

Aan de gemeenteraad.

Datum : 12 november 2019  
Uw kenmerk :  
Zaaknummer : 2019007676  
Behandeld door : College van B&W  
Doorkiesnummer : 023-5225 555  
Onderwerp : Proces en stand van zaken Mobiliteitsplan F1  
Verzonden :  
Bijlage(n) :

Geachte leden van de raad,

De afgelopen maanden is, zowel in uw raad als daarbuiten, vaak gesproken over het Mobiliteitsplan voor de Formule 1-race die op 3 mei 2020 gaat plaatsvinden in Zandvoort. Het (definitieve) Mobiliteitsplan is er nog niet en die constatering leidde tot vragen als 'waarom is het er nog niet' en 'waarom duurt het zo lang'?

Achter de schermen wordt ambtelijk en bestuurlijk zeer intensief gewerkt aan het Mobiliteitsplan. Het college wil uw raad graag inzicht geven in het hoe en waarom van het proces en in de keuzes en dilemma's die daar worden besproken.

#### **Vertrekpunt en kaders van het Mobiliteitsplan**

Het bestuurlijke overleg tussen betrokken overheden, vervoerders en hulpdiensten is direct na de zomervakantie gestart met het formuleren van uitgangspunten voor de bereikbaarheid. Die bestuurlijke uitgangspunten vormen het vertrekpunt voor de ambtelijke werkgroepen die het Mobiliteitsplan verder moeten invullen. De (achttien) uitgangspunten zijn medio oktober vastgesteld en op 6 november jl. aan uw raad toegezonden met een extra griffiebericht. Het tijdsbestek tot medio oktober was nodig omdat de kring van geografisch betrokken partijen/wegbeheerders/hulpdiensten tamelijk groot is en gaandeweg moest worden bepaald en uitgebreid. Daardoor zaten niet alle partijen vanaf het eerste moment aan tafel. De deelnemers aan het overleg konden ook niet teruggevallen op een (bestaand) regionaal draaiboek voor een F1-evenement.

#### **Vertrouwelijkheid op stukken**

Dutch Grand-Prix (DGP) en de gemeente Zandvoort wensen in vertrouwelijkheid te werken aan de (concept-)stukken die onderdeel gaan uitmaken van de aan te vragen evenementenvergunning. Reden hiervoor is, dat DGP als verantwoordelijke organisator grip wil houden op het proces (ook qua doorlooptijd) en omdat het gaat om informatie die in opbouw en bewerking is bij een particuliere

aanvrager/organisatie (DGP). De stukken krijgen pas een bestuurlijke status als de aanvraag voor de evenementenvergunning (met bijlagen) compleet en definitief bij het bevoegde gezag (gemeente Zandvoort) ter beoordeling is ingediend. Door de opgelegde vertrouwelijkheid kunnen wij onze input niet afstemmen met uw raad, bewoners/ondernemers en andere stakeholders in een proces van open interactie. Het college had die ruimte liever wel gehad.

Tegelijkertijd is de inhoudelijke inbreng van overheden (waaronder Bloemendaal), vervoerders en hulpdiensten in de conceptfase voor DGP wél onmisbaar om tot een voldragen, regionaal Mobiliteitsplan te komen. Het voeren van ambtelijk vooroverleg met de organisator van een evenement is op zichzelf gebruikelijk, maar bij de F1 is dit vooroverleg, zowel ambtelijk als bestuurlijk, wel bijzonder intensief en diepgaand.

Hierbij realiseert het college zich terdege, dat uw raad geen voorstander is van de F1 in Zandvoort. Wij nemen, ondanks dat wij de vertrouwelijkheid als ongemakkelijk ervaren, toch deel aan het vooroverleg. Het verkeer is een 'open' systeem en bij de te verwachten bezoekersaantallen van de F1 hebben wij –in het belang van onze inwoners en van de openbare orde en veiligheid- geen andere keuze dan ons aandeel te leveren aan lokale en regionale verkeersregulerende maatregelen.

### **Regionale puzzel**

Het bereikbaarheidsvraagstuk van de F1 strekt zich uit tot ver buiten onze eigen regio Zuid-Kennemerland. Dat vraagt veel afstemming tussen grote en kleine wegbeheerders, vervoerders en hulpdiensten, waarbij de éne partij meer beleid voor evenementen heeft dan de andere. Het totale proces heeft het karakter van een trechter, waarin alle inhoudelijke inbreng uiteindelijk resulteert in één regionaal en samenhangend plan. Voor een individuele partij blijft er weinig speelruimte over om bij de toetsing van de definitieve plannen nog dingen te veranderen.

### **Toetsing van het definitieve Mobiliteitsplan**

Na 1 december start Zandvoort met het toetsen van de complete vergunningaanvraag. Als uitvloeisel van de vergunning moeten ook de buurgemeenten en de provincie verkeersbesluiten nemen voor hun eigen wegen. Die verkeersbesluiten worden dus apart getoetst. Gezien de te verwachten gevolgen voor een groot deel van onze gemeente, ook al is het maar voor drie dagen, voelt het college de behoefte uw raad al in de voorfase en op hoofdlijnen mee te nemen in de afwegingen en dilemma's die voor onze gemeente (gaan) spelen rond de bereikbaarheid van de F1 versus de bereikbaarheid van Bloemendaal, Overveen en Aerdenhout.

### **Afwegingskader voor verkeersbesluiten – keuzes en dilemma's**

De verkeersbesluiten hebben hoofdzakelijk betrekking op het afschermen/afsluiten van wegen voor niet-bestemmingsverkeer en het vrijhouden van wegen ten behoeve van pendelbussen en mogelijk fietsers (de zogenoemde 'priority lanes').

Niet ter discussie staat, dat bepaalde (woon-)gebieden moeten worden beschermd tegen een onacceptabele instroom van zoekverkeer en foutparkeerders. Dit wordt gerealiseerd door middel van afsluitingen en doorlaatposten voor het bestemmingsverkeer. De vraag is, voor welke gebieden dat moet gelden, waar de doorlaatposten precies moeten staan en of het 'zachte' of 'harde' afsluitingen zijn. Door grote gebieden te kiezen, worden de bewoners maximaal beschermd tegen instroom, maar tegelijkertijd wordt hun eigen bereikbaarheid ingewikkelder. Dat geldt ook voor ondernemers die in een afgeschermd gebied zitten. Dit is een dilemma, omdat er geen enkele oplossing is te bedenken die voor alle belanghebbenden alleen maar positief is.

Bloemendaal is van mening, dat delen van de betrokken woonkernen (Aerdenhout, Overveen en Bloemendaal) een grote mate van bescherming nodig hebben. Deze gebieden liggen immers op

fietsafstand van Zandvoort, waardoor het niet denkbeeldig is dat bezoekers van de F1 gebruik gaan maken van de combinatie auto/fiets.

Een voorwaarde voor het instellen van grote beschermde gebieden is, dat DGP ervoor kan zorgen dat het bestemmingsverkeer (bewoners, bedrijven, bezoekers) met zo min mogelijk hinder toegang wordt geboden tot hun eigen gebied.

Daarnaast stellen de hulpdiensten eisen aan de beschikbaarheid van voldoende vrije routes. Om ervoor te zorgen dat de pendelbussen (afkomstig van de P+R terreinen buiten onze gemeente) veilig en zonder al te veel hinder voor de omgeving kunnen blijven rijden, moet een vrije route beschikbaar zijn. De routekeuze wordt bepaald op basis van de geschiktheid voor grote voertuigen, de verkeersveiligheid, de ligging ten opzichte van de regionale aanvoerwegen en de mogelijkheid om de bussen in Zandvoort te kunnen parkeren. Ook hiervoor geldt, dat de hulpdiensten een belangrijke stem hebben. Naast een route voor pendelbussen zijn mogelijk ook extra maatregelen voor fietsroutes nodig. Het aantal beschikbare wegen is echter beperkt en we kunnen de ruimte maar één keer benutten. Ook hiervoor geldt, dat er geen oplossing is die voor alles en iedereen goed is.

#### **Inkomstenderving parkeerterreinen Kop Zeeweg**

Een ander aandachtspunt voor de gemeente Bloemendaal is het beschikbaar stellen van openbare terreinen aan het evenement van DGP. Zo bestaat de wens om de parkeerterreinen P1 en P1 op de Kop van de Zeeweg onderdeel te laten zijn van het Mobiliteitsplan. Ervan uitgaande, dat er geen regulier autoverkeer naar Bloemendaal aan Zee wordt toegelaten, kunnen de parkeerterreinen niet worden gebruikt voor openbaar/betaald parkeren. Iedere andere vorm van gebruik leidt dus tot inkomstenderving voor de gemeente. Wij vinden het redelijk, dat DGP die inkomsten aan de gemeente vergoedt op basis van een gemiddelde prognose voor het eerste weekend van mei.

#### **Definitieve verkeersbesluiten**

Het nemen van verkeersbesluiten is een bevoegdheid van het college. De meer eenvoudige verkeersbesluiten zijn, onder voorwaarden, gemandateerd aan het afdelingshoofd. Voor de F1 verwachten wij een pakket aan besluiten, dat wij als college zullen vaststellen. Aan de verkeersbesluiten geven wij uiteraard ruime bekendheid. Het is de verantwoordelijkheid van DGP om de tijdelijke verkeersmaatregelen op straat uit te voeren.

#### **2020 als ervaringsjaar**

De laatste F1-race in Zandvoort is 35 jaar geleden gehouden. Sindsdien zijn er geen andere evenementen van die omvang geweest. Alle partijen doen hun uiterste best om een zo goed mogelijk Mobiliteitsplan te maken, maar de kans bestaat dat het plan niet op alle onderdelen volledig zal voldoen. In die zin is 2020 ook een belangrijk ervaringsjaar. Die ervaring wordt meegenomen in de plannen voor 2021 en 2022, ervan uitgaande dat Zandvoort ook dan op de F1-kalender zal staan.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,



, burgemeester



, secretaris