteller informeert op hoeveel plekken konden fietsen worden gehuurd? Tatjana: de fietsers kwamen hoofdzakelijk uit de regio zelf. Velen kwamen op hun eigen fiets, al dan niet via een park & ride parkeerplaats. Op een aantal plekken konden ook fietsen worden gehuurd; dit was op de [website van DGP](#) te vinden. Ook kon via deze site een fietsparkeerplaats worden gehuurd. Gazelle-fietsen konden via [Pon](#) worden gehuurd. Zandvoort heeft sinds kort ook deelscooters. Hierover werd afgesproken op welke plekken zij konden worden ingeleverd en dus afgemeld.

### Haarlem staat niet in de Ringenstructuur; de stad is niettemin een barrière tussen Zandvoort en de Randstad. Waarom is er geen P&R bij station Spaarnwoude gemaakt?

Er is intensief overleg met Haarlem geweest over de geleiding van het autoverkeer. De gekozen oplossing maakte mogelijk dat de Randweg, de N208, toegankelijk bleef voor doorgaand verkeer. Dit ook op verzoek van de regio. Het Ramplaankwartier zat in Ring 3 en was alleen toegankelijk met een doorgangsbewijs. Het was dus niet mogelijk om vanaf de Randweg het gebied in te trekken. Er is veel overleg geweest over waar het overstappen wel en niet zou worden gefaciliteerd. De gemeente wilde de stad niet vanaf de oostkant op slot



zetten – met alle organisatie rond doorgangsbewijzen en impact voor de bewoners van de stad van dien. De gemeente koos ervoor om zo min mogelijk impact van het evenement te hebben. Het normale verkeer moet zo min mogelijk worden gehinderd.

Overigens ontstond er een overstappunt in Spaarnwoude, dat niet in de DGP-planning zat. Daar werd juist gezocht naar overstappunten die nóg verder weg zaten, zoals Bijlmer Arena en Station Zuid.

De vragensteller merkt op dat deze keuzes gemaakt zijn omdat er aan de oostkant van de stad geen structurele oplossing zoals een Park & Ride bestaat, waar dan van gebruik zou kunnen worden gemaakt. Tatjana: voor de toekomst zou dit heel goed zijn, omdat een P&R vlak bij de herkomst van het verkeer, het doorgaans beter doet dan een zgn. ‘bestemmings-P&R’. Haarlem werkt weliswaar goed mee aan de F1, maar staat er ook kritisch tegenover. De andere kant van de medaille is dat het niet alleen over de F1 gaat, maar ook over de drukke stranddagen en toenemende bezoekersaantallen op grond van de demografische verwachtingen. De F1 is daarin een aanjager.

Diverse aanwezigen beamen dat een hub aan de oostkant de stad beter kan beschermen.

*Complimenten voor de organisatie en de rust in de regio. Ik had alleen gemist dat op vrijdag de spoorwegovergangen waren gesloten.*

Tatjana: mogelijk was dit niet goed aangegeven; dit willen we voor 2023 verbeteren.

*Welke lessen zijn geleerd ten aanzien van drukke stranddagen? Er is bijvoorbeeld geen pendelbus langs de boulevard.*

Tatjana: die was er nu wel; bovendien reden bus 80 en 81 tot aan het strand. Dat is ook op zomerse dagen het geval. Je kan dan de zuidkant en de noordkant van het strand dus goed bereiken. Ook vanaf het station is het strand lopend goed bereikbaar. De vraag is hoe je de ‘last mile’ verder wil organiseren – met een bus? Te voet? Overstappen voor de last mile is zwaar geschut en het doortrekken van de bus is voor de exploitant wellicht niet rendabel.

*Hoe ziet Zandvoort de mobiliteit in de toekomst – wat kan worden geleerd van de F1 als aanjager – en hoe is de relatie met de MRA, die Zandvoort neerzet als ‘Amsterdam Beach’? Is er een plan en komt er een budget aan?*

Tatjana: ik heb geen zicht op de lange termijnplannen, maar zie wel dat men goed kijkt naar wat er bij de F1 gebeurt. De trein kan inmiddels op drukke stranddagen van 2x naar 4x of 6x per uur gaan, zonder dat alle overgangen dicht hoeven. We plukken hier dus de vruchten van gedane investeringen.

*Haarlem is bezig met een transferium elders in de regio (Lijnden). Dat zou voldoende ruimte bieden voor overstappen van auto naar bus.*

Tatjana: geheel mee eens; nu al bleek de overstap in Amsterdam naar bus 300 en 356 een groot succes. De vragensteller wijst erop dat dit ook structureel interessant kan worden voor de inwoners van Zandvoort en voor het toenemende strandverkeer. Helemaal als de hub – doordat er bij Lijnden zoveel ruimte is – bij evenementen groter kan worden gemaakt.

*Er waren waarschijnlijk behoorlijke belangentegenstellingen tussen de gemeentes, of met ondernemers. Hoe is er voor draagvlak gezorgd? Draagvlak is trouwens een terugkerend thema voor de Mobiliteitstafels.*

Tatjana: de tweede doelstelling van het project, dat het voor de ondernemers aantrekkelijk is, stond voor ons hoog in het vaandel. De stichting [Zandvoort Beyond](#) verleende de ondernemers de parapluvergunningen, wat ze ruimte bood voor eigen oplossingen. Ook werd veel gedaan aan hun bereikbaarheid, onder meer via de loopbruggen. Wijzelf voerden regelmatig overleg met het [Ondernemersplatform Zandvoort](#) en er volgen evaluaties, zoals met de hotels, logies en strandwachters. Het algemene beeld is dat er een enorme spin-off voor Zandvoort ontstaat, ook al is het tijdens het evenement soms zwaar.

Ten aanzien van de buurgemeenten kan David beter antwoorden dan ik, maar we zijn we zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau voortdurend in overleg geweest. Er is daarin veel op tafel gekomen. We vonden het belangrijk om de lijnen heel kort te houden en goed naar elkaar te luisteren. Zowel ten aanzien van de verschillende belangen en zorgen als hoe dingen beter konden. Ik had maar ook een regionale rol: ieders belangen goed kennen, samen optrekken richting DGP enz.

Wat opviel was dat er vorig jaar veel vragen vanuit de raden waren, veel bezwaren en veel rechtszaken. Dit jaar was het op dit front veel rustiger. Men weet inmiddels wat men kan verwachten. Dit helpt maakt het gesprek over verbeteringen gemakkelijker.



*Haarlem heeft in de SOR, het Mobiliteitsplan en de Omgevingsvisie wensen neergelegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Zijn er lessen te leren hoe je de meer algemene mobiliteit kan organiseren?*

Tatjana: spreiden van verkeer werkt het beste en aangenaamste. Opstoppingen zijn het lastigste en het onaangenaamste. De lessen die nu worden geleerd gaan over hoe je die spreiding realiseert. Onder meer via gedragsmaatregelen, waaraan ook op MRA-niveau wordt gewerkt. Zoals dat niet alle onderwijsinstellingen op hetzelfde moment beginnen en mensen ook thuis kunnen werken.

Dat Zandvoort zo'n geïsoleerde ligging heeft is in die zin een zegen. Het móest het wel op die manier worden aangepakt – waarmee dus ook werd bewezen dat het werkelijk kán. Wel onder de voorwaarde van het lef om stevige keuzes te maken, ondanks in eerste instantie heftige reacties, zoals het dichtzetten van het dorp. Het is ook lastig voor de Zandvoorters. Bijvoorbeeld voor de hotels, die gewend zijn aan drie weken Duitse gasten, wat nu ineens wordt onderbroken door de F1 en de noodzaak ook daarvoor kamers te reserveren. Ook het tijdelijk stopzetten van het bezoekersparkeren maakte dat de hotels zich ongastvrij voelden. Dit is overigens een punt dat voor volgend jaar verder wordt onderzocht.

Omdat het een in de tijd speciaal event is, kun je bepaalde beperkingen opleggen die je niet zonder meer in een meer algemeen model kan vatten. Het parkeerbeleid is overigens wel een van de krachtigste instrumenten voor gemeentes. Daarmee kun je de druk reguleren, zonder dat je mensen specifieke dingen oplegt. Je mág met de auto komen, maar het is heel duur.

*Het evenement is nu twee keer met mooi weer geweest, maar bij lelijk weer zal het fietsen minder populair zijn.*

Tatjana: ik vroeg hiernaar en kreeg als antwoord: “dan doe je toch je regenpak aan? De race zelf is ook in de open lucht, er is niets overdekt”. Er zal ongetwijfeld iets anders gebeuren – wat meer mensen met de trein en een paraplu? – maar de F1-bezoekers weten nu eenmaal dat het kan gaan regenen. En daar wordt de race wel heel leuk van. De vraag is natuurlijk of ze meteen weggaan na de race, maar dat was nu op zondagmiddag ook al het geval: het terrein en het dorp stroomde leeg. Er wordt natuurlijk wel wat opgevangen door ondernemers aan de rand van de weg, met lekkere drankjes en hapjes.

*Opmerking: de gemeente is niet van plan om een ruime hub aan de oostkant van Haarlem te maken.*

*Reactie: hetzelfde geldt voor de bereikbaarheid van Nieuw-West of Schalwijk. Velen zien het OV niet als de eerste optie om naar Haarlem te reizen en kiezen voor de auto. Vandaar dat er gekeken wordt naar een Transferium in Lijden. Een oplossing met veel potentie.*

*Reactie: een slechte zaak om dit sub-urbaan op te lossen, terwijl de kans er wel degelijk is om een multimodaal knooppunt aan de oostkant van de stad te ontwikkelen.*

*Vraag: de F1 bewijst dat Zandvoort zónder de auto bijzonder goed bereikbaar is. Wat is er hiervan de rest van het jaar toe te passen bij de mooi-weer-dagen en de vele andere evenementen op het circuit?*

Tatjana: dit is na de tweede editie nog niet zomaar te vertellen, anders dan dat Zandvoort het parkeerbeleid per 1 juli dit jaar ingrijpend heeft aangepast. Dat is erop gericht dat het minder aantrekkelijk is om met de auto te komen en dat de overlast voor de bewoners wordt beperkt. De evaluatie volgt dit najaar. Daarnaast heeft de investering in het spoor het mogelijk gemaakt om, indien nodig, de frequentie van de treinen op te voeren. De Oude Trambaan is een perfecte fietsverbinding, waar meer van te maken is. Maar dit moet in de toekomst nog gebeuren. Overigens zijn de hekken die daar staan, een belemmering voor mensen met een beperking en een wat langere driewieler. Die hekken zijn er om de auto vrij baan te geven, maar die zouden juist op de fietsers moeten wachten.

*Wordt er een verkeersmodel ontworpen waar je de parameters kan wijzigen en de resultaten van kan zien?*

Tatjana: nee. We baseren ons op real time meetgegevens en waar nodig directe bijsturing. Overigens heb ik grote twijfels bij één verkeersmodel, omdat de input de output bepaalt en de complexiteit enorm is.

Vraag: wordt er dan bij onverwachte calamiteiten een analyse gemaakt? Tatjana: jazeker. Ook worden tevoren allerlei scenario's besproken. Dit jaar is bijvoorbeeld wat er kan gebeuren als boeren komen demonstreren, als de treinen staken – zelfs halverwege de dag – enzovoorts.

**De twaalfde mobiliteitstafel wordt afgesloten met dank aan de sprekers en alle aanwezigen, en de oproep om te blijven praten over de verbetering van de bereikbaarheid, zeker in het licht van de enorme woningbouwopgave de komende jaren. Suggesties voor thema's voor volgende tafels zijn welkom.**