

MOBILITEITSPLAN

VERTROUWELIJK



Opdrachtgever: DGP Race B.V.

Documentnummer: DGP2023-MP-001

Revisie: A

Status: Definitief

Datum: 12 april 2023

© Alle rechten voorbehouden. Deze uitgave mag worden bekeken op een scherm, gedownload worden op een harddisk of geprint worden, mits dit geschiedt voor persoonlijk, informatief en niet-commercieel gebruik, mits de informatie niet gewijzigd wordt, mits het handelsmerk en andere van toepassing zijn en de teksten niet worden verwijderd en mits de informatie niet wordt gebruikt in een ander werk of publicatie in welk medium dan ook, zonder schriftelijke toestemming van DGP Race B.V. Alle rechten zijn voorbehouden aan DGP Race B.V.

Opgesteld door:	Gecontroleerd door:	Vrijgegeven door:
Paraaf	Paraaf	Paraaf

Versiegeschiedenis

Versie	Datum	Wijziging
A01	19-02-2023	Eerste opzet ter interne review
A02	07-03-2023	Review 90% versie door vergunningverlener, diensten en (spoor)wegbeheerders
A03	29-03-2023	Aanpassingen nav 90% review en aanvullingen tot 99% ter interne review
A	12-04-2023	Wijzigingen n.a.v. 99% review; indienen vergunningsaanvraag

Inhoudsopgave

Inleiding.....	9
1 Samenvatting.....	10
2 Wijzigingen ten opzichte van 2022	11
2.1 Modal Split.....	11
2.2 Stappen.....	11
2.3 Trappen.....	11
2.4 Openbaar Vervoer-bus	11
2.5 Mobility as a Service	11
2.6 Personenauto	12
2.7 Programmering	12
3 Procesaanpak.....	13
3.1 Procesverloop.....	13
3.2 Belangrijkste leerpunten.....	13
3.3 Risicobeheersing.....	14
4 Mobiliteit DGP	15
4.1 Visie mobiliteit	15
4.2 STOMP-principe.....	15
4.3 Uitgangspunten in het mobiliteitsplan	15
4.4 Ringenstructuur.....	16
4.4.1 Systematiek ringen	17
4.4.2 Ring 1	17
4.4.3 Ring 2	18
4.4.4 Ring 3	20
4.4.5 Doorstroming bevorderende maatregelen	22
4.5 Raakvlakverdeling DGP Veiligheid – Mobiliteit.....	23
4.6 Raakvlakken	24
4.6.1 Werk in uitvoering (wegen).....	24
4.6.2 Werk in uitvoering (spoorwegen).....	24
4.6.3 Mysteryland.....	24
4.6.4 Overige evenementen.....	24
5 Modal Split.....	25
5.1 Gerealiseerde modal split 2022	26
5.2 Aanpak 2023	27
5.2.1 Woensdag.....	27
5.2.2 Donderdag.....	27
5.2.3 Modal split 2023	27

5.2.4	Herijking modal split	28
5.3	Cijfermatige uitgangspunten en bezettingsgraden	28
5.4	Geografische verdeling bezoekers en toewijzing	29
5.5	In- en uitstroom in de tijd	30
5.5.1	Instroomprofiel	30
5.5.2	Uitstroomprofiel	33
6	Stappen.....	34
6.1	Dutch Grand Prix Village	34
6.2	Pendelbus zuid-boulevard (Boulevard Paulus Loot).....	35
6.2.1	Werkwijze halte Circuit	36
7	Trappen	37
7.1	Varianten P+BIKE.....	37
7.2	Verkoop.....	37
7.2.1	Tarief	37
7.3	Locaties P+Bike	38
7.4	Fietsroutes	39
7.5	Bromfietsroutes	40
7.6	(Brom-/Snor)Fietsenstallingen	41
7.6.1	Uitvoering (brom)fietsparkeren	42
7.7	Overige voorzieningen voor fietsers.....	42
7.7.1	Voetgangersbrug Van Speijkstraat	42
7.7.2	Aanwijsbesluit (brom)fietsparkeerverbod	43
7.7.3	Afsluiting Boulevard Barnaart	43
7.7.4	Activatie Gazelle	43
8	Openbaar Vervoer.....	45
8.1	Regulier busvervoer.....	45
8.1.1	Buslijn 81	45
8.1.2	Buslijn 80	45
8.1.3	Buslijn 84	45
8.1.4	Buslijn 481	45
8.2	Aanvullend busvervoer	46
8.2.1	Buslijn 300 en 356.....	46
8.3	Treinvervoer.....	47
8.3.1	Infrastructuur omtrent het spoor	47
8.3.2	Frequentie treinen versus vervoerscapaciteit.....	48
8.3.3	Brug over het Spaarne	48
8.3.4	Spoorwegovergangen traject Amsterdam-Zandvoort	48
8.3.5	NS-Station Overveen.....	49

8.3.6	Crowd management aanvoerende stations	49
8.3.7	Stationsplein Zandvoort	49
8.3.8	Crowd management Station Zandvoort	50
8.3.9	Voetgangersbrug Van Speijkstraat	56
8.3.10	Voetgangersbrug Koper Passarel	56
8.3.11	Ontruiming van Stationsgebied	57
8.3.12	Incidentbestrijding	58
8.3.13	Mindervaliden	58
9	MaaS	59
9.1	Infrastructuur	59
9.2	Vervoerscapaciteit	59
9.3	Instroom	60
9.4	Uitstroom	60
9.5	Haalbaarheid draai boulevard-busbaan	61
9.6	Hospitality-pendelbus/drop-off	61
9.6.1	In- en uitstap begeleiding en crowd control	61
10	Personenauto (inclusief motor)	62
11	Overige vervoersstromen	63
11.1	Taxi	63
11.2	Hospitality-parking (Zandvoort)	63
11.2.1	Monitoring	65
11.2.2	Na-transport hospitality	65
11.3	Hospitality parkeren buiten Zandvoort	65
11.4	Mindervaliden	65
11.5	Helikopters	66
11.6	Vervoer over water/strand	66
12	Crowd management offsite	67
12.1	Voetgangersbruggen	67
12.1.1	Brug Gate 2	67
12.1.2	Brug Koper Passarel	68
12.1.3	Brug Van Speijkstraat	68
12.1.4	Toezicht bij bruggen	68
12.2	Stationsplein	68
12.3	In-uitstapbegeleiding buspendels Zandvoort	68
12.4	DGP Busstation	68
12.5	Overige gebieden	68
12.5.1	Gebied Boulevard tussen brug Koper Passarel en Gate 1	69
12.5.2	Gebied Gate 2 tot Stationsplein inclusief Zandvoort Noord	69

12.6	Wayfinding	69
12.6.1	Dynamische wayfinding	70
12.7	Nachtelijk toezicht	70
13	Knelpuntanalyse	71
13.1	Capaciteit autoroutes	71
13.2	Capaciteit (brom)fietspaden/fietsroutes	71
13.3	Slecht weer scenario	73
13.3.1	Beheersmaatregelen	74
14	Verkeersmaatregelen	75
14.1	Bewegwijzering	75
14.2	Dynamisch verkeersmanagement	75
14.3	Tijdelijke verkeersmaatregelen	75
14.3.1	Verkeersbesluit	75
14.3.2	Doorlaatbewijzen	75
14.4	Verkeersregelaars	76
14.5	Parkeerbegeleiders	76
14.6	Op- en afbouw	76
14.6.1	Circuit	76
14.6.2	Openbare ruimte	76
14.6.3	Bruggen	77
14.6.4	FOM	78
15	Hulpdiensten	79
15.1	Calamiteitenroute	79
15.1.1	N200	79
15.1.2	N201	79
15.2	UGS	79
15.3	Spoorwegovergang Wethouder van Essenweg Halfweg	80
15.4	Spoorwegovergang Van Lennepweg Zandvoort	80
16	Communicatie	81
16.1	Vervoersticketverkoop	81
16.2	Communicatie over afsluitingen en verkeersmaatregelen	81
16.2.1	Vooraankondigingen	81
16.2.2	Bereikbaarheidswebsite	81
16.3	Communicatie met omgeving gedurende de evenementdagen	81
17	Operatie	82
17.1	Structuur organisatie DGP	82
17.1.1	Operationele organisatie Mobiliteit	82
17.2	MST (Slotmakersgebouw)	83

17.2.1	Afstemoverleg	83
17.2.2	OCC Mobiliteit	84
17.2.3	Sturingsniveaus.....	85
17.3	Inwinning en presentatie (mobiliteits)data	86
17.4	Stand-by berger (zwaar)	86
18	Offsite productie en crew	87
18.1	Standplaatshouders.....	87
18.1.1	Vis van Floor	87
18.1.2	Berg Vis.....	88
18.1.3	Snackvoort.....	89
18.2	Crew.....	89
18.2.1	Camping	89
18.2.2	Hotel.....	89
18.2.3	Parkeren	89
18.3	Do&Co.....	90
19	Risicodossier	91
20	Monitoring en evaluatie	92
20.1	Monitoring verkeer.....	92
20.1.1	Monitoring touringcars	92
20.1.2	Monitoring vervoersstromen	92
20.1.3	Monitoring omgeving.....	92
20.2	Evaluatie.....	94
20.2.1	Operationele evaluatie.....	94
20.2.2	Evaluatie onder bezoekers	94
20.2.3	Evaluatie onder bewoners in het gehele invloedsgebied	94
20.2.4	Evaluatie op basis van verworven data.....	94
20.2.5	Evaluatie ambtelijk niveau	94
	Bijlage I: Modal Split 2023.....	95
	Bijlage II: Memo capaciteit fietsroutes en fietspaden	96
	Bijlage III: Memo capaciteit aanvoerroutes autoverkeer.....	97
	Bijlage IV: Instemming betrokken partijen.....	98
	Bijlage V: Plan van Aanpak doorlaatbewijzen	99
	Bijlage VI: Risicodossier.....	100
	Bijlage VII: Lijnenplan regionaal	101
	Bijlage VIII: Lijnenplan lokaal	102
	Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen.....	103
	Bijlage X: Overzicht operatie Mobiliteit	104
	Bijlage XI: Wayfinding	105

Bijlage XII: Reactietabel review Mobiliteitsplan revisie A02	106
Bijlage XIII: Tekeningen Off site productie	107
Bijlage XIV: Inzetschema verkeersregelaars.....	108
Bijlage XV: Inzetschema beveiliging offsite	109
Bijlage XVI: Rij-instructie vrachtwagens FOM	110
Bijlage XVII: Regelscenario dynamische wayfinding	111

Inleiding

Na een fantastische editie in 2021, waarbij COVID-19 nog zijn invloeden had, waren wij in 2022 'Ready for more!'. Nu in 2023 zijn wij 'Like no other' terug voor een nieuwe editie van de Dutch Grand Prix op het CM.com Circuitpark Zandvoort.

Dit mobiliteitsplan geeft inzicht in de wijze waarop de verschillende modaliteiten al dan niet worden gefaciliteerd gedurende de evenementdagen en het geeft inzicht in de vervoerskeuze van de gasten van de Dutch Grand Prix en de bezoekers van Zandvoort Racefestival. Het plan bevat een integrale benadering voor beide evenementen. Dit plan is gebaseerd op een maximaal aantal bezoekers.

Daarnaast bevat het mobiliteitsplan een palet aan preventieve en correctieve maatregelen die genomen worden om zowel Zandvoort en Bloemendaal aan Zee als ook de omliggende gemeenten (Bloemendaal, Heemstede, Haarlem en Noordwijk) bereikbaar te houden, voor de bezoekers maar zeker ook de bewoners, ondernemers en nood- en hulpdiensten. Met ondernemers die aantoonbare hinder ondervinden van deze maatregelen wordt gekeken welke individuele additionele maatregelen kunnen worden genomen, binnen de kaders van het mobiliteitsplan, om de hinder te beperken zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en algehele bereikbaarheid.

Het plan voor de editie 2023 is gebaseerd op het, in samenwerking met alle betrokken stakeholders en ambtelijke partners, uitgevoerde plan in 2022 dat als bijlage aan de verleende evenementenvergunning voor 2022 zat.

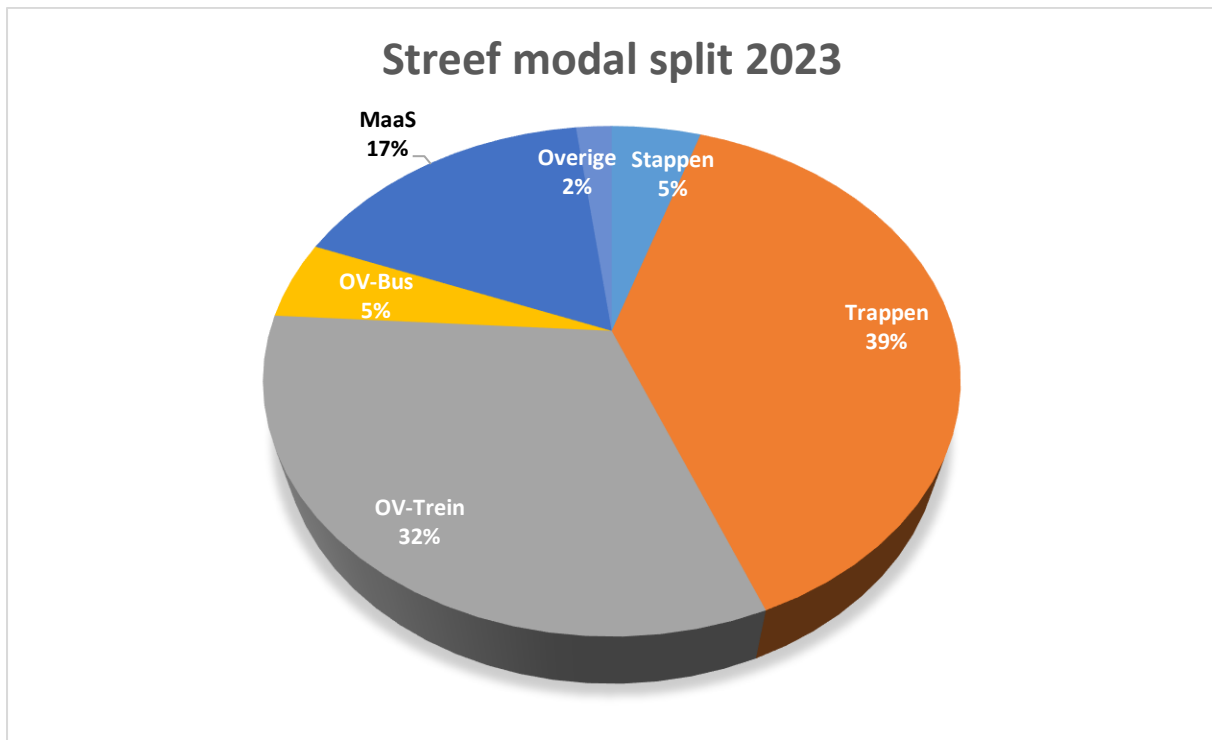
Het is evident dat de maatregelen die voor een planbaar evenement van deze orde ingrijpender zijn dan op een reguliere stranddag. Er dient echter niet uit het oog te worden verloren dat er minder autoverkeer naar Zandvoort en Bloemendaal komt, omdat een deel van de parkeerplaatsen afgesloten is en er aan de voorkant uitvoerig is gecommuniceerd over de (on)mogelijkheden van een verblijf aan de kust bij Zandvoort en Bloemendaal.

In het eerste hoofdstuk staat een managementsamenvatting met de highlights van dit gehele plan. Het tweede hoofdstuk gaat in op de wijzigingen ten opzichte van de planvoorbereiding van editie 2022. In het derde hoofdstuk komt de procesaanpak naar voren. In het proces is beschreven hoe dit plan tot stand komt of is gekomen. Het vierde hoofdstuk geeft de aanpak vanuit de Dutch Grand Prix als organisator (verder DGP) weer en de uitgangspunten die de grondslag van dit plan vormen. In hoofdstuk vijf staat de modal split centraal, inclusief de modal spread. In de daaropvolgende hoofdstukken worden, aan de hand van het STOMP-principe, de specifieke zaken per modaliteit besproken. Hoofdstuk zes gaat in op het 'Stappen', waarna in hoofdstuk zeven het 'Trappen' wordt toegelicht. Hoofdstuk acht gaat in op het Openbaar Vervoer. Hoofdstuk negen is gewijd aan Mobility as a Service (verder MaaS) waarin het touringcarvervoer centraal staat. In hoofdstuk tien staat de personenauto beschreven en is tevens de motor meegenomen. Daarnaast is hier de informatie rondom de hospitality terug te vinden. Naast deze categorieën zijn in hoofdstuk elf alle overige vervoerswijzen opgenomen. Hoofdstuk twaalf gaat nader in op het crowd management in de offsite. Hoofdstuk dertien geeft de cijfermatige onderbouwing van alle knelpunten ter plaatse, zodat rekenkundig aantoonbaar is dat alle modaliteitstoedelingen ook daadwerkelijk passen op de beschikbare infrastructuur. De verkeersmaatregelen die nodig zijn worden in hoofdstuk veertien toegelicht. Voor de hulpdiensten is alle specifieke informatie overzichtelijk weergegeven in hoofdstuk vijftien. Communicatie is een belangrijk onderdeel in het welslagen van het plan. De details zijn in hoofdstuk zestien opgenomen. Om alles strak tot uitvoer te brengen, is de operatie in hoofdstuk zeventien beschreven. In hoofdstuk achttien is het risicodossier beschreven. Hoofdstuk negentien sluit af met de monitoring en evaluatie.

1 Samenvatting

Het mobiliteitsplan Dutch Grand Prix 2023 is voortgebouwd op het stevige fundament dat er vanuit de vergunningsverlening in 2022 lag. Het plan is aangepast met de leerpunten uit de evaluatie en versterkt met de nieuwe ambitie op het gebied van duurzaamheid.

De ervaringen van 2021 en 2022 zijn verwerkt in onderstaande modal split, waardoor een betrouwbaar beeld kan worden gevormd.



Figuur 1 modal split zondag 2023

De modal split is de kapstok waar alle maatregelen en voorbereidingen aan op worden gehangen.

Alle verkeersmaatregelen zijn gekoppeld aan de ringenstructuur. De ringenstructuur is een systematiek, waarbij voor de wegen in de directe nabijheid van Zandvoort en haar omgeving is vastgesteld voor welke doelgroepen deze nog toegankelijk zijn. Hierbij is Ring 1 het circuit zelf, een gebied waar alleen voetgangers en hulpverleningsdiensten worden toegelaten. Ring 2 is het gebied ten westen van de rotonde Brouwerskolkweg in de N200 (Zeeweg) en ten westen van de rotonde 'Nieuw Unicum' (N201). Ring 3 strekt zich uit tot aan de N208. Achterliggende gedachte van deze ringenstructuur is enerzijds om de leefbaarheid en de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten in het gebied te waarborgen en anderzijds om bezoekers van de DGP die met de auto willen komen, af te vangen in de wijde omgeving en zo wildparkeren te voorkomen. De ringenstructuur voor Ring 2 is van kracht vanaf op donderdag 24 augustus 05:00 uur tot en met zondag 27 augustus 23:00u. Ring 3 gaat in op vrijdag 25 augustus 05:00u en eindigt zondag 27 augustus 16:00u, dit behoudens de route voor het busvervoer (Kleverlaan – Zijlweg), welke tot en met 27 augustus tot 23:00u is afgesloten (voor ringenstructuur zie Figuur 2 tot en met Figuur 7).

De aansturing van de gehele DGP-operatie geschiedt binnen het Operationeel Commando Centrum (verder OCC) vanuit de organisatie van DGP. Deze sturing geschiedt binnen vooraf vastgestelde kaders. Zaken die buiten dit kader vallen worden in of met individuele deelnemers aan het Afstemoverleg afgestemd.

2 Wijzigingen ten opzichte van 2022

Onder het mobiliteitsplan 2023 ligt het mobiliteitsplan 2022 dat integraal onderdeel uitmaakte van de verleende evenementenvergunning in 2022.

In dit hoofdstuk worden de grootste wijzigingen ten opzichte van 2022 weergegeven. In detail kunnen hier en daar nog kleine wijzigingen zitten, maar dit geeft een representatief beeld voor diegenen die het plan, zoals deze voorligt, niet (volledig) hebben gelezen. De onderbouwing van de keuzes is terug te vinden in het betreffende hoofdstuk.

2.1 Modal Split

In de voorbereiding is gestart met een aanpassing op de modal split om een nog meer duurzaam plan te ontwikkelen. Waar in 2022 97% van de bezoekers duurzaam naar Zandvoort reisde, is de ambitie om dit in 2023 te verhogen naar 98% (zie voor toelichting hoofdstuk 5). Dit verschil wordt vooral gezocht in het verder beperken van parkeercapaciteit in Zandvoort.

2.2 Stappen

Voor het stappen worden geen grote wijzigingen voorzien. Wel worden optimalisaties doorgevoerd op het gebied van inrichting (hekkelijnen) en wayfinding.

2.3 Trappen

Voor de bezoekers die met de (brom)fiets naar Zandvoort reizen, worden een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd:

- De verwijzingen naar de fietsenstallingen worden eerder opgepakt om te voorkomen dat (brom)fietsen Boulevard Barnaart willen oversteken tussen Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. Deze verwijzingen worden geplaatst bij de Brouwerskolkweg en N201 ter hoogte van de Bentveldseweg. In deze aanvullende bewegwijzering worden ook verwijzingen naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort opgenomen om fietsers, die geen bezoek brengen aan de DGP, te waarschuwen voor de afgesloten Boulevard Barnaart.
- Fietsenstalling Monza wordt uitgebreid tot 4.200 plaatsen (was 2.150);
- Bromfietsenstalling Portimão wordt verplaatst naar Barnaart 9.

2.4 Openbaar Vervoer-bus

In 2022 heeft Connexxion in samenspraak met DGP de reguliere buslijnen 300 (vrijdag t/m zondag) en 356 (zaterdag en zondag) doorgetrokken naar Zandvoort. Dit wordt door Connexxion in 2023 opgewaardeerd door ook op vrijdag lijn 356 door te trekken.

2.5 Mobility as a Service

Op Boulevard Barnaart is ruimte gecreëerd om een groter busstation te faciliteren voor MaaS. In 2022 is een proef gedaan door op Barnaart 1 en 2 bussen in vier rijen breed te parkeren. Deze proef is geslaagd en wordt nu in 2023 als uitgangspunt genomen. Hierdoor is het mogelijk om op de Boulevard 186 bussen¹ te parkeren.

¹ Uitgangspunt is een buslengte van 22 meter met 1 meter vrije ruimte voor en achter het voertuig

2.6 Personenauto

Op het gebied van de personenauto zijn er geen wijzigingen.

2.7 Programmering

Het programma van F1 is, op de zaterdagochtend na, gelijk aan 2022. De derde vrije training zal op zaterdag 30 minuten eerder starten, namelijk om 11:30 uur. De kwalificatie later die middag, vindt opnieuw om 15:00 uur plaats.

Daarnaast is er één support serie minder, waardoor het overige baanprogramma anders wordt ingevuld. Het volledige baanprogramma wordt verwacht na het indienen van de vergunningsaanvraag.

3 Procesaanpak

Na de editie van 2022 is er op verschillende niveaus uitgebreid geëvalueerd over de aanpak van het hele evenement. Meer specifiek is met de diverse stakeholders ook de aanpak rondom het mobiliteitsplan besproken. De belangrijkste lessen zijn doorgevoerd in de procesaanpak voor 2023.

3.1 Procesverloop

Het mobiliteitsplan 2023 komt tot stand of is tot stand gekomen door een co-creatie met de diverse betrokkenen, zowel publieke als private, stakeholders. DGP hecht waarde aan het betrekken van de diverse stakeholders. Daarbij wordt wel duidelijk onderscheid gemaakt tussen de stakeholders die in het vergunningstraject een rol spelen en andere betrokkenen. De stakeholders die in het vergunningstraject een rol spelen zijn actief betrokken bij het proces. De overige stakeholders (zoals ondernemers) worden periodiek geïnformeerd en geraadpleegd over de uitkomsten van het proces en de vertaling naar hun eigen activiteiten/processen.

Thematisch zijn de verschillende onderdelen van dit plan in wisselende, bij voorkeur beperkte, samenstelling besproken en zijn de keuzes breder vastgesteld. In het vervolg daarop zijn brede informatieve sessies georganiseerd om alle betrokken stakeholders bij te praten en te informeren. Deze informatiestromen worden door de DGP op ambtelijk niveau gerealiseerd en de gemeente Zandvoort neemt dit op bestuurlijk niveau voor haar rekening. Het gezamenlijk doel hierin is dat het mobiliteitsplan breed verankerd is en dat alle partijen op de hoogte zijn van de maatregelen die worden genomen.

Het opstellen en realiseren van het Mobiliteitsplan is de verantwoordelijkheid van DGP, waarbij zij afhankelijk is van de goedkeuring van de verschillende wegbeheerders/bevoegde gezagen. De gemeente Zandvoort heeft er in 2023 voor gekozen het Mobiliteitsplan openbaar te maken, gedurende het vergunningsproces ter inzage te leggen en bij het besluit van vergunningsverlening openbaar te maken. Hiervoor heeft DGP een publicatieversie van het Mobiliteitsplan aangeleverd.

3.2 Belangrijkste leerpunten

In dit plan zijn diverse leerpunten vanuit de ervaring van 2022 verwerkt. Hieronder worden de belangrijkste leerpunten kort benoemd:

- Optimalisaties in wayfinding en bewegwijzering;
- Eerder beschikbaar stellen van het dashboard waarmee de in- en uitstroom binnen de verschillende modaliteiten worden gemonitord.

3.3 Risicobeheersing

In navolging van het plan in 2022 maakt de beheersing van risico's integraal onderdeel uit van het mobiliteitsplan. In Bijlage VI: Risicodossier is een risico-matrix opgenomen waarin de risico's, beheersmaatregelen en borging in de planvorming staat beschreven. De restrisico's die overblijven (en geen borging in het mobiliteitsplan hebben) zijn als scenario's beschreven in het incidentenbestrijdingsplan. Dit plan kent een integrale aanpak om effecten voor alle disciplines op elkaar af te stemmen. Om die reden is het incidentenbestrijdingsplan vastgelegd als onderdeel van het Veiligheidsplan.

Alle stakeholders is verzocht gedurende het proces hun risico's of zorgen te delen. Eventuele zorgen worden vertaald naar een risico. Bij ieder risico wordt de oorzaak en het gevolg zo scherp mogelijk geformuleerd en worden beheersmaatregelen benoemd. Deze beheersmaatregelen worden vervolgens verankerd in het plan of in de uitwerkingen van het plan (tekeningen, postinstructies etc.). Op deze wijze zijn alle zorgen/risico's die bij de stakeholders leven traceerbaar geborgd wat bijdraagt aan een beheerst proces.

4 Mobiliteit DGP

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de visie en uitwerking van de mobiliteit rondom de DGP.

4.1 Visie mobiliteit

Door een ambitieuze en vooral duurzame aanpak voor de modaliteitskeuzes van de bezoekers rondom de Dutch Grand Prix 2023, waarbij de trein en de fiets een prominente plaats krijgen, realiseren wij een beheersing van de verkeersstromen. Hierdoor blijft de leefbaarheid en veiligheid in Zandvoort en omliggende gemeenten behouden.

4.2 STOMP-principe

Als uitgangspunt voor de opzet van het mobiliteitsplan is het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service en Personenauto's (incl. motoren)) gehanteerd. Het STOMP-principe wordt door de overheid veelvuldig gebruikt als prioriteringskader of afwegingskader bij het opstellen van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Het STOMP-principe biedt ook DGP dit houvast bij het maken van keuzes.

4.3 Uitgangspunten in het mobiliteitsplan

Onderstaand wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste uitgangspunten die onder het mobiliteitsplan liggen. Deze uitgangspunten zijn reeds in 2019 geformuleerd in afstemming tussen DGP en de samenwerkingspartners en zijn geactualiseerd naar 2023:

1. Veiligheid voorop, altijd. De nood- en hulpdiensten hebben altijd en overal voorrang en zijn in voldoende mate in de nabijheid van het circuit.
2. Spreiding van bezoekers van de Grand Prix in tijd en modaliteit.
3. Inzetten op het opvangen van de grootste verkeersstromen met duurzame vervoerwijzen, zoals openbaar vervoer, langzaam verkeer en georganiseerd touringcar vervoer. Overige modaliteiten worden zoveel mogelijk op strategische plaatsen afgevangen door middel van het realiseren van overstappunten.
4. Het mobiliteitsplan houdt rekening met alternatieve scenario's, zoals slecht weer, treinverstoringen en andere calamiteiten.
5. Duur in- en uitstroom zo lang mogelijk maken (respectievelijk 5 en 3 uur).
6. Sideprogramming wordt ingezet voor spreiding van in- en uitstroom en is dagvullend. Side events haken in op vermaak van de al aanwezige bezoekers en zullen niet gericht zijn op het trekken van extra bezoekers.
7. Met het oog op de veiligheid van de verkeersstromen worden deze zoveel mogelijk gescheiden van elkaar afgewikkeld (in de fysieke ruimte).
8. Parkeren in Zandvoort tijdens de Dutch GP is alleen mogelijk voor bestemmingsverkeer² en de organisaties betrokken bij de Dutch GP. Het mobiliteitsplan bevat maatregelen hoe dit te reguleren.
9. Omliggende gemeenten blijven voor, tijdens en na het evenement bereikbaar voor de inwoners, bezoek en streven naar slimme bevoorrading.
10. Een zo groot mogelijk deel van de bezoekers stimuleren te overnachten in of in de nabijheid van Zandvoort (op loop- of fietsafstand).
11. Autoverkeer afvangen dicht bij de Rijkswegen A4, A5 en A9 en provinciale wegen middels P&R of P&B. Verder op eigen fiets of leenfiets of pendeldiensten.

² Bestemmingsverkeer: mensen die wonen, werken of verblijven in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee.

12. Kaartjes worden verkocht aan maximaal 105.000 personen. DGP kan middels de kaartverkoop sturen hoe bezoekers komen en waar ze desgewenst overstappen.
13. DGP is eindverantwoordelijk voor het opleveren van een breed regionaal gedragen mobiliteitsplan als onderdeel van de vergunning. Dit plan komt in samenwerking met Zandvoort en met afstemming van de werkgroep tot stand.
14. Gestreefd wordt naar het beperken van de reis- en wachttijden voor de reizigers en bezoekers. Het uitsluiten van langere reis- en wachttijden dan normaal is echter niet mogelijk. Het mobiliteitsplan bevat maatregelen om dit te minimaliseren.
15. Lopen hoort erbij op zo'n dag. Faciliteiten kunnen ook tot iets verder weg worden uitgewerkt.
16. Gestreefd wordt naar het beperken van overlast voor inwoners en ondernemers in de regio. Overlast uitsluiten is echter niet mogelijk. Het mobiliteitsplan bevat maatregelen om de hinder en overlast te minimaliseren.
17. Communicatie vooraf én tijdens het evenement richting inwoners, ondernemers en bezoekers (in de vorm van adequate reisadviezen en bewegwijzering) bepaalt het succes van het evenement.
18. Tijdens het evenement vindt monitoring plaats van de verkeersstromen voor verbetering van de bereikbaarheid voor volgende jaren.

4.4 Ringenstructuur

Zandvoort is gelegen aan de Noordzeekust en kent twee ontsluitingsroutes. Aan de noordzijde ligt de N200 (Zeeweg, via Bloemendaal aan Zee) en aan de zuidzijde de N201 (Zandvoortselaan). Gedurende de DGP zijn alle grote openbare parkeerterreinen binnen de bebouwde kom van Zandvoort en Bloemendaal aan Zee niet beschikbaar voor het reguliere verkeer. Daarnaast zijn er in Zandvoort veel fietsers en voetgangers. Indien er niets wordt gedaan, is de verwachting dat er, ondanks dat er nagenoeg geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, vele auto's naar Zandvoort rijden en toch proberen te parkeren of om mensen af te zetten bij het circuit. Wanneer hier aan de voorzijde niet op wordt geprepareerd, is de kans groot dat er een volledig verkeersinfarct ontstaat. Dit heeft tot gevolg dat de veiligheid en leefbaarheid in Zandvoort en de aanliggende gemeenten in gevaar komen.

Om dit te voorkomen worden vanaf donderdag 24 augustus 05:00u tot uiterlijk zondag 27 augustus 23:00u in het gebied (Ring 2+3) rondom het CM.com Circuitpark Zandvoort (hierna circuit) diverse wegen afgesloten om te komen tot een beheersing van het verkeer, zodanig dat de hulpverlening en leefbaarheid in het gebied gewaarborgd blijven.

4.4.1 Systematiek ringen

In het gebied gelden vier verschillende regimes, die in verschillende ringen om het circuit worden gelegd, te weten:

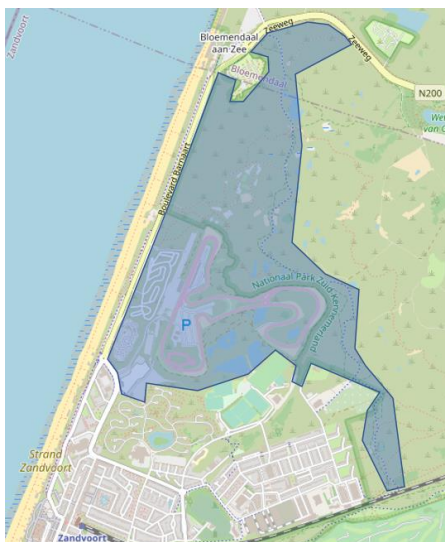
1. Ring 1: het evenementengebied, dit gebied is voor alle verkeer, behoudens voetgangers en hulpverleningsdiensten, gesloten.
2. Ring 2: dit is het gebied dat met gemotoriseerd verkeer alleen betreden kan worden door bewoners van de binnen dit gebied gelegen woningen, werknemers van de in dit gebied gelegen bedrijven, leveranciers van bedrijven, geaccrediteerde hulpverlening en hospitality bezoekers van DGP. Op dit gebied zit een harde toegangscontrole. Ondanks dat het verkeer in dit gebied alleen wordt toegelaten als het hier ook echt mag komen, wil dit niet zeggen dat er geen vertragingen ontstaan. Alle gebruikers van de wegen kunnen bijdragen aan de doorstroming door gespreid aan te komen en te vertrekken (bezoekers DGP) en buiten de in- en uitstroom te reizen (inwoners/bedrijven).
3. Ring 3: dit is het gebied dat voor regulier verkeer is afgesloten en betreft een verkeersluwe zone waarbinnen specifieke doelgroepen (pendelbus, hulpdiensten, hospitality en bewoners) worden gefaciliteerd. Dit gebied is ook afgesloten om wildparkeren te voorkomen.

Doorstroming bevorderende maatregelen: dit is het gebied buiten Ring 3 waar wegen worden afgesloten om de aanvoer richting Ring 3 te beperken en het doorgaande verkeer op de doorgaande (provinciale) wegen te houden.

Voor de exacte duiding van de doelgroepen die aanspraak maken op een ontheffing wordt verwezen naar de beleidsregels ontheffingsverlening Dutch Grand Prix 2021, opgesteld door gemeente Zandvoort en provincie Noord-Holland in samenspraak met de betrokken wegbeheerders.

4.4.2 Ring 1

Ring 1 betreft het evenemententerrein en het gebied waarbinnen geen verkeer mogelijk is gedurende de evenementendagen. Dit gebied is hermetisch afgesloten en alleen in geval van hulpverlening binnen het evenementengebied toegankelijk voor hulpdiensten. Hieronder een schematisch overzicht van het gebied.



Figuur 2 Ring 1

4.4.3 Ring 2

Ring 2 betreft het verkeersluwe gebied waarbinnen alleen specifieke gebruikers met een motorvoertuig worden toegelaten. Het gebied is vrij om te voet of met een (brom)fiets te betreden. Hieronder volgt een niet-limitatieve opsomming van de gebruikers die met een gemotoriseerd voertuig toegang hebben tot dit gebied mits zij voor hun voertuig een doorlaatbewijs hebben.

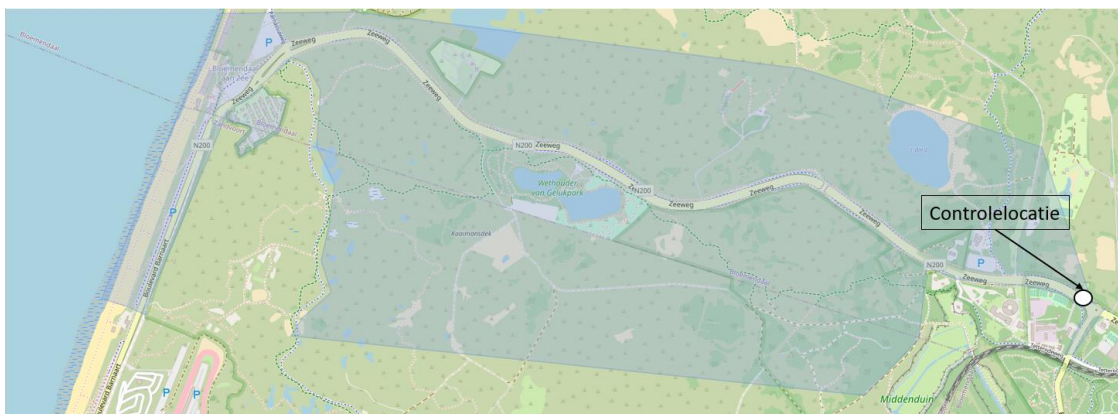
- Bewoners met een op het adres ingeschreven voertuig of anders lease-voertuig;
- Medewerkers van bedrijven;
- Hulpdiensten;
- Hospitality-verkeer die een toegewezen parkeerplaats hebben;
- DGP of Zandvoort Racefestival gerelateerd verkeer;
- Vooraf aangemelde leveranciers van bedrijven binnen Ring 2;
- Pakket-/bezorg-servicediensten in de breedste zin van het woord;
- Openbaar Vervoer;
- Gasten van recreatiewoningen/hotels of andere verblijflocaties met toeristisch oogmerk dan wel kampeerplaats;
- Bussen voor aanvoer van gasten naar ondernemers in Zandvoort;
- Verloskundige/kraamverzorgende of andere medische of paramedische beroepen;
- Uitvaartondernemers;
- Wijkverpleging/Thuiszorg/Mantelzorgers;
- Personen met een hulpverlenende taak bij ongevallen en/of rampen;
- Taxi's die gevestigd zijn in Zandvoort en Bloemendaal;
- Bezoekers van rouwdiensten/begraffenissen.

Bovengenoemde categorieën krijgen vooraf de mogelijkheid zich te registreren om in aanmerking te komen voor een doorlaatbewijs of worden geïnformeerd over de toegankelijkheid. Een deel van de categorieën krijgt een doorlaatbewijs automatisch toegestuurd. Het doorlaatbewijs wordt enkele weken voorafgaand aan het evenement op adres door of namens de wegbeheerders verstrekt. Het doorlaatbewijs wordt aan de binnenzijde van de voorruit geplakt en is niet overplakbaar. Op deze manier is inzichtelijk hoeveel voertuigen toegang hebben tot het gebied, hoeveel er verblijven en hoeveel tijdelijk toegang hebben. In de doorlaatbewijzen wordt hier onderscheid in gemaakt, zodat ook de parkeerdruk kan worden gemonitord. Het plan van aanpak doorlaatbewijzen is separaat als Bijlage V: Plan van Aanpak doorlaatbewijzen bijgevoegd.

De geslotenverklaring is, in basis, permanent van toepassing van donderdag 24 augustus 05:00u tot uiterlijk zondag 27 augustus 23:00u. Hierbij zal de afsluiting van het noordelijk deel van Ring 2 starten op donderdag 24 augustus 05:00 uur ter hoogte van de ingang van P1/P2 Bloemendaal aan Zee en uiterlijk donderdag 24 augustus 20:00u verschuiven naar de uiteindelijke locatie bij de rotonde Brouwerskolkweg. Door de afsluiting aan de noordzijde op deze manier in te richten, wordt voldaan aan de wens om parkeerruimte voor strandbezoekers in Bloemendaal aan Zee te faciliteren op donderdag 24 augustus. Als deze parkeerruimte vol is, verschuift de afsluiting naar de Brouwerskolkweg en blijft daar dan staan tot de eindtijd van de afsluitingen in Ring 2.

Tussen gemeente en DGP wordt nog onderzocht hoe op donderdag 24 augustus meer ruimte kan worden geboden aan automobilisten die het strand wensen te bezoeken. Dit om de parkeercapaciteit die beschikbaar is in Zandvoort zo efficiënt mogelijk te benutten, zonder de doorstroming in de omgeving nadelig te beïnvloeden.

Aan de noordzijde (ten opzichte van het evenementengebied) is het gebied te betreden vanaf de rotonde N200/Brouwerskolkweg. De controleposten bevinden zich aan de westzijde van de rotonde (nabij de aansluiting bij Spoorlaan) en op de kruising Tetterodeweg/Brouwerskolkweg. Dit gebied loopt door tot het gebied van Ring 1 aan Boulevard Barnaart.



Figuur 3 Ring 2 noordzijde³

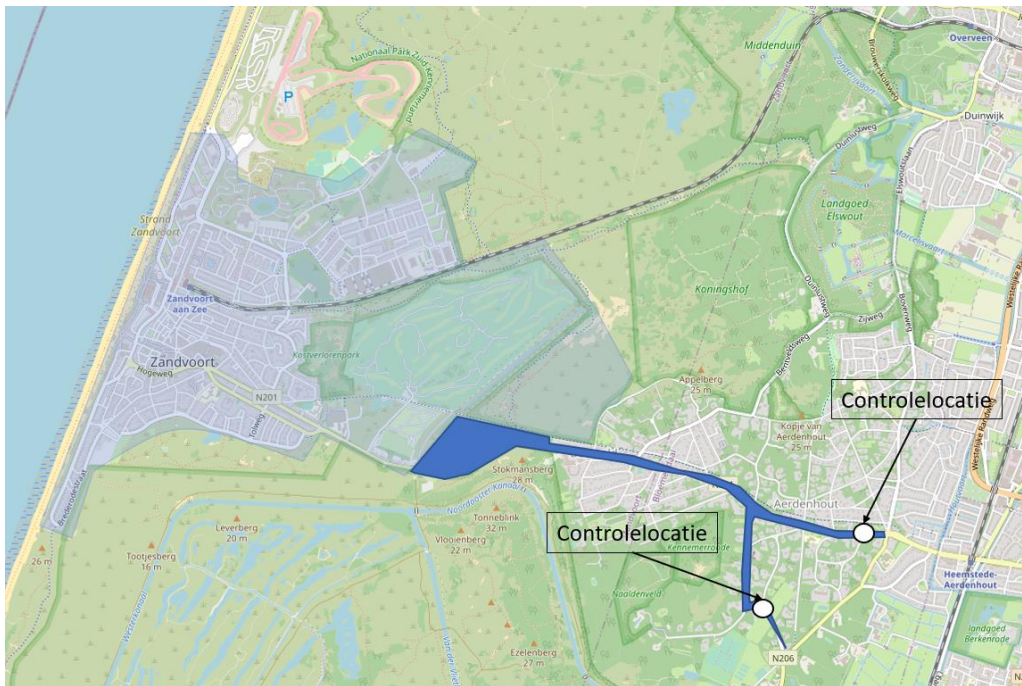
Aan de zuidzijde (ten opzichte van het evenementengebied) is het gebied te betreden bij de rotonde N201/Nieuw Unicum.



Figuur 4 Ring 2 zuidzijde

Tijdens de instroom wordt Ring 2 tijdelijk groter gemaakt om de toegangscontrole in de drukste uren te vergemakkelijken. Hiervoor wordt de controlepost voor Ring 2 verschoven naar de N201 ter hoogte van de aansluitingen N206 (Nachtegallenlaan en rotonde Haringbuis). De controle op de vooruitgeschoven posten vindt tijdens de instroom op vrijdag, zaterdag en zondag tussen 07:00u en 14:00u plaats. Gedurende deze periode wordt op de bovengenoemde locaties gecontroleerd op het doorlaatbewijs. Op alle wegen vanuit de noordzijde van Bentveld vindt ook een verscherpte controle plaats op het doorlaatbewijs voor Ring 2. Tijdens deze periode vindt er ook nog steeds controle plaats bij Nieuw Unicum om er zeker van te zijn dat ontheffinghouders Ring 3 geen misbruik maken van hun ontheffing en daarmee Ring 2 proberen in te rijden. Om 13:30u wordt de bezetting van de post bij Nieuw Unicum versterkt, zodat, wanneer om 14:00u de controle bij de N206 is opgeheven, de controlepost voldoende bezet is.

³ De controlelocatie die in de figuur is opgenomen, betreft de controlelocatie vanaf 24 augustus 20:00u of het moment dat de parkeervoorzieningen in Bloemendaal aan Zee volledig bezet zijn.



Figuur 5 Ring 2 uitbreiding instroom

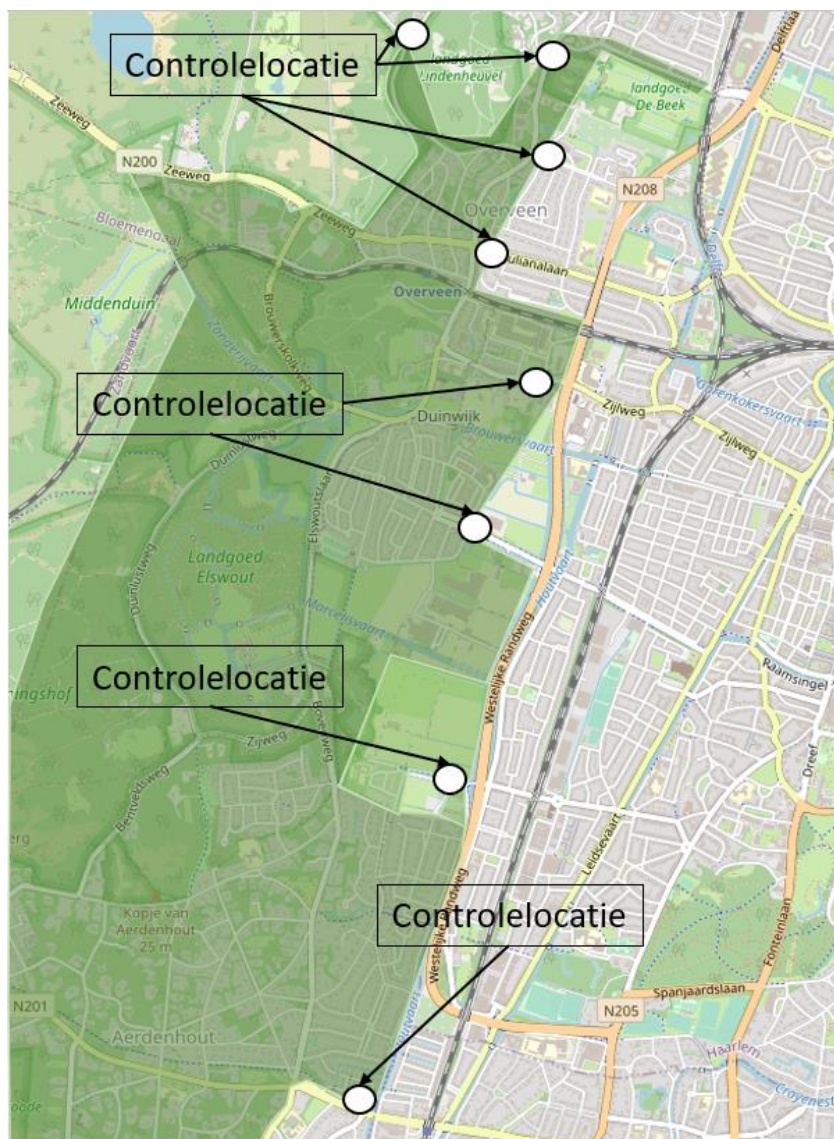
Gedurende de dagperiode (07:00u tot 22:00u) worden de doorlaatposten van Ring 2 elk door een koppel beveiligers ondersteund om voorbereid te zijn op eventuele incidenten.

4.4.4 Ring 3

Ring 3 betreft een gebied, dan wel wegen, die voor het reguliere verkeer zijn afgesloten om sluisverkeer en wildparkeerders te weren. De omvang van Ring 3 is weergegeven in Figuur 6 en Figuur 7. Hieronder volgt een limitatieve opsomming van de doelgroepen en de locaties waar zij toegang toe hebben:

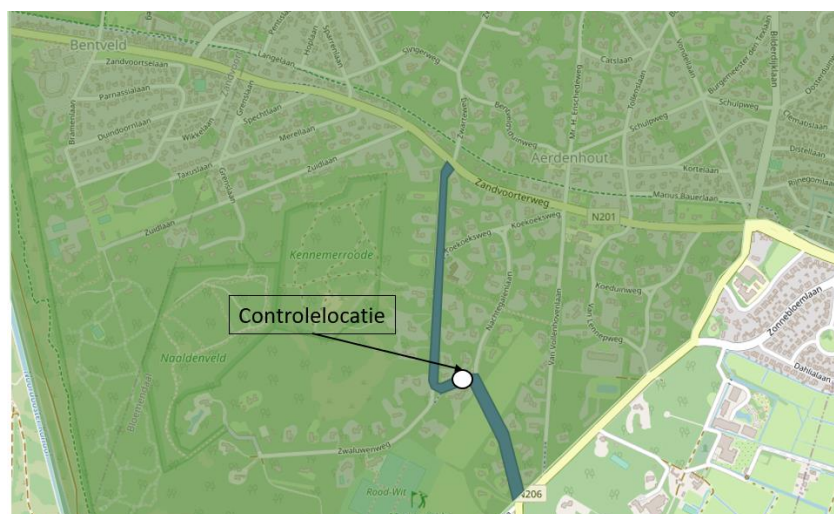
- Hulpdiensten, alle routes zijn toegankelijk voor hulpdiensten (ook zonder prio1);
- Pendelbussen, touringcars (route Kleverlaan en route Zijlweg);
- Hospitality-verkeer (route N206 naar Zandvoortselaan);
- Openbaar vervoer;
- Bewoners woonachtig binnen dit afgesloten gebied;
- Medewerkers werkzaam in dit afgesloten gebied;
- Vooraf aangemelde leveranciers van bedrijven in Ring 3;
- Alle doelgroepen die ook toegang hebben tot Ring 2.

De geslotenverklaring is, in basis, permanent van toepassing van vrijdag 25 augustus 05:00u tot uiterlijk zondagmiddag 27 augustus 16:00u. Op zondagmiddag na 15.00 uur wordt geen instroom van bezoekers van de DGP meer verwacht, omdat de race van de Formule 1 dan al is gestart. Mocht de actuele situatie, op basis van de monitoring, een langere afsluiting van Ring 3 noodzakelijk zijn, dan wordt gebruikgemaakt van de bepaling in het Verkeersbesluit 'of zoveel langer als noodzakelijk'. Op sommige locaties in Overveen blijft het haaks kruisen te allen tijde mogelijk om de leefbaarheid in het achterliggende gebied te waarborgen. Tussen 20:00u en 06:00u krijgen bewoners meer bewegingsvrijheid. Alleen in de periode van in- en uitstroom wordt deze ring streng aangehouden en bewaakt. Op deze manier wordt een optimum gezocht in enerzijds de doorstroming van doelgroepen richting de DGP, waardoor verkeershinder als gevolg van wachtrijen wordt beperkt. Anderzijds wordt de leefbaarheid van het gebied zoveel als mogelijk in stand gehouden. De exacte tijden worden uitgewerkt per verkeersbesluitplichtige verkeersmaatregel in de verkeersbesluiten.



Figuur 6 Ring 3 noordzijde

Aan de zuidzijde ligt enkel de hospitalityroute, zoals in onderstaande figuur weergegeven.

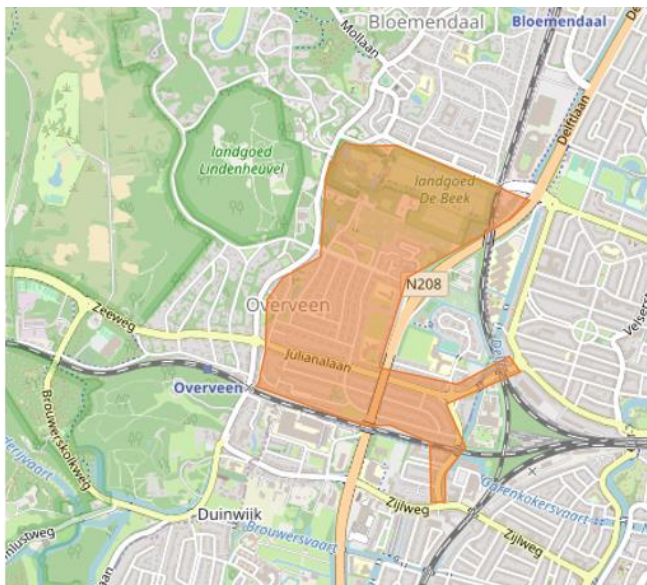


Figuur 7 Ring 3 zuidzijde inclusief hospitalityroute

4.4.5 Doorstroming bevorderende maatregelen

In dit gebied wordt een autoluwe zone gecreëerd en wordt het doorgaande verkeer geweerd. Dit betreft grofweg het gebied ten westen van de N208. Deze zone moet ervoor zorgen dat er enerzijds geen verkapte P+BIKE dan wel Kiss&Ride ontstaat. Anderzijds zorgt deze zone ervoor dat er geen zoekverkeer naar een parkeerplaats in Zandvoort ontstaat voor mensen die denken dat de afsluitingen niet voor hen gelden. De doorstroming bevorderende maatregelen worden toegepast in het gebied ten westen van de N208/N201, om het verkeer op de doorgaande weg te houden. Het effectgebied van de doorstroming bevorderende maatregelen is weergegeven in Figuur 8 en Figuur 9. Deze maatregelen zijn vrijdag 25 augustus tot en met zondag 27 augustus actief tussen 07:00u en 14:00u.

De doorstroming bevorderende maatregelen bestaan uit de afsluitingen van rechtstreekse routes naar Zandvoort. Verkeer wordt hier bewust geleid via de doorgaande wegen (N201/N208) en de reguliere toegangspunten/inrijroutes worden afgesloten. Het regulier, lokaal bekende, verkeer weet welke routes beschikbaar zijn om als alternatief te nemen. Dit wordt ondersteund met omleidingsroutes naar de kernen Heemstede, Aerdenhout, Bentveld, Overveen en Zandvoort. De routes zijn zo gekozen dat deze routes te allen tijde naar een controlepost leiden. Zodat de 'slimme' sluiper altijd bij een controlepost uitkomt.



Figuur 8 Doorstroming bevorderende maatregel noordzijde

4.6 Raakvlakken

Naast de DGP is het mogelijk dat er nog andere evenementen en/of werk in uitvoering staat gepland. In deze paragraaf worden deze raakvlakken geïnventariseerd en beoordeeld op impact.

4.6.1 Werk in uitvoering (wegen)

Door Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat (WNZ-Noord en WNN-zuid) zijn begin 2023 controles uitgevoerd in SPIN/LTC/Melvin op de aanwezigheid van werk in uitvoering op de routes richting Zandvoort, de P+Bike locaties of in het invloedsgebied van deze routes.

Werk in de omgeving:

- Cruquiusbrug (versmalling busbaan en fietspad, minimale impact)

Gebleken is dat er verder geen werk in uitvoering gepland staat dat effect heeft op de doorstroming voor dit weekend. De wegbeheerders hebben de data van de DGP in hun planprogramma's opgenomen, waardoor dit ook gedurende de periode tot september geborgd is.

4.6.2 Werk in uitvoering (spoorwegen)

Door ProRail zijn er in het weekend van de DGP enkele buitendienststellingen. Deze buitendienststellingen hebben een minimale tot geen invloed op de bereikbaarheid van Zandvoort. Hierdoor zijn er geen raakvlakken op dit gebied.

4.6.3 Mysteryland

Tijdens de DGP vindt hemelsbreed op 10 km afstand Mysteryland in de gemeente Haarlemmermeer plaats. Dit evenement vindt al 18 jaar in het laatste weekend van augustus plaats en valt nu samen met de DGP.

Vanaf de vroege voorbereiding (september 2022) is veelvuldig contact geweest met Mysteryland over de gezamenlijke uitdagingen. Er zijn diverse gesprekken geweest tussen Mysteryland en DGP, maar ook met de openbaar vervoerders en leveranciers.

De conclusie is dat het raakvlak mobiliteit beperkt is. De in- en uitstroomtijden liggen niet gelijktijdig, waardoor de capaciteit binnen de verschillende modaliteiten afdoende wordt geacht.

4.6.4 Overige evenementen

Bij DGP zijn op dit moment de navolgende raakvlakevenementen bekend:

- Zandvoort: side events rondom de DGP georganiseerd door Zandvoort Beyond. Dit evenement is integraal verwerkt in de planvorming van DGP. Dit evenement is bedoeld om de uitstroom te spreiden en heeft in basis geen aanzuigende werking.
- Bloemendaal: optreden Floor Jansen bij Caprera (zaterdag 26 augustus). Dit evenement heeft geen directe raakvlakken met DGP, maar levert wel een attractie aan verkeer op.

Verder zijn er op dit moment bij de verschillende gemeente geen evenementen bekend.

5 Modal Split

De modal split is een wereldbekende term, hetgeen niets anders inhoudt dan de verdeling onder de modaliteiten (vervoersmogelijkheden). Voor de DGP zijn de volgende hoofdvervoersstromen beschikbaar:

- **S**tappen
- **T**rappen
- **O**penbaar Vervoer
- **M**obility as a Service
- **P**ersonenauto's

Daarnaast is er een categorie Overige benoemd.

Deze hoofdcategorieën vallen uiteen in de onderstaande subcategorieën.

Stappen (zie hoofdstuk 6)

Lopen (Inwoners lokaal)

Lopen (Overnachting lokaal)

Trappen (zie hoofdstuk 7)

Fiets (Inwoners regio)

Fiets (Overnachting regio)

Snorfietsen/Bromfietsen

P+Bike (huur)

P+Bike (bring your own)

P+Bike (wildparkeren)

Openbaar Vervoer (zie hoofdstuk 8)

MaaS (zie hoofdstuk 9)

Personenauto (zie hoofdstuk 10)

Overige (zie hoofdstuk 11)

Taxi

Mindervaliden

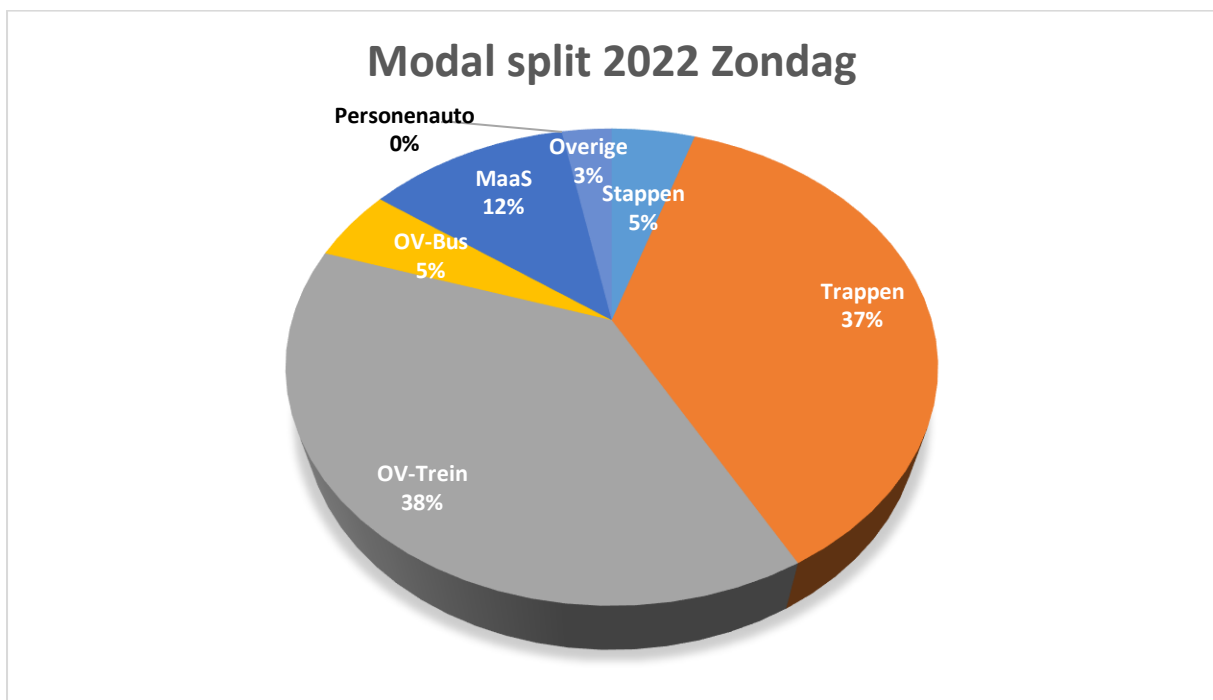
DGP parkeren

5.1 Gerealiseerde modal split 2022

De modal split in 2022 is gunstiger uitgevallen dan vooraf voorzien. Op zondag is 97% van de bezoekers duurzaam naar Zandvoort gereisd.



Figuur 10 Modal Split zaterdag 2022



Figuur 11 Modal Split zondag 2022

5.2 Aanpak 2023

Op basis van de gerealiseerde modal split in 2022 is, met de toevoeging van enige ambitie, de modal split voor 2023 vastgesteld.

De DGP zet weer een stap in de duurzaamheidsambitie en streeft ernaar 98% van de mensen duurzaam naar Zandvoort te laten reizen.

5.2.1 Woensdag

Op woensdag zijn er, naast de voorbereidende activiteiten van FOM, besloten bijeenkomsten op het circuit voor partners van DGP. De navolgende activiteiten zijn, op dit moment, voorzien.

Van	Tot	Aantal pax	Impact mobiliteit
11:00	13:00	200	Pendelvervoer vanuit Bazaar Beverwijk
18:00	20:00	200	Pendelvervoer vanuit Bazaar Beverwijk

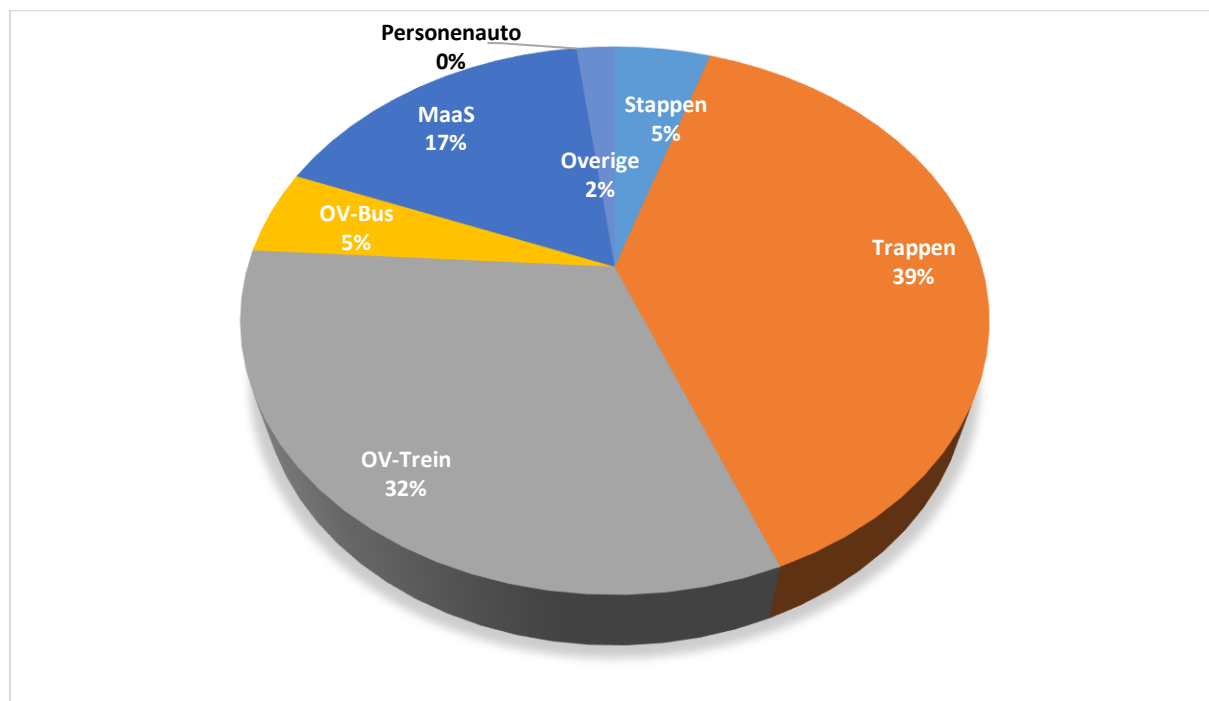
5.2.2 Donderdag

Op donderdag zijn er, naast de media-activiteiten vanuit FOM, besloten bijeenkomsten op het circuit voor partners van DGP en FOM. De navolgende activiteiten zijn, op dit moment, voorzien.

Van	Tot	Aantal pax	Impact mobiliteit
12:00	16:30	100	Pendelvervoer vanuit Bazaar Beverwijk
15:00	18:00	5.000	Pendelvervoer vanuit Bazaar Beverwijk
17:00	19:00	300	Pendelvervoer vanuit Bazaar Beverwijk

5.2.3 Modal split 2023

Vanuit de ervaring van 2022 en de ambitie voor 2023 is de navolgende modal split herleid.



Figuur 12 Modal Split 2023

In 2023 is ervoor gekozen om met één modal split te werken. De verschillende dagen hebben hun eigen karakteristieken, maar de bandbreedte is beperkt gebleken. Zo ligt het bezoekersaantal op de vrijdag traditioneel iets lager dan op de zaterdag en zondag, maar is het aantal treinreizigers op vrijdag procentueel groter. Nominaal zijn er door de dagen heen nauwelijks verschillen.

5.2.4 Herijking modal split

De modal split staat gedurende de gehele voorbereiding vast. Op basis van het gerealiseerde en de ervaringen in 2021 en 2022 is gebleken dat de verkoop van vervoersproducten zich concentreert in de laatste weken voor het evenement. Daarnaast komt er voor het OV en het stappen geen betrouwbare data vooraf beschikbaar die kan ondersteunen bij een herijking van de modal split. Wanneer men er immers voor kiest om te lopen, heeft men geen vervoersproduct nodig en wanneer men met de trein of bus reist, dan gebruikt het overgrote deel de OV-chipkaart of betaalt contactloos. Gedurende de voorbereiding wordt de verkoop voor de fiets, OV (trein en bus) en MaaS wel gemonitord om te kijken of de verkochte aantallen in lijn liggen met de modal split.

5.3 Cijfermatige uitgangspunten en bezettingsgraden

Voor het toepassen van de modal split en de berekening richting nominale aantallen worden vaste uitgangspunten aangehouden. Dit zijn uitgangspunten die, tijdens de evenementdagen, ook doorlopend worden getoetst. Hieronder zijn de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

Omschrijving	Aantallen/ Tijdsduur	Toelichting
Bezoekers per dag aan DGP	110.000	105.000 betalende bezoekers en 5.000 relaties.
Dagrecreanten	7.500	Mensen die naar Zandvoort reizen, maar geen toegangsticket tot het evenement hebben en dus bijvoorbeeld het strand of Zandvoort Racefestival bezoeken of gezellig rondfietsen.
Starttijd instroom	07:00u	Deuren circuit open om 08:00u
Duur instroom	5 uur	Deze tijd differentieert per vervoerswijze.
Starttijd uitstroom	16:00u	Dit is één uur voor einde raceprogrammering.
Duur uitstroom	4 uur	Deze tijd differentieert per vervoerswijze. 4 uur is worstcase-benadering.
Gemiddelde bezettingsgraad auto P+BIKE	2	De gemiddelde fietsendrager kan 2 fietsen kwijt.
Gemiddelde bezettingsgraad VIP-parkeren	3	Doordat er 15.000 tickets onder sponsors en hospitality zijn verkocht en er 'slechts' 3.000 parkeerplaatsen zijn. Daarnaast zetten ook onze partners in op duurzaam vervoer en carpoolen.
Gemiddelde bezettingsgraad trein	10.000/uur	Vervoerscapaciteit op basis van 12 treinen per uur (bron NS).
Gemiddelde bezettingsgraad touringcars	50	Gebaseerd op ervaringen van Pouw Vervoer bij diverse andere evenementen.
Gemiddelde bezettingsgraad fiets	1	
Gemiddelde bezettingsgraad bromfiets	1,25	1 op de 4 bromfietsen heeft een passagier.
Gemiddelde bezettingsgraad taxi	2	

5.4 Geografische verdeling bezoekers en toewijzing

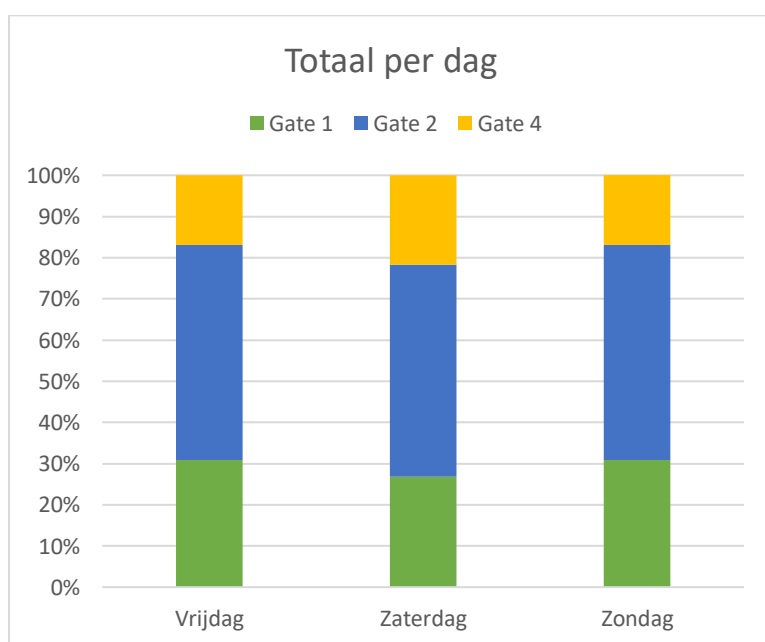
Om de bezoekers van DGP te kunnen sturen naar bepaalde vervoerswijzen, is gekeken naar de verwachte reistijden per vervoerswijze. Vanuit deze combinatie is een geografische toedeling gedaan, op postcodegebied, van aanbidding van de vervoerswijzen aan de bezoeker. Deze toedeling is verwerkt in een kaart, zie Figuur 13. Deze kaart wordt gebruikt als vertrekpunt voor de communicatie/marketing om de bezoekers te bewegen naar een specifieke modaliteit. Deze modaliteitgerichte verkoop moet ertoe leiden dat de bezoekers vanzelf, op basis van hun vertreklocatie, in de door DGP gewenste modal split worden gepusht. De verkoop wordt op 22 mei gestart.

5.5 In- en uitstroom in de tijd

Naast de verdeling in modaliteit is de verdeling in tijd cruciaal. Dit geeft beeld bij de piek in-/uitstroom per modaliteit en welke voorzieningen/routes nodig zijn om de verkeersstroom in goede banen te leiden. In de modal split gaan we uit van het aantal bezoekers dat in het betreffende uur aan de gate op het circuit staat. Op de in- en uitstroompunten betekent dit dat de aan-/afvoer eerder of later ligt, vanwege de reisafstand tussen het betreffende punt en de gate.

5.5.1 Instroomprofiel

Op basis van de scandata bij de entrees in 2022 is per dag een instroomprofiel opgesteld. In het instroomprofiel zijn tevens de tijden van de start van de F1-activiteiten weergegeven ter referentie. Voor de locatie van de gates wordt verwezen naar Bijlage XIII: Tekeningen Off site productie.



Figuur 19 instroomprofiel alle dagen

Vanuit bovenstaande data is te herleiden dat in 2022, in het drukste uur, 27,22% van de bezoekers instroomt (in 2021 was het drukste uur 28,2% van de bezoekers). In het drukste uur is de instroomverdeling tussen de gates als volgt:

- Gate 1: 7,4%;
- Gate 2: 13,6%;
- Gate 4: 6,2%.

5.5.2 Uitstroombrofiel

Op basis van de telgegevens op het station in 2021⁴ is een verwachting opgesteld van de uitstroom van het gehele circuit. Daarbij is de maximale uitstroom kunstmatig verhoogd van 23% naar 30% per uur. Hiermee wordt de aanpak meer robuust.

⁴ Als gevolg van een technische storing is er in 2022 wel data ingewonnen, maar deze is niet betrouwbaar gebleken. Daarom wordt in de voorbereiding van 2023 gewerkt met dezelfde data als in 2022. Gebleken is dat de verwachtingen in 2022 overeenkwamen met het daadwerkelijke beeld.

6 Stappen

Zandvoort is een toeristische trekpleister en daardoor bevinden zich in Zandvoort een flink aantal overnachtingsmogelijkheden in de toeristische sector. Naast de hotels en pensions (1.970 bedden) en Centerparcs (2.500 bedden) zijn er in Zandvoort ook nog veel Airbnb's actief (1.000 bedden vanuit ongeveer 500 advertenties á 2 bedden). Ook op de campings (o.a. De Lakens) zijn diverse verblijfmogelijkheden. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat er mensen bij familie en vrienden overnachten gedurende de DGP. Aanname is dat bij 1 op de 4 adressen in Zandvoort 2 personen overnachten. In totaal biedt dit een potentie aan overnachtingen voor 14.873 personen.

Ook FOM, FIA en DGP hebben overnachtingen in Zandvoort geboekt en daarnaast zullen, mede door hoge vraagprijzen⁵, niet alle accommodaties 100% gevuld zijn. In totaal vallen hierdoor 4.611⁶ potentiële bedden, dus personen die in Zandvoort verblijven, af.

De aanname is daarmee, op basis van de voorgaande edities, dat er ongeveer 7.600 personen in Zandvoort overnachten binnen de toeristische sector.

Naast dat er veel mensen in Zandvoort of in de directe omgeving van Zandvoort overnachten, hebben diverse inwoners van Zandvoort ook een ticket. Deze mensen wordt opgeroepen te voet naar het evenement te komen. In onderstaande tabel is de verdeling per dag van de tickethouders in Zandvoort weergegeven.

	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Inwoners Zandvoort	1208	1208	1208

6.1 Dutch Grand Prix Village

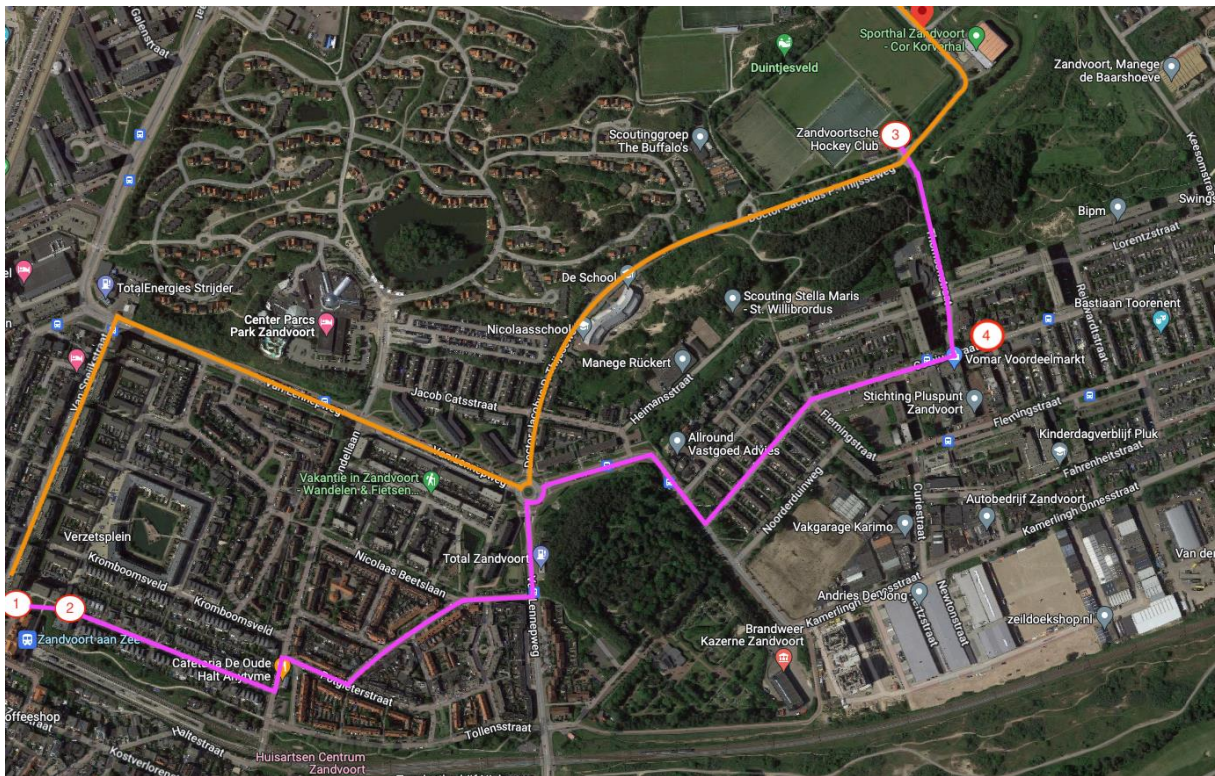
Als onderdeel van het stappen komt er ook een consumentencamping op de driving range van The Dunes. Deze gasten verblijven op de camping en lopen dagelijks naar het circuit en terug. De camping bestaat uit vooropgezette producten, campers en meegebrachte tenten. Om bij aankomst de camping te bereiken zijn er diverse wijze van reizen, alleen parkeren is geen optie. Hiervoor zijn verschillende reisopties aangegeven. In onderstaande tabel zijn de aan- en afreis mogelijkheden weergegeven per dag.

	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Maandag
	23-aug	24-aug	25-aug	26-aug	27-aug	28-aug
Kiss & Ride (Duintjesveldweg)						
Openbaar vervoer (trein of buslijn 81 op woensdag-donderdag of buslijn 80 gedurende gehele periode)						
Fiets (stalling nabij camping)						
Zelf Parkeren						

⁵ Ervaring 2021 en 2022

⁶ Dit aantal is gebaseerd op de boekingen waar DGP op dit moment zicht op heeft

Voor de mensen die arriveren met de trein op donderdag of vrijdag en vertrekken op maandag, wordt een bagagependel ingesteld. Daarin kunnen de campinggasten hun tassen/koffers richting de camping laten brengen.

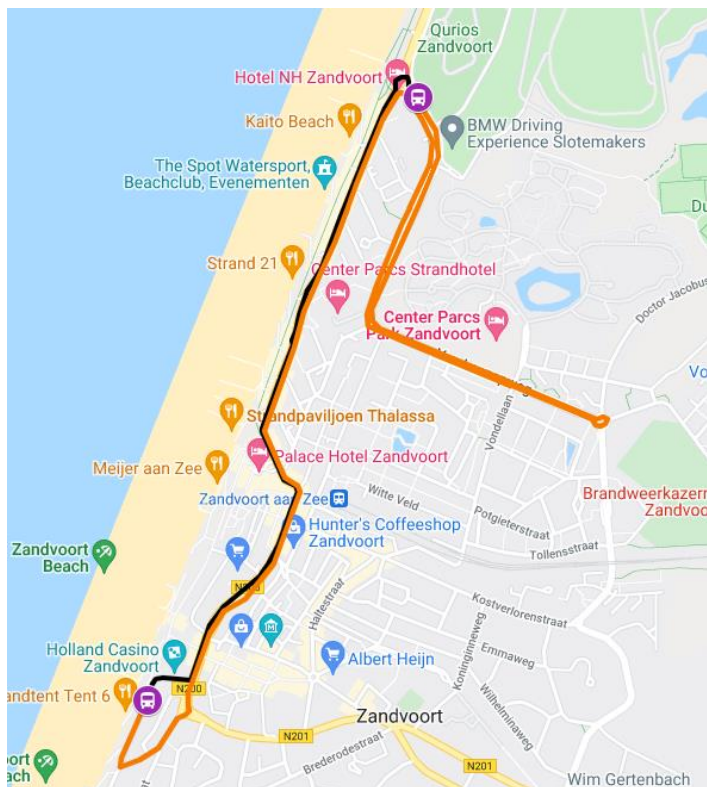


Figuur 21 route bagagependel (paars) en looproute (oranje) naar de camping

De bagagependel, die alleen in de voorverkoop gereserveerd kan worden, rijdt de paarse route, waar de bezoekers zelf de oranje route volgen. Op donderdag rijdt de bagagependel tussen punt 2 en 3. Op vrijdag rijdt de bagagependel, in verband met de instroom naar gate 4, tussen 8:00u en 12:00u maar tot punt 4.

6.2 Pendelbus zuid-boulevard (Boulevard Paulus Loot)

Zandvoort Racefestival gaat, in navolging van vorig jaar, een gratis pendelbus inzetten die de mensen van het circuit naar Boulevard Paulus Loot brengt. De pendel bestaat uit twee bussen met een maximale capaciteit van 70 personen. Deze pendel is actief op vrijdag, zaterdag en zondag vanaf 17:00u tot 20:30u. De bus gaat de route rijden die in de navolgende figuur is weergegeven. De heenroute (zwart) is de route vanaf het circuit naar de halte gelegen op Boulevard Paulus Loot. De terugroute (oranje) is de route terug naar de halte bij het circuit, waarbij de bus keert op de rotonde Van Lennepweg om draaibewegingen voor het circuit te voorkomen.



Figuur 22 route pendelbus Zandvoort Racefestival

6.2.1 Werkwijze halte Circuit

De halte bij het circuit is de kritische halte bij deze buspendel, omdat dit de instaphalte betreft. De halte Boulevard Paulus Loot is alleen een uitstaphalte.

Om ervoor te zorgen dat bij de bushalte geen wachtrijen ontstaan in de loopstroom tussen Gate 2 en de brug Boulevard Barnaart, wordt een wachtvak 'achter' het hek gerealiseerd. Hiervoor staan bij de doorgang in het hek twee beveiligers vanuit Zandvoort Racefestival en twee hostessen. Zij zorgen er gezamenlijk voor dat het wachtvak niet meer wachtenden heeft dan er in één bus passen. Indien het wachtvak vol is, wordt het hek gesloten en de bezoekers gevraagd om zelf te lopen.

7 Trappen

De fiets is het meest duurzame vervoersmiddel dat voor het bezoek aan de DGP kan worden gekozen. Naast dat DGP de fiets voor de bezoekers promoot en zoveel als mogelijk faciliteert, wordt, in samenwerking met Mobian, een uniek concept opgezet namelijk een Park en Bike (hierna P+BIKE). Het doel is om mensen te verleiden om de grootste afstand met de auto af te leggen en vervolgens met de (gehuurde) fiets de laatste kilometers te overbruggen.

In de categorie 'Trappen' vallen de fietsers, snorfietsen en bromfietzers die vanuit hun woonadres, verblijfplaats of een P+BIKE locatie naar het circuit reizen.

7.1 Varianten P+BIKE

Binnen de P+BIKE maken we onderscheid tussen twee verschillende, georganiseerde, varianten:

1. Parkeren en de weg vervolgen met een vooraf gehuurde fiets (reguliere stadsfietsen of e-bike)
2. "Bring your own", oftewel de auto met fietsendrager of aanhanger met daarin eigen fietsen

DGP hecht er waarde aan om beide te faciliteren. Niet alleen om daarmee de overlast van wildparkeerders in de omliggende gebieden te beperken, maar ook om de bezoekers een alternatief te bieden voor het openbaar vervoer of de touringcar.

Het is de inschatting dat de verdeling als volgt zal zijn:

1. 2.000-3.000 huurfietsen (1.000-1.500 parkeerplaatsen voor auto's)
2. 2.000-3.000 bring your own (1.000-1.500 parkeerplaatsen voor auto's).

In de modal split wordt uitgegaan van het feit dat er toch mensen, op eigen gelegenheid, P+Bike realiseren langs wegen buiten Ring 3. Een voorzichtige inschatting is dat dit gaat om 1.000-2.000 voertuigen.

7.2 Verkoop

De kaartverkoop van de P+BIKE vindt vanuit DGP centraal plaats via het platform van Mobian. Via het klantportaal kunnen de bezoekers hun modaliteit kiezen. Hier wordt geografisch op gestuurd, om ervoor te zorgen dat er een goede verdeling ontstaat en de aanrijroutes niet met elkaar conflicteren.

7.2.1 Tarief

Het tarief voor de P+BIKE's bestaat uit twee delen. Enerzijds is er een parkeerticket voor de auto noodzakelijk. Deze kan worden uitgebreid met een huurfiets of e-bike. De tarieven per dag zijn:

- Parkeerticket Goud € 32,50, Zilver € 27,50 en Brons € 22,50. De gouden locaties zijn locaties dichtbij het circuit en brons ligt verder van het circuit af.
- Huurfiets € 25,00
- Huur e-bike € 37,50

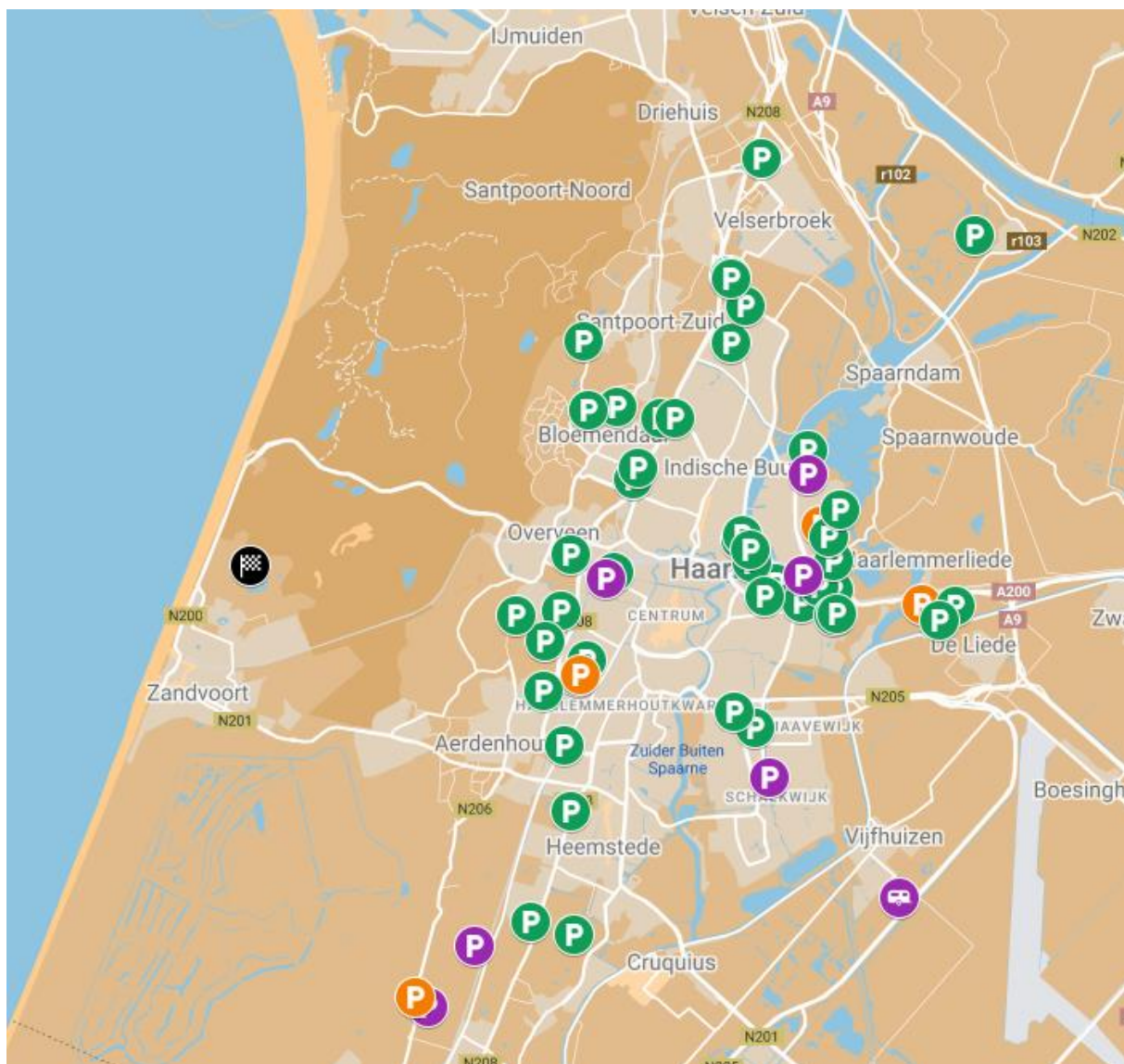
De prijzen voor huurfietsen zijn marktconform en gelijk aan 2021 en 2022.

7.3 Locaties P+Bike

In de (ruime) omgeving van Zandvoort worden P+BIKE-locaties ingericht. Hierin onderscheiden we drie soorten locaties:

1. Locaties waar men de auto kan parkeren op een gereserveerde parkeerplaats en een gehuurde fiets ter beschikking staat;
2. Locaties waar men de auto kan parkeren op een gereserveerde parkeerplaats om de eigen meegenomen fiets van de fietsendrager te pakken;
3. Een combinatie van 1 en 2.

In onderstaand kaartje is een overzicht opgenomen van de locaties die mogelijk als P+BIKE-locatie kunnen worden ingezet. De locaties in paars weergegeven worden gegarandeerd ingezet en zijn akkoord bevonden door de wegbeheerders. Met de oranje locaties worden op dit moment gesprekken gevoerd over de contracten. De overige locaties (groen) worden in samenspraak met de eigenaar en wegbeheerder mogelijk ingezet.



Figuur 23 Overzicht locaties P+BIKE

DGP biedt ook de mogelijkheid om met de camper te overnachten in Vijfhuizen op Camperpark N205. Dit terrein wordt door de reguliere exploitant beheerd en door DGP gepromoot. Vanaf deze locatie wordt het fietsen met de eigen meegebrachte fiets gestimuleerd, naast het gebruik van het regulier openbaar vervoer (bus).

7.4 Fietsroutes

Vanaf de P+BIKE-locatie wordt de fietser via zijn/haar device begeleid naar de fietsenstallingen die via Apple Maps en Google Maps zijn te vinden. Op de 'first mile' worden zij begeleid door borden om hen op weg te helpen naar de vaste bewegwijzering richting Zandvoort. Voor de gebruikers van de P+BIKE-locatie zijn er specifieke fietsparkeerplek toegewezen waar alleen zij kunnen parkeren. De locaties liggen, vanuit de fietsrichting, het dichtst bij het circuit. Dit om een meerwaarde te bieden richting de klant en het gebruik van de P+BIKE. Zo is men verzekerd van een goede fietsparkeerplaats. De overige fietsparkeerders wordt vooraf gevraagd een fietsparkeerplaats te reserveren. Dit reserveren gaat op basis van de postcode van herkomst of postcode van de tijdelijke verblijfplaats. Dit om de verdeling tussen de fietsparkeerplaatsen in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee te beheersen. Zo krijgen we beeld bij deze stroom en weten we vooraf dat we voldoende fietsparkeerplaatsen hebben ingericht. De reserveringen schetsen een goed beeld van de te verwachten verkeersstroom en bieden tegelijkertijd handvaten voor de organisatie om voldoende fietsparkeerplaatsen in te richten.

De fietsroutes kruisen niet gelijkvloers een spoorwegovergang, hierdoor is op dit onderdeel geen aanvullende verkeersbegeleiding nodig. Het is wel mogelijk dat enkele fietsers zelf een route kiezen. Deze enkele fietsers wordt gezien als regulier recreatieve fietser en daarvoor worden geen aanvullende voorzieningen getroffen. Vanaf de N208 wordt naar de fietsroutes tot en met Zandvoort/Bloemendaal aan Zee actief verwezen, zodat de fietsers de gewenste fietspaden nemen die wij wensen om tot een maximale scheiding van modaliteiten te komen en de bereikbaarheid van en leefbaarheid in Zandvoort en omliggende gemeenten te borgen. Daarbij worden op de route in Zandvoort extra verwijzingen naar het strand geplaatst, zodat de reguliere strandbezoeker gemakkelijk zijn of haar weg naar het strand kan vinden.

Op de fietsroute naar Zandvoort-Noord maakt het fietsverkeer gebruik van een fietstunnel onder de spoorlijn Haarlem-Zandvoort door. Deze fietstunnel heeft een beperkte breedte. Op dit punt worden 2 verkeersregelaars ingezet om te voorkomen dat er in de tunnel ongevallen gebeuren en de vrije doorgang altijd gewaarborgd is. Uit de capaciteitsberekeningen blijkt dat tijdens de instroom het aanbod fietsers verwerkt kan worden in de tunnel. Mocht om wat voor reden dan ook geen gebruik gemaakt kunnen worden van de tunnel, kan fietsverkeer omgeleid worden via het Visscherspad en de Zeestraat en vervolgens naar de stallingen in Zandvoort-Noord.

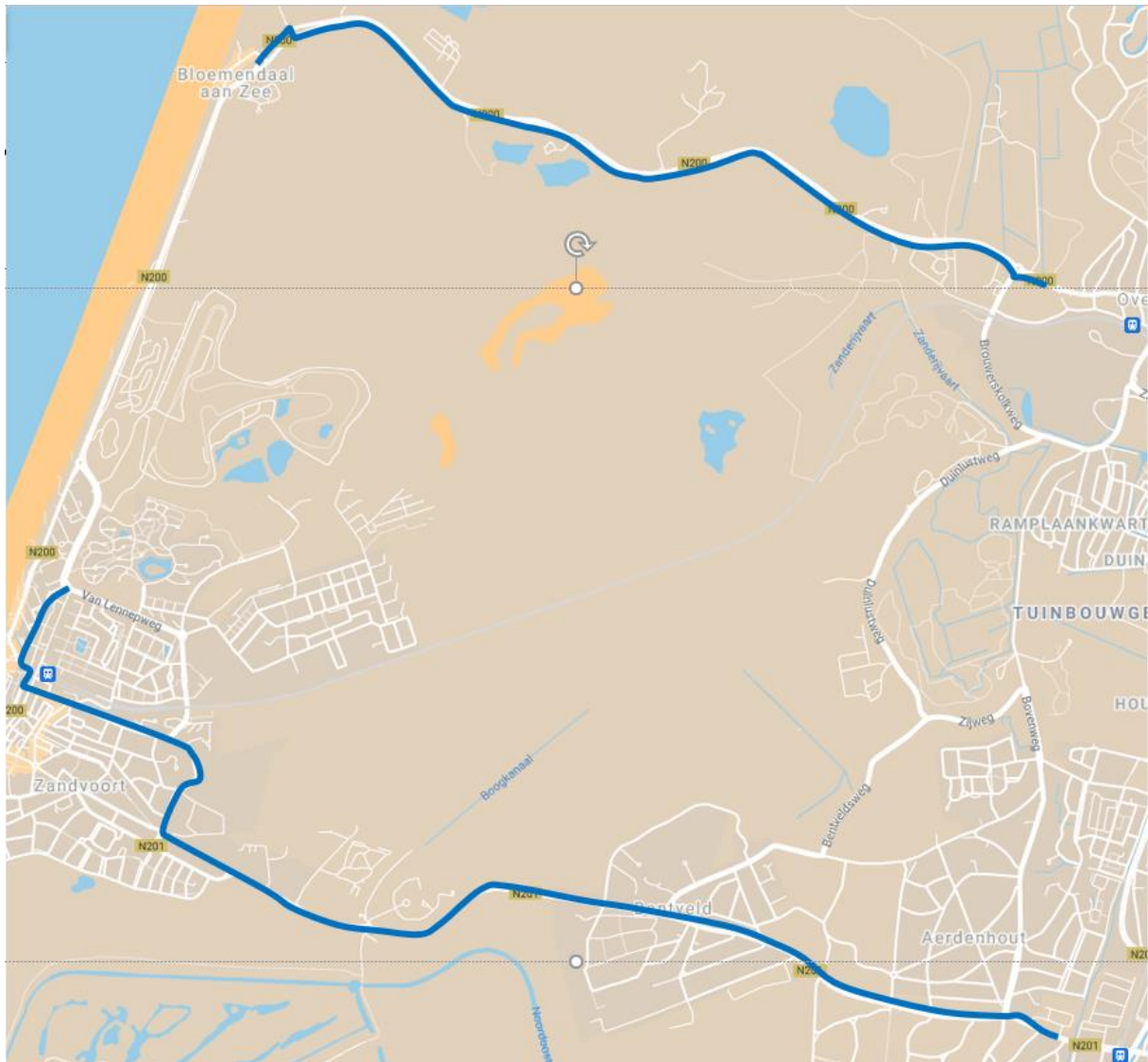
In de uitstroom wordt het fietsverkeer uit Zandvoort via twee routes geleid naar de Zandvoortselaan. De ene route loopt via het hierboven genoemde fietstunneltje. De andere route loopt via de Metzgerstraat en de Kostverlorenstraat. Deze splitsing wordt fysiek zoveel als mogelijk afgedwongen om de drukte in het fietstunneltje te beheersen. Randvoorwaarde is daarbij dat er in de in- en uitstroom sprake is van eenrichtingsverkeer, zodat de fietsstroom niet tot stilstand komt door tegemoetkomend verkeer. Het tegemoetkomende verkeer wordt beheerst door de inzet van verkeersregelaars, die ook op grotere afstand van de tunnel fietsverkeer in de tegenrichting via een andere route verwijzen.

Op basis van de ervaring in 2022 zijn delen van het plan verder geoptimaliseerd. Deze aanpassingen zijn niet allemaal uitgeschreven, maar direct verwerkt in de planvorming.

7.5 Bromfietsroutes

De bromfietsen en zoveel als mogelijk de snorfietsen worden gescheiden van de fietsstromen. Richting het circuit zijn er twee bromfietsroutes voorzien:

1. Via de Zeeweg richting Bloemendaal aan Zee;
2. Via de Zandvoortselaan, deels over de rijbaan, naar Zandvoort.



Figuur 24 overzicht primaire bromfietsroutes

7.6 (Brom-/Snor)Fietsenstallingen

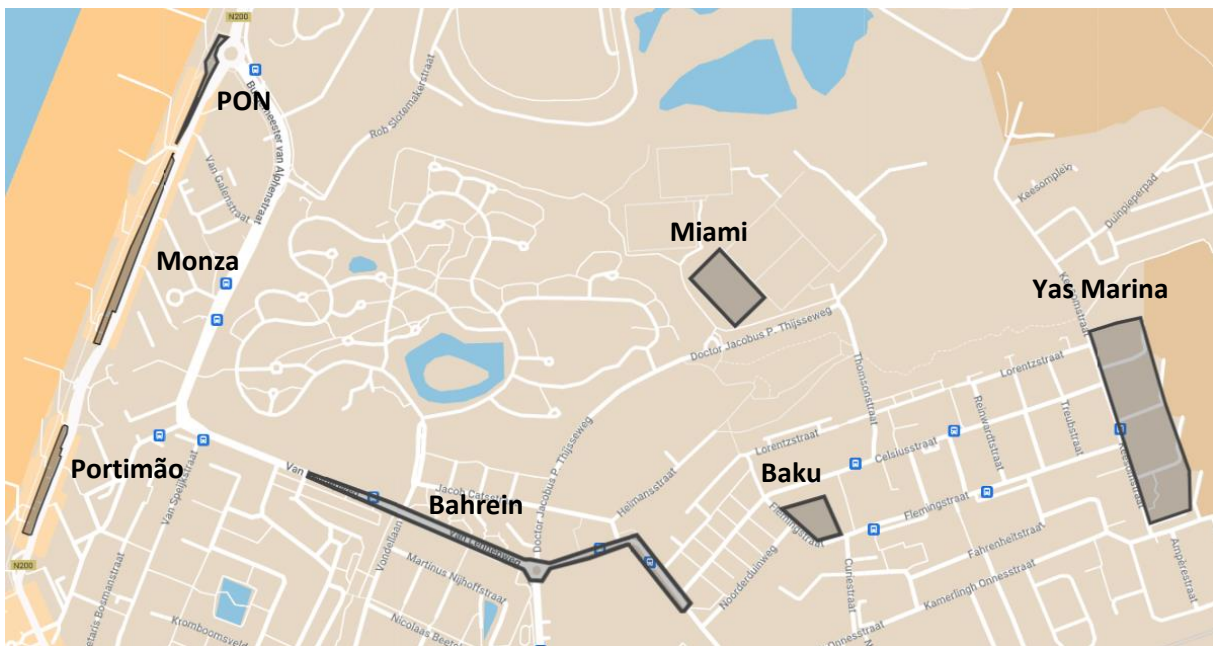
In Zandvoort en Bloemendaal aan Zee worden diverse pop-up fietsenstallingen gerealiseerd. In onderstaand overzicht zijn de locaties opgenomen en de grootte van de fietsenstalling. In deze stallingen wordt de capaciteit van zowel de brom- en snorfietsenstallingen, als de reguliere fietsenstallingen weergegeven.

Locatie fietsenstallingen	Locatiennaam	Capaciteit
P2 (Bloemendaal)	Red Bull Ring	14.000
Boulevard Barnaart	PON (voorheen Hungaroring)	2.500
Boulevard Barnaart 8	Monza	4.200
Van Lennepweg	Bahrein	5.020
Duintjesveldweg/Hockeyveld	Miami	8.140
Keesomstraat	Yas Marina 1 (Zuid)	3.360
Keesomstraat	Yas Marina 2	3.320
Keesomstraat	Yas Marina 3	2.520
Keesomstraat	Yas Marina 4 (Noord)	2.100
TOTAAL		45.160

Locatie bromfietsstallingen	Locatiennaam	Capaciteit
P1 (Bloemendaal)	Silverstone	1.650
Boulevard Barnaart (Barnaart 9)	Portimão	1.000
Boulevard Barnaart (trottoir CP-zijde)	Portimão	250
Flemingstraat	Baku	250
Duintjesveldweg	Nabij hockeyveld (Miami)	250
TOTAAL		3.400



Figuur 25 Overzicht locaties (brom)fietsparkeren inclusief naamgeving zijde Bloemendaal



Figuur 26 Overzicht locaties (brom)fietsparkeren inclusief naamgeving zijde Zandvoort

Op basis van de modal split (maatgevende dag: zondag) is de conclusie dat er voldoende (brom) fietsparkeerplaatsen zijn. De piek ligt op zondag op 42.913 fietsen en 2.939 bromfietsen. Daarmee is er een reserve van 6% bij het fietsparkeren. Bij het bromfietsparkeren is de reserve 16%. Gegeven de grote hoeveelheid is de verwachting dat deze buffer afdoende zal zijn.

7.6.1 Uitvoering (brom)fietsparkeren

Alle stallingen worden ingericht voor het (brom)fietsparkeren. Het parkeren van de (brom)fietsen geschiedt onder begeleiding van medewerkers namens de DGP. Zij verzorgen de bemensing van alle stallingen en houden hier ook gedurende de dag toezicht.

Hiermee wordt een bezettingsgraad van nagenoeg 100% gerealiseerd. Ook beheersen zij de drukte op de fietsenstalling met in- en uitrijden. Het vullen geschiedt volgens een stappenplan welke operationeel wordt voorbereid. Hierdoor kunnen de fietsenrekken in verschillende rijen gelijktijdig worden gevuld en wordt de loopstroom gescheiden van het in- en uitrijden.

7.7 Overige voorzieningen voor fietsers

Om de fietsers veilig van en naar de fietsenstalling te begeleiden of van en naar het circuit, zijn op sommige locaties aanvullende voorzieningen noodzakelijk. In deze paragraaf worden deze aanvullende voorzieningen beschreven.

7.7.1 Voetgangersbrug Van Speijkstraat

Om de fietsen in Zandvoort Noord te kunnen parkeren is het noodzakelijk een ongelijkvloerse kruising te maken met de wandelstroom vanuit het NS-station, richting gate 4 van het circuit, aan het einde van de Van Speijkstraat. Naast dat het eenvoudiger is om voetgangers een trap te laten nemen dan de fietsers via een helling omhoog te brengen, heeft deze brug als voordeel dat de calamiteitenroute beter begaanbaar is voor de brandweer en overige hulpdiensten. De inhoudelijke uitwerking van de voetgangersbrug is in paragraaf 8.3.9 beschreven.

7.7.2 Aanwijsbesluit (brom)fietsparkeerverbod

Door de gemeente Zandvoort wordt een aanwijsbesluit genomen om een parkeerverbod voor fietsen en brom-/snorfietsen in te stellen. Dit aanwijsbesluit wordt met borden langs de invalswegen aangegeven en op de betreffende locaties herhaald.

Het doel van het aanwijsbesluit is niet het verwijderen van de fietsen, maar om meer bewustheid te creëren en het, in uiterste gevallen, verplaatsen van fietsen binnen zichtafstand.

7.7.3 Afsluiting Boulevard Barnaart

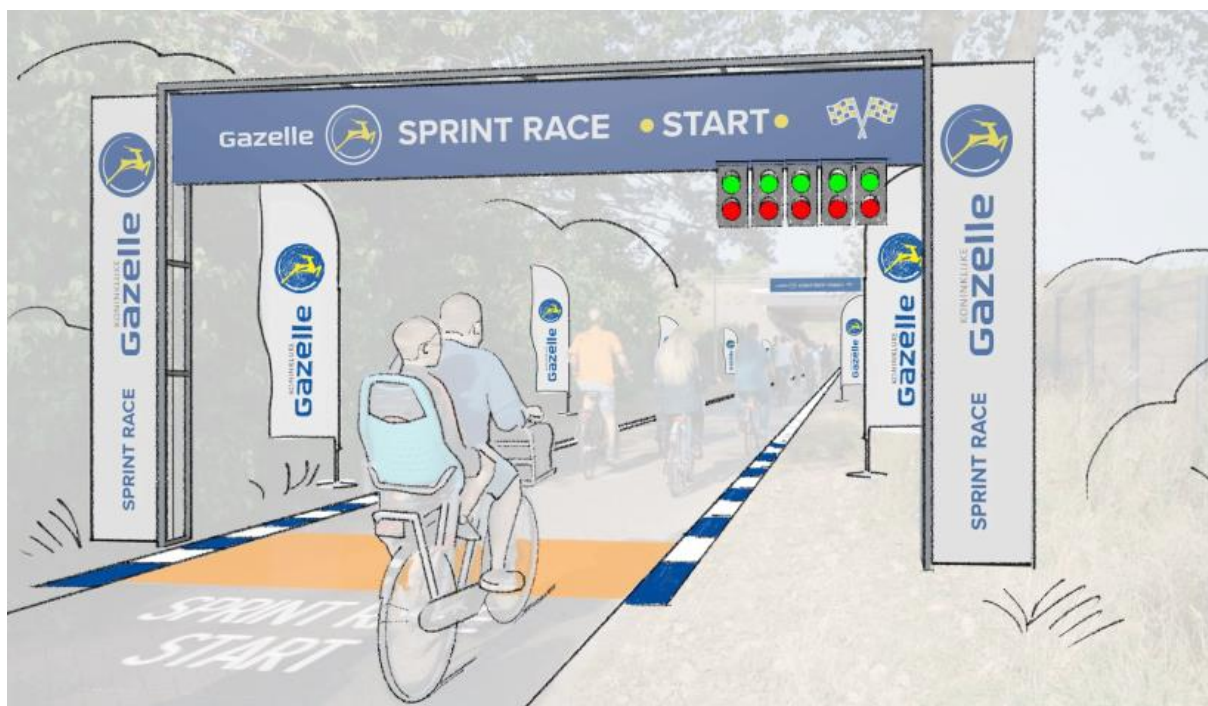
Om het fietsparkeren te beheersen rondom het circuit worden diverse voorzieningen getroffen om fietsers te dwingen naar de fietsenstallingen uit te wijken. Eén van deze maatregelen is het afsluiten van Boulevard Barnaart voor fietsverkeer. Deze afsluiting wordt gerealiseerd tussen de Zeeweg (ter hoogte van parkeerterrein strandpaviljoen Strand Bloemendaal) en het Center Parcs hotel.

De afsluiting van Boulevard Barnaart geldt dagelijks tussen 07:00u - 13:30u gedurende de instroom en tussen 16:30u - 20:00u tijdens de uitstroom. De afsluiting vindt plaats op basis van daadwerkelijke drukte, zodat onnodige hinder wordt voorkomen.

De afsluitingen worden fysiek ingericht door het toepassen van line-up gates aangevuld met een speedgate. Zie hiervoor de tekeningen in Bijlage XIII: Tekeningen Off site productie. Daarnaast zijn in Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen vooraankondigingen en omleidingsroutes opgenomen om het reguliere verkeer te informeren.

7.7.4 Activatie

In navolging van de 'DRS-zone' op het fietspad Oude Trambaan ter hoogte van het ecoduct wordt dit jaar door een nieuwe activatie opgezet. Met deze activatie wordt een volgende stap gezet in het stimuleren van het gebruik van de fiets naar de DGP. Deze activatie wordt niet gepromoot en wordt door de fietser 'ontdekt'. Het thema dit jaar is de 'sprintrace'. Hieronder een korte impressie van de look and feel.



Figuur 28 Artist impression Gazelle Sprint race

8 Openbaar Vervoer

Zandvoort beschikt over een tweetal busverbindingen en over een eigen NS-treinstation. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe wordt omgegaan met het Openbaar Vervoer gedurende de DGP.

8.1 Regulier busvervoer

Gedurende de drie evenementendagen voert de concessiehouder (Connexxion) beperkt regulier busvervoer in Zandvoort uit. Hieronder wordt beschreven hoe dit per lijndienst wordt ingevuld.

Connexxion is, als uitvoerder van het reguliere Openbaar Vervoer, te allen tijde verantwoordelijk voor een veilige dienstuitvoering. Indien de reguliere lijnen te druk worden of er, buiten Zandvoort, bij haltes overcrowding ontstaat, wordt tussen Connexxion en Politie overleg gevoerd hoe hierin wordt gehandeld gedurende de evenementdagen.

8.1.1 Buslijn 81

Buslijn 81 krijgt gedurende de DGP (vrijdag tot en met zondag) een tijdelijk eindpunt bij het circuit op het DGP-busstation. Als gevolg van het pendelbusstation en de bezoekersstromen is het niet mogelijk om door te rijden richting het centrum van Zandvoort.

Doordat de haltes richting en in Zandvoort vervallen wordt de lijn als 20 minuten-dienst uitgevoerd en niet als halfuurdienst. Voor de bediening van Zandvoort-Noord per openbaar vervoer wordt, net als vorig jaar, een belbus ingezet. Deze belbus sluit aan op buslijn 80.

De busbaan tussen P1 Bloemendaal aan Zee en de Burgemeester van Alphenstraat is, in basis, afgesloten tussen 14 augustus 07:00u en 1 september 20:00u in verband met op- en afbouw werkzaamheden aan de rand van het duingebied en de loopbrug over Boulevard Barnaart. In afstemming met Connexxion, Provincie en gemeente Zandvoort wordt een op- en afbouwschema gemaakt om buiten de werkzaamheden om de busbaan zoveel als mogelijk in gebruik te blijven houden.

8.1.2 Buslijn 80

Buslijn 80 blijft in dienst. Het Raadhuisplein wordt voor side-events gebruikt. Daardoor krijgt lijn 80 zijn eindhalte op de 'evenementenhalte' aan de Hogeweg (nabij het politiebureau). Hiermee vervallen de haltes: Koninginneweg en Zandvoort, Centrum.

Tijdens de instroom van de DGP worden (vanaf aanvang dienst tot 13:00u) in Heemstede enkele haltes richting Zandvoort voor buslijn 80 opgeheven om te voorkomen dat er mensen uitstappen op NS-station Heemstede en dan de bus willen pakken naar het circuit. De lijndienst is niet ingericht op een extra toestroom van reizigers. De haltes die worden opgeheven zijn: Leidsevaartweg, Station Heemstede-Aerdenhout, Viersprong.

8.1.3 Buslijn 84

Op zomerse dagen wordt ook buslijn 84 gereden, deze rijdt dan dezelfde route richting Zandvoort als buslijn 81. Gedurende de DGP wordt deze lijn niet ingezet. Mede omdat lijn 81 al een 20 minutendienst rijdt.

8.1.4 Buslijn 481

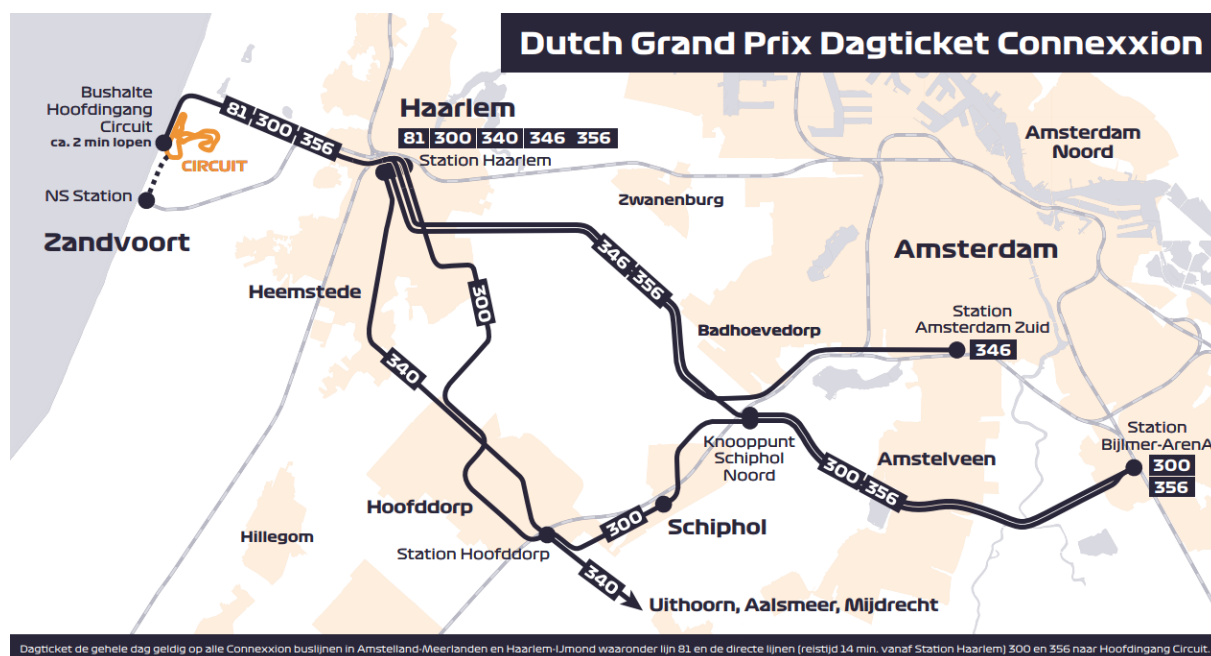
De buurtbus 481 heeft een belangrijke rol in de ontsluiting van het winkelgebied van Overveen en de verbinding met het Ramplaankwartier in Haarlem. Deze bus rijdt niet op zondag, waardoor op vrijdag en zaterdag een raakvlak aanwezig is met DGP. Deze buslijn wordt op deze dagen in stand gehouden, alleen richting Ramplaankwartier rijdt de bus via de Dompvloedslaan – Willem de Zwijgerlaan – Waldeck Pymontlaan en de Zijlweg naar het Ramplaankwartier en niet over de spoorwegovergang.

8.2 Aanvullend busvervoer

Connexxion en DGP zijn een samenwerking aangegaan voor het realiseren van een opwaardering van de reguliere buslijnen vanuit de concessie Amstelland en Meerlanden. De invulling van dit aanvullend busvervoer is een eigen initiatief en wordt uitgevoerd met instemming van de concessieverleners.

8.2.1 Buslijn 300 en 356

Connexxion gaat op vrijdag, zaterdag en zondag buslijn 300 en 356 doortrekken naar Zandvoort Circuit. Op deze wijze ontstaat er voor de inwoners uit onder andere Amsterdam-Zuid en -Zuidoost, Ouderkerk aan de Amstel, Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen, Schiphol en Haarlemmermeer een volwaardige rechtstreekse OV-verbinding naar het circuit. Connexxion gaat deze lijnen elektrisch rijden, waardoor dit, samen met de fiets en de trein, een van de meest duurzame vervoerswijzen wordt. Ook voor (trein)reizigers via Schiphol is dit een goede aanvulling, omdat buslijn 300 via Schiphol rijdt. De tickethouders van de DGP in deze gebieden worden expliciet op deze optie gewezen. Doordat het reguliere lijnen betreft, kan er naast de aanschaf van een DGP-dagkaart voor de bus ook gewoon met de OV-chipkaart of middels contactloos betalen met de bankpas gereisd worden met de bus. Er worden in de voorverkoop maximaal 2.000 tickets verkocht om de reguliere reiziger met OV-chipkaart of bankpas voldoende ruimte te bieden.



Figuur 29 Lijnnetkaart Connexxion

8.2.1.1 Inzet bussen combinatie lijn 300 en 356

Connexxion zet op de verschillende dagen onderstaande extra bussen in.

Dag	Aantal extra busritten per uur	Totale vervoerscapaciteit Per richting per dag
Vrijdag	12	3.000
Zaterdag	12	3.000
Zondag	12	3.000

Connexxion zet in totaal 6 bussen (lijn 300) en 6 bussen (lijn 356) in. De bussen van lijn 300 hebben een praktische capaciteit van 115pax/bus. De bussen van lijn 356 hebben een praktische capaciteit van 70 pax/bus. Daarmee is per uur een capaciteit beschikbaar van 1.110pax. De capaciteit per uur is

beschikbaar voor een periode van 3 uur, maar deze periode kan worden verlengd en er kunnen extra bussen worden ingezet.

Deze extra bussen rijden 's ochtends tijdens de instroom tussen 8:00u en 12:00u conform dienstregeling. Tijdens de uitstroom rijden de bussen tussen 16:30u en 20:00u, hierbij rijden zij op aanbod. Dit houdt in dat de bussen nadat ze vol zijn direct vertrekken, zodat zij ook eerder weer terug zijn.

In bovengenoemde capaciteit is de capaciteit van buslijn 81 (345 reizigers per uur) niet meegerekend. Deze capaciteit wordt gezien als buffer om eventuele reizigerspieken op te vangen.

8.2.1.2 Bushalte Zandvoort Circuit

De bussen van Connexxion laten hun reizigers in- en uitstappen op een tijdelijke halte die wordt gecreëerd op de hospitality-halte van DGP. De eerste twee halteplaatsen zijn gereserveerd voor Connexxion, waardoor de looptijd naar het circuit enkele minuten bedraagt. DGP richt deze halte in met Off-site productie. De bemensing wordt door Connexxion Service & Veiligheid (S&V) verzorgd.

Tijdens de instroom staat er vanuit S&V een koppel BOA's op het busstation DGP. Zij monitoren de uitstroom en tellen, per bus, het aantal reizigers. Deze data wordt verwerkt in het dashboard van de DGP en zorgt voor een inschatting van de reizigers in de uitstroom.

Tijdens uitstroom staan er vanuit S&V enkele koppels BOA's die de uitstroom begeleiden. Zij begeleiden het instappen van de bus en zorgen voor een ordentelijk verloop van de bezoekersstroom op de bushalte. Mocht tijdens de instroom blijken dat de vraag tegen de grens aan loopt van het realiseerbare aanbod, heeft Connexxion twee wachtbussen op de achterhand die dan preventief worden ingezet. Deze bussen rijden op diesel om te zorgen dat zij niet in het laadregime mee moeten draaien waardoor de algehele dienstregeling in het geding zou komen. Deze bussen zorgen ervoor dat een capaciteit kan worden toegevoegd van 280 pax/uur, want zij rijden alleen op en neer naar Haarlem Station. Hiermee komt de totale capaciteit op 4.800pax gedurende de uitstroom. Indien zich een onverwachte situatie voordoet, kan Connexxion de medewerkers S&V nog inzetten om bussen te besturen. Alle S&V-medewerkers zijn in het bezit van een bus-rijbewijs.

In de omgeving zijn mobiele beveiligers aanwezig die kunnen inspelen op ordeverstoringen. In de omgeving zijn voor medische hulp mobiele teams aanwezig die opereren vanuit de EHBO-post bij reddingsbrigade Bloemendaal aan Zee.

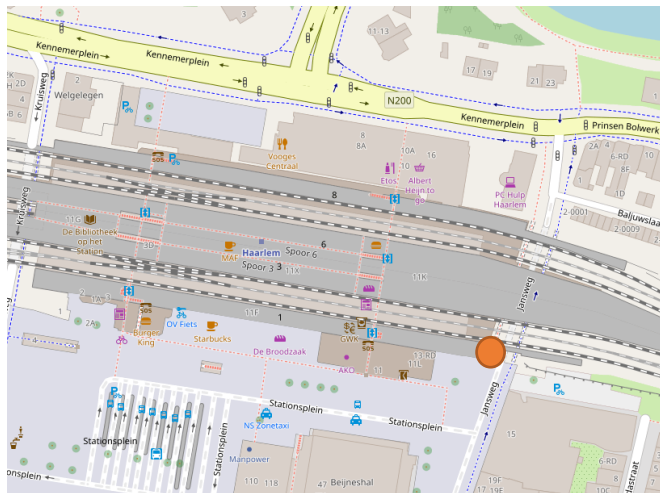
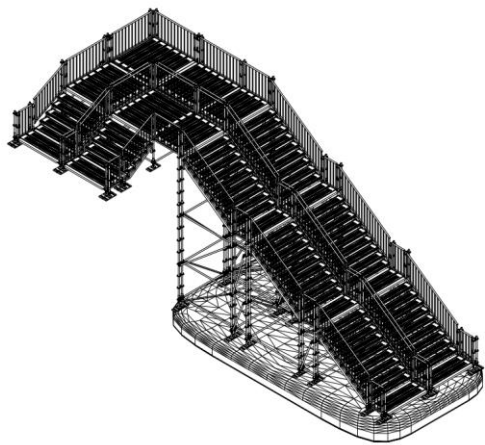
8.3 Treinvervoer

De trein is een belangrijke aanvoerroute van de bezoekers van de DGP. Het is de inschatting dat er per dag meer dan 40.000 personen per spoor vervoerd wensen te worden. In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de wijze waarop dit plaatsvindt en hoe de situatie op de aanvoerende stations in goede banen wordt geleid.

8.3.1 Infrastructuur omtrent het spoor

In voorbereiding op de editie 2020 is door ProRail het baanvak Haarlem-Zandvoort aan Zee flink onderhanden genomen. Onderdeel van de aanpak was het verzwaren van de voeding, het verlengen van het midden perron en het realiseren van semipermanente perrons aan de buitenzijde van het spoor in Zandvoort. Deze werkzaamheden zijn afgerond.

In de afspraken tussen DGP en ProRail ligt vast dat DGP formeel opdrachtgever is aan Boonzaaijer voor het plaatsen en weer verwijderen van een tijdelijk trap tbv NS-station Haarlem. Het coördineren van het fysiek plaatsen en verwijderen van de trap ligt bij NS Stations en ProRail.



Figuur 30 Overzicht en locatie trap Haarlem NS

8.3.2 Frequentie treinen versus vervoerscapaciteit

NS heeft aangegeven dat zij bij de editie in 2023 met 12 treinen per uur gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Zandvoort aan Zee. De capaciteit die daarbij op uurbasis wordt gerealiseerd is maximaal 10.000 reizigers per uur. Uitgangspunt is dat zowel de zit- als staanplaatsen beschikbaar zijn.

Op basis van de modal split kunnen de volgende vervoersaantallen verwacht worden:

Dag	Aantal reizigers	% in Modal Split
Zondag	37.622	32%
Zondag (slecht weer)	41.737	35,5%

8.3.3 Brug over het Spaarne

Door ProRail is een stremming van de scheepvaart aangevraagd voor de brug over het Spaarne. Deze stremming is noodzakelijk om de hoge treinfrequentie mogelijk te maken.

De gemeente Haarlem heeft gevraagd om op vrijdag 25 augustus nog twee brugdraaiingen mogelijk te maken om 06:19u en 06:49u. ProRail geeft invulling aan dit verzoek. Daarna blijft de brug gestremd tot maandagochtend.

8.3.4 Spoorwegovergangen traject Amsterdam-Zandvoort

Als gevolg van de hoge treinfrequentie van het spoorgebruik heeft ProRail moeten besluiten om de spoorwegovergangen in het gehele traject permanent te sluiten. Dit heeft consequenties voor de navolgende overwegen:

1. Wethouder van Essenweg (gemeente Haarlemmermeer)
2. Batterijweg (gemeente Haarlemmermeer)
3. Liedeweg (gemeente Haarlemmermeer)
4. Bloemendaalseweg (gemeente Bloemendaal).
5. Station Overveen (gemeente Bloemendaal)
6. Van Lennepweg (gemeente Zandvoort)
7. Haltestraat (gemeente Zandvoort)

Deze overwegen zijn gesloten vanaf donderdag 24 augustus 20:00u tot uiterlijk maandag 28 augustus 05:00u. Hierop worden twee uitzonderingen gemaakt:

- De overweg Wethouder van Essenweg, Halfweg. Deze blijft voor nood- en hulpdiensten onder Prio 1 beschikbaar. Dit omdat het verzorgingsgebied van de Veiligheidsregio Kennemerland ook aan de noordzijde van de spoorlijn ligt.

- De overweg Van Lennepweg, Zandvoort. Deze blijft alleen in de nachtelijke uren tussen 23:50u en 06:00u voor nood- en hulpdiensten onder Prio 1 beschikbaar. Dit omdat de Veiligheidsregio Kennemerland dan de mogelijkheid heeft om vanuit één kazerne (Noord) uit te rukken om Zandvoort te voorzien.

Daarnaast hebben de hulpdiensten te allen tijde de mogelijkheid om, indien dit vanuit een incident nadrukkelijk noodzakelijk is, de treinloop stil te leggen en afgesloten overwegen te gebruiken. Hiervoor worden de regulier geldende afspraken gebruikt. Wanneer het treinverkeer moet worden gestaakt in opdracht van de hulpdiensten, worden mogelijk aanvullende maatregelen genomen op de aanvoer naar stations in het kader van Openbare Orde. Dit geldt ook bij de in het baanvak aanwezige treinen in verband met de kans op uitbrekende reizigers uit de volle treinen.

De verkeersmaatregelen en de fysieke afsluiting van de zeven spoorwegovergangen worden door DGP verzorgd. De maatregelen zijn tussen DGP en ProRail overeengekomen en vastgelegd in het verkeersmaatregelenplan. Onderdeel van dit verkeersplan is, specifiek voor de overweg Wethouder Van Essenweg, dat er een omleiding voor autoverkeer wordt aangegeven. Het fietsverkeer wordt op strategische punten verwezen naar de ongelijkvloerse kruising in de Teding van Berkhoutweg. Bij de spoorwegovergangen van Zandvoort en Bloemendaal worden, omwille van de leefbaarheid, de bellen afgeschakeld. Tussen Brandweer, Politie, GHOR, DGP en ProRail worden operationele afspraken gemaakt over het gebruik van de twee deels beschikbare overwegen.

8.3.5 NS-Station Overveen

Gedurende de drie evenementdagen wordt NS-station Overveen, net als voorgaande edities, uit de dienstregeling gehaald door NS. De belangrijkste reden hierachter is dat het bedienen van dit station niet past binnen de dienstregeling van NS. Het station wordt ook fysiek afgesloten voor reizigers. Reizigers worden verwezen naar de reguliere busverbinding (81 en 481) van Connexxion tussen Overveen en Haarlem en vice versa.

8.3.6 Crowd management aanvoerende stations

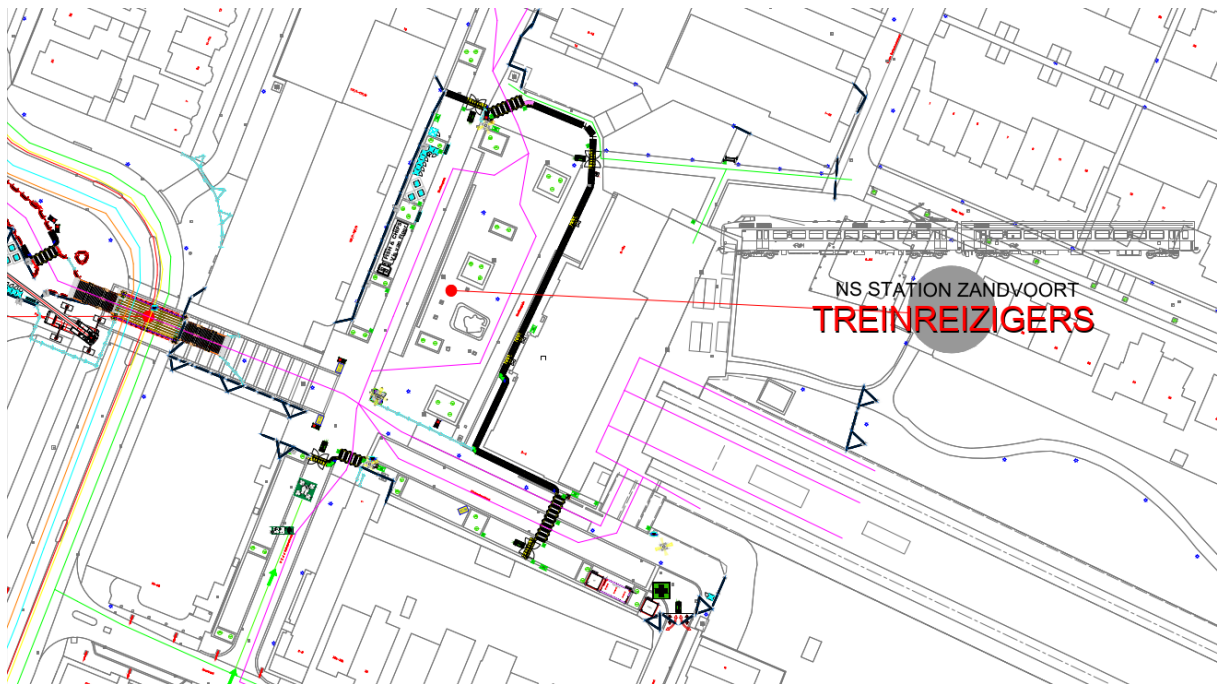
NS Veiligheid & Service is verantwoordelijk voor de veiligheid op de stations. Hiervoor is een plan opgesteld 'Aanpak ProRail & NS-transfermaatregelen en crowd management ten behoeve van DGP F1 Zandvoort'. In deze aanpak staat aangegeven welke maatregelen op welke locaties moeten worden genomen om de reizigersstromen in zowel de in- als de uitstroom te beheersen. De coördinator namens NS Veiligheid & Service sluit aan in het Afstemoverleg, daarnaast zit er een centralist vanuit NS als liaison in het OCC.

8.3.7 Stationsplein Zandvoort

Het stationsplein in Zandvoort wordt geheel ingericht als wachtzone voor het instappen van de trein. De wijze van inrichting is beschreven in onderstaande tekening. Deze maatregelen zijn vanaf vrijdag 25 tot en met zondag 27 augustus operationeel inzetbaar.

De crowdmanagementmaatregelen worden ingezet op het moment dat er pieken in de uitstroom richting het station ontstaan. Het Stationsplein wordt gevuld vanaf de Koper Passarel, de Van Speijkstraat en van de Ir. Kuinderstaat.

Gedurende de gehele dag zijn de speedgates (brede doorlooppoorten) geopend om een verbinding te creëren met het centrum van Zandvoort (Haltestraat en verder) en de side-events (Boulevard de Favauge). Tijdens het daadwerkelijk bufferen (tijdens de piekuitstroom), worden de poorten echter gesloten en worden er mondjasmaat mensen toegelaten.



Figuur 31 Inrichting crowd-management maatregelen Stationsplein

8.3.8 Crowd management Station Zandvoort

Via NS Station Zandvoort worden de bezoekers aan- en afgevoerd. Het crowd management wordt operationeel uitgevoerd door de NS in samenwerking met de DGP.

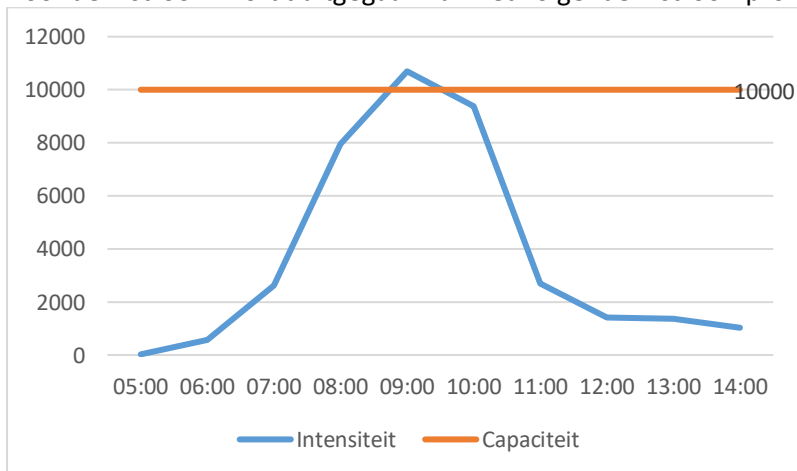
8.3.8.1 Situatie

De uitbreiding van station Zandvoort, die in 2020 plaatsvond, maakt het mogelijk dat er 12 treinen per uur station Zandvoort aan kunnen doen. Om dit veilig en verantwoord te kunnen organiseren zijn er in 2020 een aantal fysieke maatregelen genomen door ProRail/NS Stations:

- Er is langs de sporen een semipermanent steigerperron aangelegd;
- Er is vanaf spoor 1 aan de westzijde een trap richting het Schelpenpad aangelegd;
- Er is vanaf spoor 2 aan de oostzijde een trap richting Haltestraat aangelegd;
- De huidige trap aan de westzijde is verbreed;
- De fietsenstalling aan de oostzijde van het station is verwijderd.

8.3.8.2 Capaciteit & Maatregelen instroom

Voor de instroom wordt uitgegaan van het volgende instroomprofiel.



Figuur 32 Instroomprofiel trein 2023

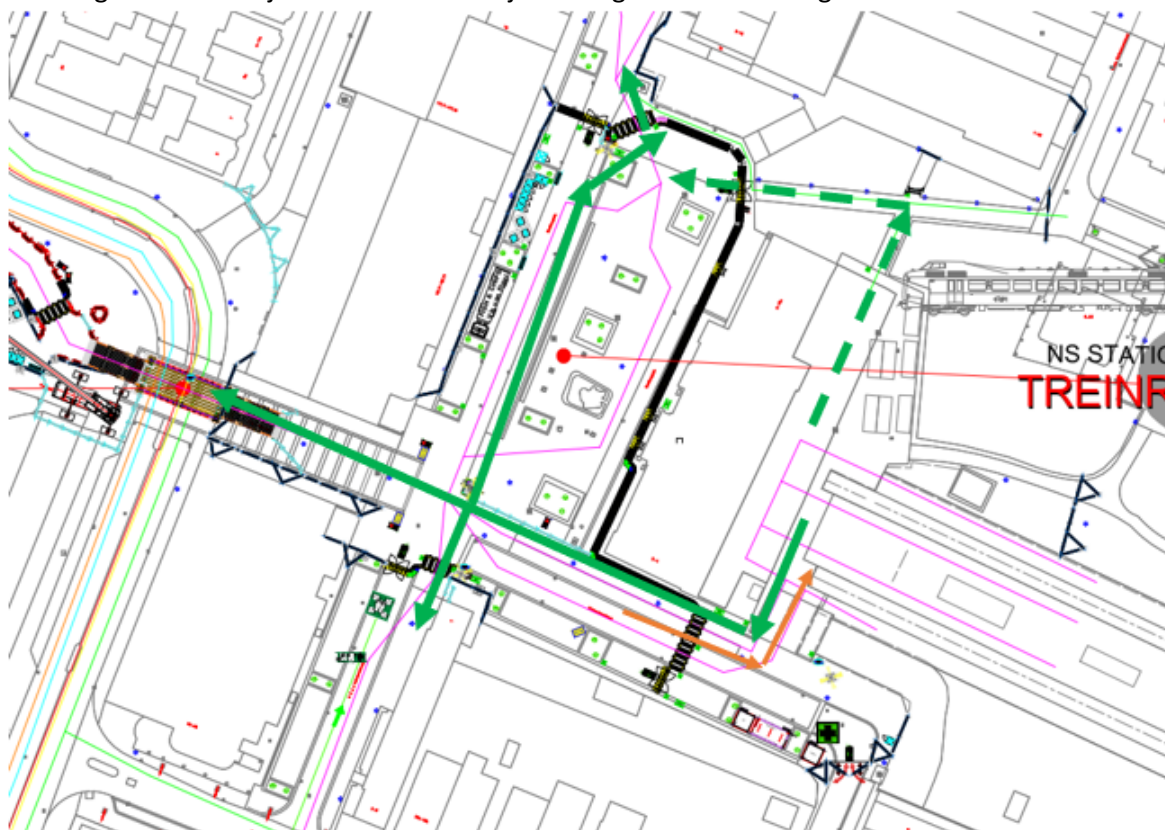
Dit instroomprofiel is gebaseerd op basis van de ervaring van 2022 met de wijziging van het programma op zaterdag verwerkt in de piek instroom.

In de communicatie wordt vanaf het moment van de algemene verkoop van de vervoersproducten door DGP de nadruk op spreiding gelegd en nadruk op de drukste uren 8:00u-9:00u en 9:00u-10:00u. Zowel de DGP, als NS, nemen mitigerende maatregelen t.b.v. de instroom. Onder mitigerende maatregelen wordt onder andere de inzet van medewerkers NS op de aanvoerende stations verstaan, evenals de trap op station Haarlem.

Met betrekking tot de instroom (dus leegloop van een trein) zijn in overleg met NS de volgende uitgangspunten bepaald:

- Bezoekers verlaten het perron primair via de brede trappen aan de zuidzijde van het station. Vervolgens kiest men op het Stationsplein de looproute via Koper Passarel of Van Speijkstraat. In geval van stremming van de trap is er aan de noordzijde nog een uitgang waarbij de mensen ook op het Stationsplein uitkomen.
- Bij het instroomscenario richting het circuit is er per trein (900 reizigers) voldoende mogelijkheid om op een snelle en efficiënte manier de perrons en het stationsgebied te verlaten en de looproute richting het circuit in te slaan.
- Tijdens de instroom is er een toezichtmodel van kracht vanuit DGP Beveiliging, EHBO en NS Service & Veiligheid.
- Er wordt tijdens de instroom ook rekening gehouden met zogenaamde instappers, hoewel de nadruk uiteraard ligt op reizigers die arriveren op het station in verband met de DGP.
- De line-up gates van de barriers zijn volledig vrij t.b.v. uitstroom. Afhankelijk van de behoefte met betrekking tot instappers worden 1-2 barriëpoorten hiervoor vrij gehouden.

De reizigersstromen tijdens de instroom zijn als volgt schematisch ingetekend:

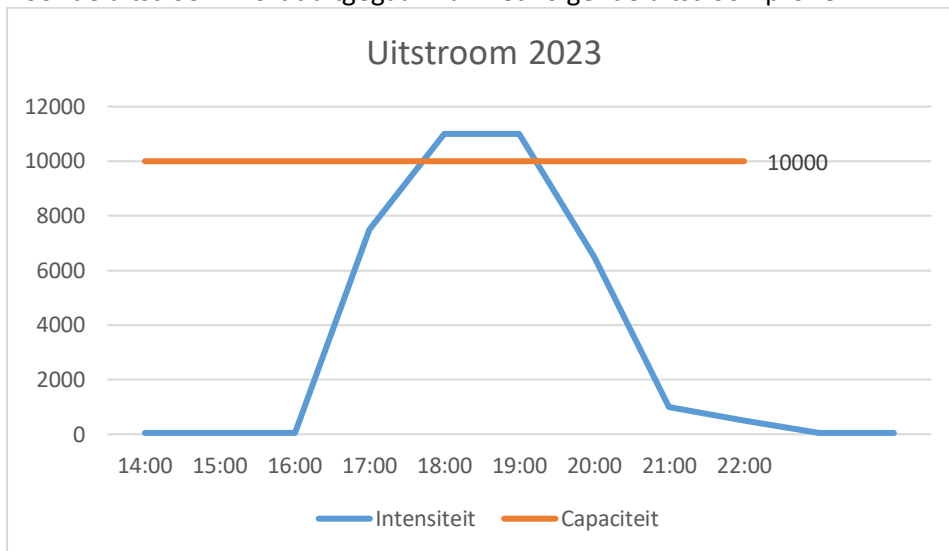


Figuur 33 Loopstromen Stationsplein tijdens instroom (groene⁷ lijn – uitstappers, oranje lijn = instappers)

⁷ De gestippelde lijn is de back-up route mocht de brede trap gestremd zijn.

8.3.8.3 Capaciteit & Maatregelen uitstroom (richting treinen)

Voor de uitstroom wordt uitgegaan van het volgende uitstroomprofiel.



Figuur 34 Uitstroomprofiel 2023

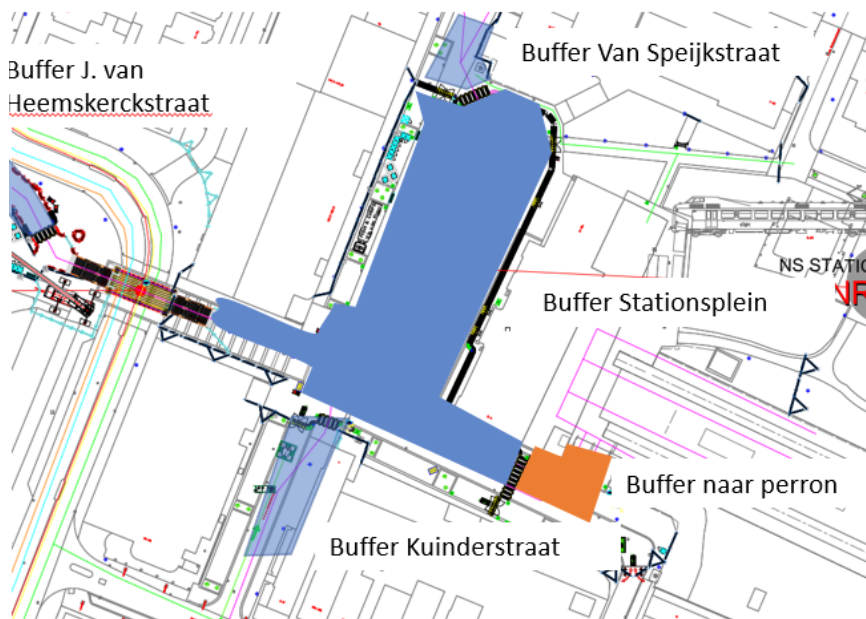
Dit uitstroomprofiel is gebaseerd op het uitstroomprofiel van zondag 4 september 2022. Dit was het meest ongunstigste uitstroomprofiel van de drie dagen en kende de hoogste piekuitstroom, waarbij daarnaast rekening is gehouden met 1/3 meer treinreizigers als gevolg van de volledige bezetting.

De verwachting is dat tussen 17:00u en 19:00u op de verschillende dagen een piek ontstaat. In het uur daarna is echter voldoende restcapaciteit beschikbaar om de reizigers af te voeren. In de communicatie vooraf wordt door DGP en gemeente Zandvoort breed geïnformeerd over de side-events in Zandvoort. Daarnaast gaat DGP met het entertainmentprogramma zorgen voor een gefaseerde uitstroom.

8.3.8.4 Capaciteit wachtrij/buffering uitstroom

De buffergates richting de perrons staan opgesteld aan het einde van het Stationsplein, zoals aangegeven op tekening. Dit houdt in dat de eerste wachtrij/buffervak het Stationsplein zelf is. Het Stationsplein heeft een bruto oppervlakte van ongeveer 2.400m². Er zijn echter diverse obstakels op het Stationsplein. Als netto capaciteit wordt daarom 2.000m² aangehouden.

Voor de maximale publieksdrukke in een wachtgebied wordt meestal gerekend met 3 personen per vierkante meter. In dit geval wordt deze capaciteit wat omlaag gebracht. Dit omdat er rekening mee wordt gehouden met de geboden bewegingsruimte voor de wachtende bezoekers om bijvoorbeeld wat drinken te halen of te toiletteren. Voor deze analyse is daarom 2,5 personen per m² aangehouden. Dit houdt in dat het Stationsplein geschikt is om 5.000 personen op een verantwoorde en comfortabele wijze te bufferen. In geval van een grote uitstroom van het evenement (dus het instappen bij de treinen) zijn de Jacob van Heemskerckstraat, Van Speijkstraat. en Ir. E.J.J. Kuinderstraat als extra buffer aangewezen. De ervaring leert dat deze buffers, onder normale omstandigheden, niet nodig gaan zijn. In geval van een stremming van het spoor bieden de extra buffers en de buitenruimte van Zandvoort voldoende mogelijkheden om de mensen te laten wachten.

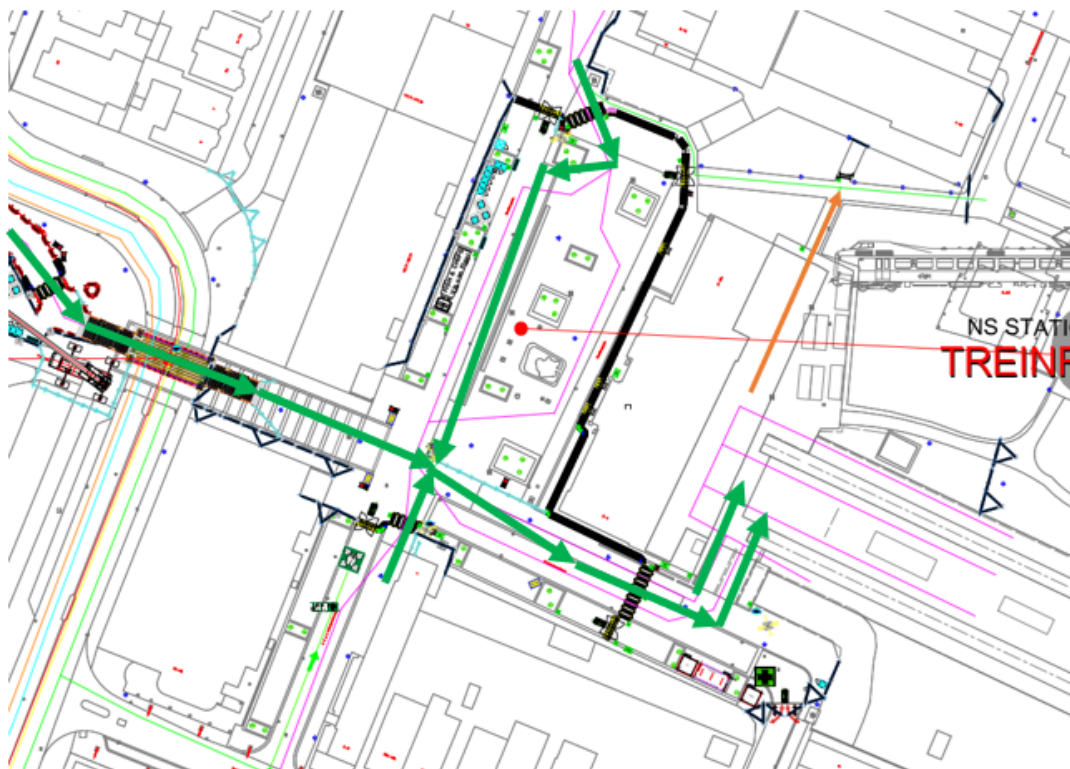


Figuur 35 Overzicht buffers Station Zandvoort

Doelstelling van NS en DGP is dat de situatie tijdens de uitstroom ten eerste absoluut veilig en ten tweede zo efficiënt mogelijk is. Hiervoor worden de volgende maatregelen genomen:

- Toestroom naar de perrons is uitsluitend mogelijk via de zuidelijke trappen.
- De andere toegangen tot het station (noordzijde en stationsgebouw) worden afgesloten met hekwerk en beveiligers. Vanzelfsprekend zijn hier wel nooduitgangen in aangebracht.
- Door middel van barrierlijnen en schermen worden de reizigers naar de zuidelijke zijde geleid.
- Het bufferen vindt plaats door middel van line-up gates die bemenst zijn met beveiligers. Iedere beveiliging laat 90pax door en sluit daarna de doorgang (gebaseerd op 10 poortjes en treincapaciteit van circa 900pax).
- Het doorlaten van 90pax is licht variabel gezien de capaciteit van de treinen. Dit houdt in dat er op individueel niveau ruimte is om iemand extra door te laten (denk aan de situatie ouder en kind).
- Als de 10 x 90 bereikt is zijn alle line-up gates gesloten. Vanuit NS wordt aan de beveiliging het sein gegeven als de trein geladen is en de volgende 900 reizigers toegang kunnen krijgen tot de perrons waar de volgende trein al gereed staat.
- Bovenstaande procedure wordt continu herhaald tot de druk afgenomen is en het instappen naar de treinen zichzelf weer reguleert. Dit besluit wordt uitsluitend gemaakt door de gemandateerde van de NS en afgestemd met het OCC.
- Eventuele uitstappers worden doorverwezen naar de noordelijke uitgang van het station.

De reizigersstromen in de uitstroom zijn als volgt schematisch ingetekend:



Figuur 36 Loopstromen Stationsplein tijdens uitstroom (groene lijn = instappers, oranje lijn = uitstappers)

De trappen naar het perron toe zijn 10m breed. Om te berekenen of de uitstroom hier tot geen problemen leidt is de volgende berekening gemaakt:

- Doorstroomsnelheid personen 45pax/min/m1 oftewel 2700pax/uur/m1.
- De piek uitstroom vanuit NS wordt ingeschat in de piek op 10.000pax.
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de trap en komt de minimaal benodigde breedte van de trap qua loopprofiel uit op $10.000/2.700 \approx 3,7\text{m}$. Daarmee is de trap niet maatgevend.

8.3.8.5 Overige maatregelen

Naast het bufferen aan de noordzijde zijn er in het stationsgebied door DGP, in overleg met NS, nog een aantal aanvullende maatregelen getroffen om de uitstroom zo veilig en efficiënt mogelijk te organiseren:

- Inzet Entertainment op circuit om uitstroom gefaseerd te laten verlopen.
- Inzet van Zandvoort Racefestival om mensen langer in Zandvoort vast te houden.
- Inzet van vrijwilligers om mensen te verwijzen en de doorstroming op de looppaden te bevorderen.
- Communicatie naar DGP bezoekers over druktemeter bij uitstroom vanaf moment van start verkoop vervoersproducten.
- Voor het stationsgebouw wordt de barrierlijn doorgetrokken. Enerzijds om op deze wijze het stationsgebouw niet publiek toegankelijk te maken, anderzijds zijn barriers uitermate geschikt om grote groepen publiek te geleiden. Daarnaast blijven de aangrenzende woningen bereikbaar voor de bewoners.
- Het Stationsplein zelf is een volledig afgesloten gebied. Het plein is te betreden aan de zijde van de Van Speijkstraat (noordzijde), Koper Passarel (westzijde) en aan de Ir. E.J.J. Kuindersstraat (zuidzijde). In het geval dat het Stationsplein zelf ook te vol raakt, is het mogelijk de stroom dus al eerder, tijdelijk te bufferen om de druk op het plein te verminderen.

- Op het Stationsplein worden sanitaire en horecavoorzieningen geplaatst. Deze worden geplaatst als service naar bezoekers.
- Op het plein worden drie schermen geplaatst welke uitsluitend een crowdmanagementfunctie hebben. De schermen zijn draaibaar, zodat deze zowel voor instroom als uitstroom gebruikt kunnen worden. De berichtgeving op de schermen wordt aangestuurd vanuit het OCC.
- In het wachtvak bovenaan de trap wordt een unit geplaatst waar vanuit de EHBO in het centrumgebied actief gaat zijn. .
- Het Stationsplein is volledig voetgangersgebied en vrij van voertuigen.
- De Van Speijkstraat is verkeersluw gemaakt. Dit houdt in dat de toegang tot de Van Speijkstraat in basis is afgesloten. Alleen bewoners kunnen hier in- en uitrijden. Daarbij wordt de bewoners gevraagd dit buiten de in- en uitstroomblijven te doen.
- Er is een duidelijk looproute richting de side-events in Zandvoort aangegeven om wachtende reizigers te verleiden ook daar een bezoek aan te brengen.
- De looproute van het plein via de Van Speijkstraat en via de Koper Passarel naar het Circuit en vice versa wordt volledig met signing aangegeven.
- Voor voetgangers die vanaf het circuit naar het centrum willen lopen (en vice versa) en voor voetgangers die vanaf het station naar de Boulevard willen lopen (en vice versa) worden specifieke routeborden voorzien met looproutes die buiten het Stationsplein omgaan. Deze voetgangers komen hierdoor niet in de wachtvakken terecht.

8.3.8.6 Inzet beveiliging rondom station

Rondom het station wordt vanuit DGP, in aanvulling op de inzet vanuit NS, beveiliging ingezet om de stroom aan bezoekers in goede banen te leiden.

Inzet beveiliging instroom	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Teamleider	1
Trapopgang Koper Passarel	2
Nooduitgangen	5
Interventieteam	2
Totaal	10 beveiligers

Inzet beveiliging uitstroom	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Teamleider	1
Line up gates buffer perron	10
Line up gates Koper Passarel	6
Line up gates Ir. Kuinderstraat	3
Line up gates Van Speijkstraat	5
Nooduitgangen	8
Interventieteam	2
Totaal	31 beveiligers

De beveiliging vanuit DGP blijft staan tot 30 minuten nadat de Gates zijn gesloten. De gates worden om 21:00u gesloten en daardoor blijft de beveiliging staan tot 21:30u. Daarna wordt door Zandvoort Beyond de toezicht op het Stationsplein overgenomen door de inzet van hun flexibele teams. Dit toezicht wordt afdoende geacht voor de beperkte uitstroom aan bezoekers vanuit Zandvoort Racefestival.

8.3.9 Voetgangersbrug Van Speijkstraat

Aan het einde van de Van Speijkstraat wordt voor de voetgangers tussen het circuit en het station een voetgangersbrug geplaatst. Met deze voetgangersbrug is het mogelijk om de voetgangersstroom onafhankelijk van de overige verkeersstromen te laten plaatsvinden. Hiermee wordt de kruising veiliger gemaakt en is de bereikbaarheid van Zandvoort-Noord beter gefaciliteerd.

In onderstaande berekening wordt de breedte van de brug bepaald op basis van het uitgangspunt dat alle treinreizigers alleen via deze brug in-/uitstromen. In de praktijk wordt er een verdeling gemaakt tussen Gate 1 en 2 via de Koper Passarel (zie paragraaf 8.3.10) en Gate 4 via deze brug. Hierdoor zal in de praktijk de druk aanzienlijk lager komen te liggen. De breedte van de brug is bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

- Doorstroomsnelheid personen 45pax/min/m1 oftewel 2700pax/uur/m1.
- De piek instroom is gelijk aan de maximale aanvoer per trein per uur oftewel 12 treinen x 1.000pax is 12.000pax/uur (ter referentie instroom 2021 kende piek van 8.000pax/uur)
- De piek uitstroom wordt ingeschat in de piek op 45% van het aantal reizigers per trein oftewel $40.000 \cdot 35\% = 14.000$ pax/uur (ter referentie uitstroom 2021 kende piek van 6.520 pax/uur)
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de brug en komt de breedte van de brug qua loopprofiel op $14.000 / 2.700 \approx 5,20$ m. De brug die wordt gerealiseerd heeft een breedte van 6,00m en voldoet daarmee.

Voor de constructieve berekening van deze brug wordt verwezen naar het Veiligheidsplan, hoofdstuk 7 Constructieve- en brandveiligheid.

Er worden twee beveiligers ingezet om toezicht te houden bij de brug om de doorstroming te monitoren en terugkoppeling te geven aan het OCC. Naast de brug zal een calamiteitendoorgang beschikbaar zijn die voertuigen toegang kan geven tot de Van Speijkstraat. Dit is tevens het punt waar mindervaliden kunnen oversteken.

Op het moment dat er een incident plaatsvindt op de brug, kan de calamiteitendoorgang als alternatief dienen voor de brug. Dit is enkel in een noodsituatie, zo mogelijk altijd in afstemming met het Afstemmingsoverleg en na preparatie voor oversteekbegeleiding op de Van Lennepweg.

Voor medische incidenten kan een beroep worden gedaan op een mobiel medisch team, welke EHBO post 10 (Stationsgebied) als uitvalsbasis heeft.

8.3.10 Voetgangersbrug Koper Passarel

Bij de Koper Passarel wordt over de Burgemeester Engelbertstraat voor de voetgangers tussen het circuit en het station een voetgangersbrug geplaatst. Met deze voetgangersbrug is het mogelijk om de voetgangersstroom onafhankelijk van de overige verkeersstromen af te wikkelen. Hiermee wordt de kruising veilig gemaakt en is de bereikbaarheid van Zandvoort als geheel beter gefaciliteerd.

In onderstaande berekening wordt de breedte van de brug bepaald op basis van het uitgangspunt dat treinreizigers verdeeld zijn in- en uitstromen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen Gate 1 en 2 (83%) en Gate 4 (17%)⁸ alleen via deze brug in-/uitstroomt. De breedte van de brug is bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

- Doorstroomsnelheid personen 45pax/min/m1 oftewel 2700pax/uur/m1.
- De piek instroom is gelijk aan de maximale aanvoer per trein per uur oftewel 12 treinen x 900pax is 10.000pax/uur (ter referentie instroom 2021 kende piek van 8.000pax/uur) waarbij 67% gebruik maakt van deze brug en daarmee het aanbod uitkomt op 7.236 pax/uur.

⁸ Zie voor onderbouwing paragraaf 5.5.2

- De piek uitstroom wordt ingeschat in de piek op 30% van het aantal reizigers per trein oftewel $44.676 \cdot 30\% = 13.403$ pax/uur (ter referentie uitstroom 2021 kende piek van 6.520 pax/uur) waarbij 83% gebruik maakt van deze brug en daarmee het aanbod uitkomt op 11.124 pax/uur.
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de brug en komt de breedte van de brug qua loopprofiel op $11.124 / 2.700 \approx 4,12$ m. De brug die wordt gerealiseerd heeft een breedte van 4,00 m en voldoet daarmee net niet. Dit heeft tot gevolg dat er de mogelijkheid bestaat dat er voor de brug een wachtrij ontstaat. Deze wachtrij heeft geen effect op de vulling van de trein, daar deze een maximale capaciteit van 10.000 pax heeft en deze capaciteit per uur over de brug kan. Daarnaast komt er ook een deel van de treinreizigers via de Van Speijkstraat aangelopen. De wachtrij wordt beheerst door het toepassen van line-up gates en een wachtvak met zware dranghekken.

Voor de constructieve berekening van deze brug wordt verwezen naar het Veiligheidsplan, hoofdstuk 7 Constructieve- en brandveiligheid.

Er worden twee beveiligers ingezet om toezicht te houden bij de brug om de doorstroming te monitoren en terugkoppeling te geven aan het OCC.

Op het moment dat er een incident plaatsvindt op de brug, worden de voetgangers via de Zeestraat geleid. Dit is enkel in een noodsituatie toe te passen en na preparatie van oversteekbegeleiding op de Burgemeester Engelbertstraat.

Voor medische incidenten kan een beroep worden gedaan op een mobiel medisch team, welke EHBO post 10 (Stationsgebied) als uitvalsbasis heeft.

Indien mindervaliden gebruik wensen te maken van deze brug, worden zij doorverwezen naar de Zeestraat/Ir. E.J.J. Kuindersstraat.

8.3.11 Ontruiming van Stationsgebied

Mocht het door een incident noodzakelijk zijn dat het stationsgebied wordt ontruimd, dan zal dit in alle gevallen gebeuren in afstemming met het OCC (tenzij acuut gevaar hiertoe geen ruimte biedt).

Indien zich de situatie voordoet dat er geen doorstroming meer is naar het perron en reizigers langer dan een uur moeten wachten op vervoer via het spoor waarbij er verder geen acuut gevaar is, dan worden de volgende stappen gezet:

- Op het circuit en de aanvoerroutes wordt op de schermen gecommuniceerd dat er tijdelijk geen treinverkeer mogelijk is. Bezoekers worden vanaf de Gates verwezen naar de boulevard.
- Op de schermen bij het station wordt aangegeven dat er geen treinverkeer mogelijk is voor bepaalde tijd en dat bezoekers het wachtvak kunnen verlaten via de (nood)uitgangen.
- De normale afwikkeling wordt gevolgd en aankomende bezoekers worden toegesproken om rustig het Stationsplein te verlaten en een onderkomen te zoeken in Zandvoort.
- Via social media en de aanwezige schermen in het dorp wordt gecommuniceerd wanneer het treinverkeer weer wordt opgestart.
- In het geval van een acuut gevaar worden op aangegeven van de teamleider beveiliging DGP alle nooduitgangen geopend om bezoekers de gelegenheid te geven zich in veiligheid te brengen.
- De teamleider beveiliging DGP informeert gelijk het OCC, welke vervolgens het Afstemmingsoverleg informeert en oproept om de vervolgactie te bepalen.

8.3.12 Incidentbestrijding

Het spoor neemt, qua aanvoer van klanten, ongeveer 35% voor haar rekening. Het spoor is echter ook kwetsbaar. Anders dan het verkeer over de weg, kunnen treinen niet eenvoudig een andere route rijden, zeker niet naar een kopstation als Zandvoort. Om de beschikbaarheid te borgen en na een incident de infrastructuur weer zo spoedig mogelijk beschikbaar te krijgen, neemt ProRail een aantal preventieve maatregelen, te weten:

- ProRail heeft zijn onderhoudsaannemer op verhoogde stand-by om technische problemen sneller te kunnen verhelpen;
- De afdeling Incidentbestrijding is in de omgeving stand-by om sneller ter plaatse te kunnen zijn bij een incident;
- Er is een 'wegsleep-locomotief' (ProRail) of reservestel (NS) beschikbaar op station Haarlem, zodat de aanrijtijd bij een defect treinstel beperkt is;
- ProRail draagt zorg voor een Ovd Incidentenbestrijding die in het Afstemoverleg aanwezig is.

De afhandeling van de incidenten gebeurt conform de reguliere lijnen en is een taak van ProRail/NS in combinatie met de reguliere hulpverlening. In geval van een incident wordt, op voorhand, geen treinvervangend vervoer ingezet.

8.3.13 Mindervaliden

Mindervaliden die rolstoelgebonden zijn kunnen tijdens de evenementdagen geen regulier gebruikmaken van de trein tussen Amsterdam en Zandvoort. NS blijft deze doelgroep wel faciliteren door het inzetten van rolstoelbusjes die de gebruikers vervoeren tussen de stations. Hierdoor blijft het mogelijk voor deze gebruikers om van en naar Zandvoort te reizen.

9 MaaS

DGP zet samen met Pouw Vervoer een Mobility as a Service. Vanaf diverse locaties verspreid over heel Nederland en België (200 locaties) kunnen klanten instappen in een luxe touringcar die de mensen vervolgens naar het DGP-busstation op Boulevard Barnaart brengt.

9.1 Infrastructuur

Het DGP Touringcar vervoer maakt gebruik van de bestaande infrastructuur en begeeft zich als reguliere weggebruiker via de normale routes richting Zandvoort. Vanaf de N208 maken ze gebruik van de verkeersvrij gemaakte routes voor de bussen/touringcars via de N200. (Zie paragraaf 4.4.4)

Voor de touringcars wordt gebruikgemaakt van de parkeervakken Boulevard Barnaart 1, 2 en 3. Op Boulevard Barnaart 3 wordt het DGP-busstation ingericht. In de overige vakken worden touringcars geparkeerd. Ook de busbaan tussen de kop van de Zeeweg en Boulevard Barnaart 3 wordt onderdeel van het DGP-busstation.

9.2 Vervoerscapaciteit

De modal split geeft aan dat ongeveer 20.000 bezoekers gebruikmaken van georganiseerd (bus)vervoer. Dit komt neer op minimaal 160 luxe touringcars. Hierbij maken we onderscheid in twee soorten touringcars:

1. Centraal landelijk georganiseerd touringcar vervoer (DGP Touringcar vervoer uitgevoerd door Pouw Vervoer)
2. Zelf georganiseerde touringcars (DGP Vrij busvervoer)

Er zijn touringcars die in Zandvoort blijven (parkeren), maar er zijn ook veel touringcars die de gasten afzetten en later weer ophalen (laden/lossen). Daardoor is de verwachting dat de 160 bussen niet allemaal in Zandvoort aanwezig gaan zijn gedurende de dag. Tijdens de uitstroom worden deze bussen wel nagenoeg tegelijkertijd in Zandvoort verwacht. Voor touringcars die enkel laden en lossen is op de Zeeweg een buffer gecreëerd om de doorstroming op Boulevard Barnaart te behouden.

Zelf georganiseerde touringcars dienen zich allemaal aan te melden via het aanmeldsysteem van Pouw Vervoer via de website van DGP. Zonder aanmelding, krijgen zij geen toegang tot het afgesloten gebied. Na aanmelding krijgen touringcars een route-instructie, doorlaatbewijs en busnummer. De zelf georganiseerde touringcars hebben de keuze tussen laden/lossen (op basis van tijdslots) of parkeren. Om dit proces te stroomlijnen, stuurt DGP bij de aanvang van de verkoop van de vervoersproducten een mail uit naar alle touringcar-verhurende partijen om hen te informeren over de werkwijze en de spelregels. Wanneer een touringcar zich aandient op de dagen zelf en alle tijdsloten voor laden/lossen vol zitten, dan wordt deze gelost op het DGP-busstation. Het ophalen is aan het einde van de dag mogelijk op de locatie van laden/lossen, nadat de touringcars met geboekte slots zijn vertrokken.

Alle touringcars worden afhankelijk van hun aanrijroute naar de Kleverlaan genavigeerd. Hier worden ze bij de afzetting gecontroleerd op de juiste accreditatie (doorlaatbewijs), zoals dit bij ieder voertuig die zich binnen de ringen wil begeven geschiedt. Vanaf hier volgen de touringcars de busroute.

DGP gaat de touringcars die arriveren, opstellen conform onderstaande tabel.

Locatie	Type bus	Aantal bussen
Boulevard Barnaart 1	DGP Touringcar vervoer	34 stuks
Boulevard Barnaart 2	DGP Touringcar vervoer	70 stuks
Boulevard Barnaart 3	DGP Busstation	11 laden/lossen 20 buffer
Busbaan 1 ^e deel	DGP Vrij busvervoer	6 stuks
Busbaan 2 ^e deel	DGP Touringcar vervoer	30 stuks
Busbaan 3 ^e deel	DGP Vrij busvervoer	34 stuks
Busbaan 4 ^e deel	DGP Vrij busvervoer	8 stuks
Busbaan 5 ^e deel	DGP Vrij busvervoer	12 bussen Laden en lossen

De loopstroom die aan de westzijde van het busstation ontstaat, bestaat uit:

- 14.000 fietsers
- 1.650 (brom)fietsers
- 5.878 busreizigers Connexxion
- 19.987 busreizigers MaaS

Totaal is dit 41.515pax. In de piekuitstroom gaan we uit van 30%. De doorstroomsnelheid bij vrije doorloop bedraagt 5.400 pax/uur/m¹. Daarmee komt de rekensom op: $\frac{41.515 \cdot 30\%}{5.400} = \sim 2,31\text{m}$

Het trottoir van de boulevard heeft een breedte van 3,10m en daarmee is er voldoende breedte om de loopstroom die minimaal 2,31m nodig heeft te faciliteren.

9.3 Instroom

De bussen van DGP Touringcar vervoer arriveren tussen 08:30u en 09:30u op de Zeeweg. Van het DGP Vrije busvervoer is de tijd van arriveren niet vooraf bekend. Wel wordt deze getracht in beeld te krijgen door het verkopen van tijdslots.

De begeleiding van het parkeren van de bussen en het in- en uitstappen wordt begeleid door personeel van Pouw Vervoer. Voor incidenten waarbij ondersteuning van beveiliging of een medisch team nodig is, kan via het OCC een mobiel team worden opgeroepen ter ondersteuning. Deze teams hebben EHBO-post (11) Kop Zeeweg als uitvalsbasis.

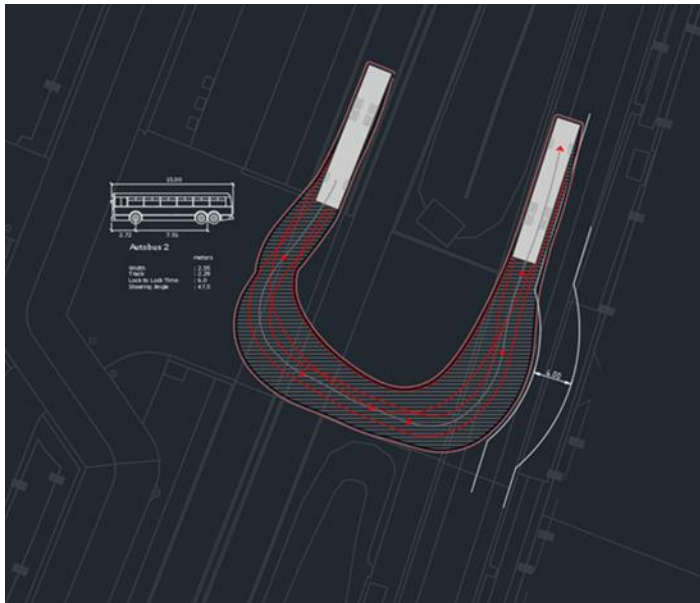
9.4 Uitstroom

De bussen van Pouw Vervoer vertrekken tussen 19:30u en 20:30u. Van het DGP Vrije busvervoer is de tijd van vertrekken niet vooraf bekend. Wel wordt deze getracht in beeld te krijgen door het verkopen van tijdslots.

Het uitrijden van het DGP Touringcar vervoer begint per rij, waarbij de bussen in opgestelde volgorde wegrijden. Het wegrijden geschiedt onder begeleiding van een verkeersregelaar, om te voorkomen dat de touringcars en overige bussen een conflict krijgen op de rijbaan van Boulevard Barnaart. In samenspraak met de Provincie wordt vanuit het OCC de VRI nabij IJsbahn Haarlem (richting oprit naar N208) tijdelijk anders ingesteld om de bussen voorspoedig te laten afstromen.

9.5 Haalbaarheid draai boulevard-busbaan

Om te toetsen of de draai vanaf Boulevard Barnaart naar de busbaan haalbaar is, is een toets uitgevoerd met Auto-Turn. In dit programma is de rijroute van de touringcar gesimuleerd. In de onderstaande figuur is het resultaat te zien.



Figuur 37 schematische weergave draaicurve inrijden MaaS.

Door een hekkenlijn wordt de draaicirkel gefaciliteerd, zodat hier geen voetgangers lopen. Er blijft een breedte van 4,5m beschikbaar.

9.6 Hospitality-pendelbus/drop-off

Op Boulevard Barnaart 3 wordt het busstation ingericht voor hospitality gasten. Hier is het mogelijk voor de gasten om met (pendel-)bussen te arriveren of in een tijdslot mensen af te zetten en later op te halen. Dit vervoer wordt door de hospitality-partners zelf, maar in samenspraak met DGP, georganiseerd. Deze maatregel vermindert het aantal hospitality gasten dat met de auto naar Zandvoort reist. Op Boulevard Barnaart 3 zijn in totaal 11 haltes beschikbaar voor de hospitality gasten.

9.6.1 In- en uitstap begeleiding en crowd control

De organisatie heeft het toezicht op het DGP-busstation belegd bij een AE Security (ND7133). Dit betekent dat zij beveiligers leveren voor ticketcontrole en dosering naar de verschillende haltes. De in- en uitstapbegeleiding wordt verzorgd door vervoerder Pouw.

De aansturing vindt op locaties plaats vanuit de teamleider die in nauw contact staat met de centralist Beveiliging Offsite. Deze centralist heeft zitting in het OCC en staat onder aansturing van Hoofd Mobiliteit in het OCC die op zijn beurt de aansturing verzorgt in het geval van incidenten of in het geval overkoepelend bijsturing nodig is. Interventieteams ter ondersteuning bij incidenten op het DGP-busstation worden door AE Security ingezet. Medische ondersteuning wordt door EMS met mobiele teams ondersteund.

Op vrijdag tot en met zondag wordt gedurende de nachtelijke uren (23:00u tot 06:00u) door een mobiel beveiligingsteam toezicht gehouden op de bruggen, het Stationsplein en het pendelbusstation om vernielingen te voorkomen.

10 Personenauto (inclusief motor)

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de reguliere bezoekers die zich met een auto of motor wensen te vervoeren richting het evenement. Deze bezoekers worden in basis niet door DGP gefaciliteerd. DGP heeft een grote duurzaamheidsambitie als het gaat over mobiliteit. Binnen deze visie past het niet om de personen in een auto of motor te faciliteren.

Alle bezoekers worden gewezen op de opties: stappen, trappen, openbaar vervoer of MaaS. Indien bezoekers met de auto naar het evenement willen komen, worden deze doorverwezen naar de reguliere P+RIDE-locaties. Deze locaties sluiten aan op het openbaar vervoer netwerk en in het bijzonder naar vier locaties die Connexxion vooraf verkoopt via de vervoerspagina van DGP. Connexxion heeft in samenwerking met Q-park drie locaties gereserveerd om middels voorverkoop een parkeerticket en busticket te kunnen kopen. Deze parkeertickets geven een gegarandeerde toegang tot de parkeergarage en worden in de beschikbaarheid vooraf geblokkeerd. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de volgende parkeergarages:

- Amstelveen; Buitenplein 100-150 parkeerplaatsen;
- Amstelveen; Handelsplein 250-300 parkeerplaatsen;
- Amsterdam-Zuidas 200-250 parkeerplaatsen;
- Hoofddorp, Spaarne Gasthuis 100 parkeerplaatsen.

11 Overige vervoersstromen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vervoersstromen die onder de categorie Overig vallen. Deze specifieke doelgroepen zijn niet terug te leiden naar het STOMP-principe.

11.1 Taxi

De taxi is een vervoersvorm die, als gevolg van het ontbreken van fysieke ruimte, niet door DGP wordt gefaciliteerd. Vanuit de STOMP-afweging is deze geschaard onder de personenauto en draagt deze niet bij aan de duurzaamheidsambitie.

Wel hebben we te maken met taxibedrijven die gevestigd zijn in Zandvoort en Bloemendaal en bijdragen aan de leefbaarheid in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Zo vervoeren zij inwoners naar bestemmingen buiten de stad (vliegveld, ziekenhuis etc.) of brengen zij bewoners weer naar huis. De DGP maakt afspraken met deze lokale taxibedrijven en voorziet hen van het nodige aantal doorlaatbewijzen.

Binnen de ringenstructuur is voor bedrijven gevestigd binnen Ring 2 de mogelijkheid gecreëerd om een doorlaatbewijs te verkrijgen voor hun medewerkers en klanten. Gegeven de geringe capaciteit van deze bedrijven, is de verwachting dat zij niet bijdragen aan de instroom van bezoekers.

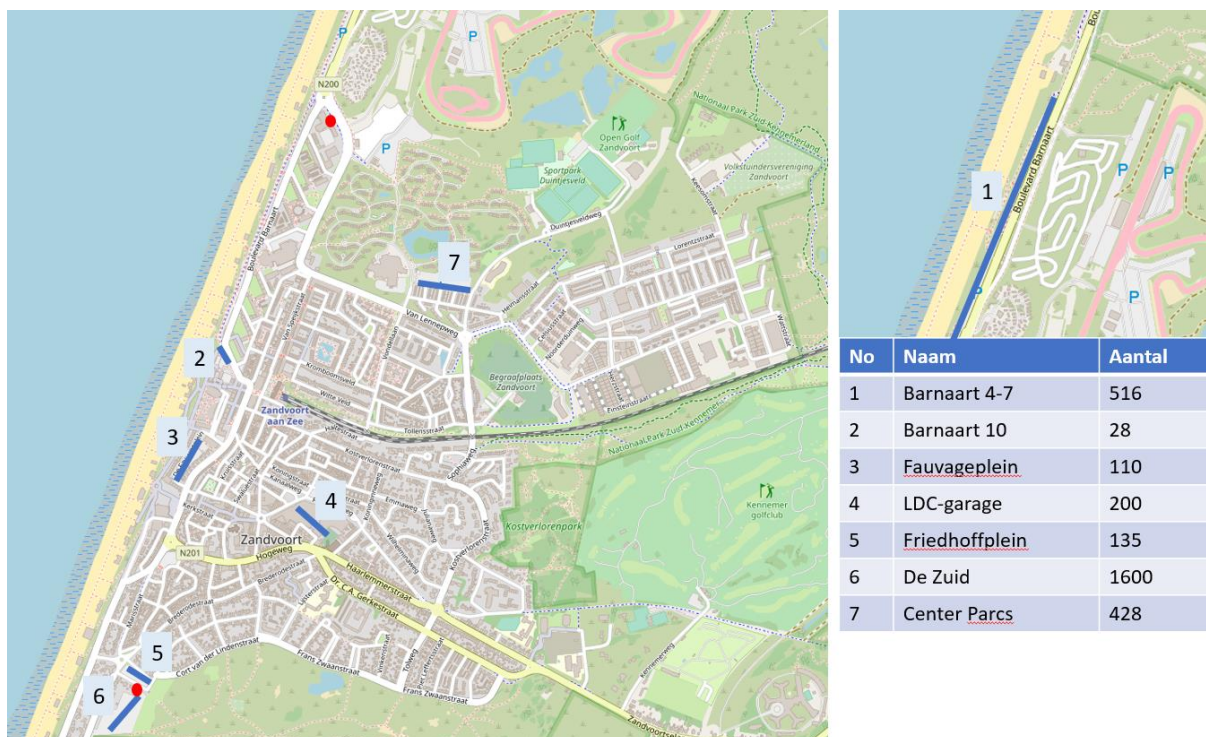
Bij de keuze van de modaliteiten geeft DGP duidelijk aan dat het niet mogelijk is om met een taxi Zandvoort te bereiken. De loopafstanden nemen vanaf het punt dat de taxi kan bereiken minimaal 1,5 uur (via zijde N201) tot 2 uur (via zijde N200) in beslag. De reguliere taxi's vanuit omliggende gebieden worden verwezen naar de P+RIDE-locaties in Amsterdam of Amstelveen om op te stappen op de OV-bus.

DGP faciliteert ook geen in-/uitstaplocaties voor bezoekers op de punten waar de taxi nog wel kan komen. Het is de verwachting dat er toch mensen zijn die van een taxi gebruik gaan maken om rechtstreeks in Zandvoort te komen. Deze groep vertegenwoordigt in de modal split 0,25% (279 personen).

Voor het afzetten en ophalen van reguliere taxigebruikers of het wachten op gebruikers, maken de lokale taxi's gebruik van een tijdelijke taxistandplaats aan het Badhuisplein. Hiervoor kunnen de taxi's gebruikmaken van de bushalte van buslijn 81, die voor de reguliere buslijn buiten gebruik is. Deze locatie wordt niet bewegevrijd om te voorkomen dat dit een aanzuigende werking heeft.

11.2 Hospitality-parking (Zandvoort)

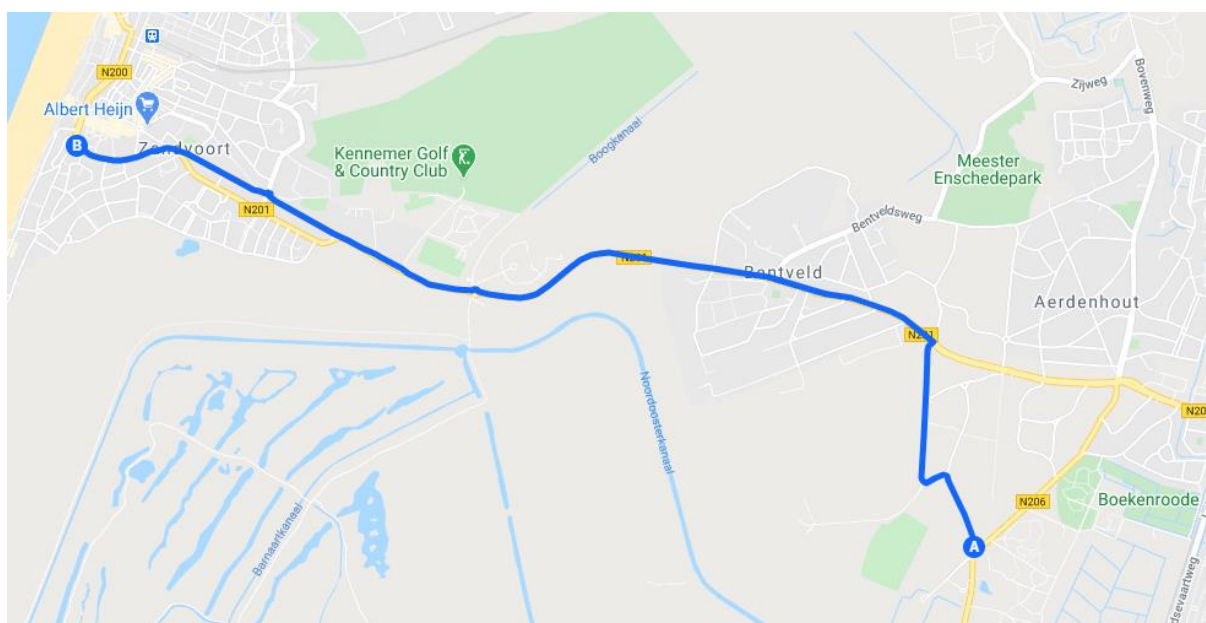
In Zandvoort huurt DGP diverse parkeerplaatsen van de gemeente Zandvoort. Hiervan is een beperkt aantal (2.002) parkeerplaatsen beschikbaar voor Hospitality-parking. Op de locaties in Figuur 38 Overzicht locaties Hospitality parking zijn deze plaatsen gesitueerd.



Figuur 38 Overzicht locaties Hospitality parking

De aanrijroute voor de hospitality-parkings wijkt af van de reguliere route naar Zandvoort om deze stroom los te weken van het 'reguliere' verkeer naar Zandvoort. Dit om de toegangscontrole van de Ringenstructuur (zie paragraaf 4.4.3) te bespoedigen. Hiervoor wordt vanaf de N206 een route via de Nachtegallenlaan, Zwaluwenweg en Leeuwerikenlaan gekozen. Op dit traject vindt de voorcontrole plaats en kunnen eventuele vragen worden beantwoord.

Alle gasten krijgen een digitale navigatieroute aangeboden, zodat zij ook middels de juiste route komen aanrijden. Deze route begeleidt hen ook naar de juiste parking toe. Ter ondersteuning staan in Zandvoort gele borden die ter bevestiging de route wijzen. De kaarten voor de parkings worden geregistreerd uitgegeven i.c.m. een doorlaatbewijs, waardoor er niet meer auto's richting de parkings rijden dan kunnen parkeren.



Figuur 39 Route Hospitality parking vanaf N206 tot in Zandvoort

Bij Hospitality-parking wordt ingezet op de spreiding van het verkeer. De 2.002 voertuigen maken van dezelfde route gebruik als het reguliere bestemmingsverkeer van Zandvoort. De capaciteit van deze route is beperkt tot 1.200 mvt/uur. Een vlotte doorstroming wordt behaald wanneer de instroom wordt verspreid over vier uur. Vanuit Hospitality wordt ingezet op 'early bird' events om de spreiding te maximaliseren.

In de uitstroom wordt het verkeer in Zandvoort via twee routes weggeleid. Het verkeer ten noorden van het spoor (parkeerplaatsen 1 en 7) worden via de Zeeweg geleid. De overige parkeerlocaties stromen uit via de Zandvoortselaan. Door deze verdeling is het de verwachting dat er een filevrije uitstroom ontstaat.

11.2.1 Monitoring

De instroom van de hospitality gasten is een kritiek proces. Enerzijds doordat deze klanten kritisch zijn op de klantbeleving in relatie tot het pakket dat zij hebben afgenomen. Anderzijds omdat de aanvoer over de Zandvoortselaan plaatsvindt en deze route een beperkte capaciteit heeft.

Om dit proces goed te volgen, worden de auto's bij de ingang van de tien parkeerterreinen geteld. Deze data wordt periodiek gedeeld met het OCC. Zo weet men in de operatie precies en actueel hoeveel voertuigen binnen zijn en nog verwacht kunnen worden.

11.2.2 Na-transport hospitality

Vanuit de meest zuidelijk gelegen hospitality-parkings 'De Zuid' en Friedhoffplein worden maximaal drie pendeldiensten opgezet tussen de parkeerplaats, al dan niet via de bushalte tegenover de KNRM, naar een tijdelijke pendelbushalte die gebruikmaakt van de bushalte Zandvoort Tentenkamp. De pendelbus vervoert de gasten (ongeveer 6.000), om het serviceniveau van de hospitality-gasten hoog te houden. De pendeldienst wordt in de piek met 8 bussen gereden. Deze bussen zijn alleen toegankelijk voor DGP-hospitality gasten. De route van deze pendelbussen is uitgewerkt in Bijlage VIII: Lijnenplan lokaal.

11.3 Hospitality parkeren buiten Zandvoort

Vanwege de duurzaamheidsambitie van DGP wordt sterk gekeken naar het verminderen van het aantal auto's in Zandvoort. Om deze reden heeft DGP een parkeerterrein bij de Beverwijkse Bazaar (PO) gereserveerd om hier een hub te kunnen realiseren. De exacte invulling en de wijze van gebruik wordt later afgestemd met de wegbeheerder en Politie, waarbij de doorstroming op het kruispunt Noorderweg-De Meerlanden-Ringvaartweg te allen tijde blijft gewaarborgd. De verwachting is dat de vervoersvraag hier niet groter gaat zijn dan 1.000 voertuigen en 2.500pax. De eventuele buspendel halteert op het DGP busstation.

11.4 Mindervaliden

De DGP heeft 75 parkeerplekken beschikbaar op Boulevard Barnaart 7, dichtbij Gate 2 van het circuit. Deze parkeerplekken zijn voor bezoekers die een mindervalide DGP-toegangsticket gekocht hebben. Zij volgen dezelfde route als Hospitality-parking (zie paragraaf 11.2)

Op dit moment wordt, in samenwerking met HandicapNL, een all-in concept ontwikkeld om DGP een meer inclusief evenement te maken. Hierdoor is het ook mogelijk meer mensen met een beperking te faciliteren.

Binnen het verkeersmaatregelplan worden een aantal (22 stuks) parkeerplaatsen voor mindervaliden opgeheven. Het betreft hier algemene mindervalide parkeerplaatsen die niet kenteken gebonden zijn. De locaties zijn hoofdzakelijk gelegen op de grotere parkeerterreinen en worden gedurende de dagen niet gecompenseerd op een andere locatie.

Locatie	Aantal	Bijzonderheden
P1, Bloemendaal aan Zee	3	In de noordwest hoek van het parkeerterrein
Boulevard Barnaart P2	2	Nabij de inrit P1/P2
Boulevard Barnaart P3	2	Nabij centraal gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P3	2	Nabij de zuidelijk gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P4	1	Nabij centraal gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P5 (zuidelijke deel)	1	Nabij centraal gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P6	1	Nabij centraal gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P7	1	Nabij centraal gelegen parkeerautomaat
Boulevard Barnaart P8	1	Nabij de inrit naar P8
Boulevard Barnaart P9	2	Nabij de uitrit vanaf P9
Duintjesveldweg	2	Op het terrein van de sporthal
Elzenbacherstraat	2	Nabij de ingang stationsgebouw (lift)
Parkeerterrein Fauvageplein	2	Nabij de ingang van het parkeerterrein

11.5 Helikopters

Tijdens de DGP worden uitsluitend helikopters ingezet voor functionele doeleinden, zoals het vervoeren van mensen en het maken van beeldmateriaal vanuit de lucht. Er worden geen helikopters ingezet voor commerciële doeleinden (rondvluchten ed.). Er is een beperkt aantal vluchten beschikbaar, omdat het luchtruim rondom het circuit vrijgehouden wordt voor de tv-helikopter. In totaal worden er maximaal 100-250 gasten aangevoerd per helikopter.

11.6 Vervoer over water/strand

De aanvoer van (grote groepen) mensen over het water (lees: zee) maakt geen onderdeel uit van dit plan. DGP faciliteert deze stroom niet. In geval van individuele verzoeken verwijst DGP door naar Bevoegd Gezag. Dit heeft in voorgaande edities niet plaatsgevonden.

Over het strand wordt geen gemotoriseerd verkeer gefaciliteerd vanuit DGP.

12 Crowd management offsite

Onderdeel van de mobiliteit rondom de Dutch Grand Prix is ook het crowd management op het evenemententerrein buiten de hekken van het circuit. Dit is het gebied exclusief de duinen achter het circuit. Het raakvlak met het circuit is hier groot, waardoor de scheiding op dit punt anders is gelegd. De loopstromen vanaf de verschillende locaties waar bezoekers arriveren, moeten immers op een ordentelijke wijze worden beheerst. Daarbij is het de uitdrukkelijke opdracht dat de beveiligers meer dan in het algemeen fungeren als host en sfeerbeheerder. Juist door deze preventieve de-escalerende wijze van aanpak blijft de sfeer rondom de DGP positief. Voor het crowd management van het NS-station Zandvoort aan Zee wordt verwezen naar paragraaf 8.3.8.

12.1 Voetgangersbruggen

In Zandvoort worden in totaal drie bruggen toegepast om voetgangers ongelijkvloers te laten kruisen met de overige modaliteiten. In deze paragraaf wordt de onderbouwing voor de breedte van de bruggen geleverd en wordt aangegeven hoe het toezicht hier is voorzien.

12.1.1 Brug Gate 2

Ter hoogte van de rotonde Boulevard Barnaart-Burgemeester Engelbertstraat wordt voor de voetgangers tussen het circuit en het (DGP-bus)station een voetgangersbrug geplaatst. Met deze voetgangersbrug is het mogelijk om de voetgangersstroom onafhankelijk van de overige verkeersstromen te laten plaatsvinden. Hiermee wordt de kruising veiliger gemaakt en is de bereikbaarheid van Zandvoort Noord en de doorstroming van pendelbussen en uitrijdende auto's sterk verbeterd ten opzichte van 2021.

In onderstaande berekening wordt de breedte van de brug bepaald op basis van het uitgangspunt dat alle treinreizigers alleen via deze brug in-/uitstromen. In de praktijk wordt er een verdeling gemaakt tussen Gate 1 en 2 via deze brug en Gate 4 via de brug Van Speijkstraat. Er zullen echter ook hospitality-gasten die parkeren of mensen die met georganiseerd vervoer reizen van deze brug gebruikmaken. Desondanks zal in de praktijk de druk eerder lager dan hoger komen te liggen. De breedte van de brug is bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

- Doorstroomsnelheid personen 45pax/min/m1 oftewel 2700pax/uur/m1.
- De piek instroom is gelijk aan de maximale aanvoer per trein per uur oftewel 12 treinen x 900pax is 10.000pax/uur (ter referentie instroom 2021 kende piek van 8.000pax/uur)
- De piek uitstroom wordt ingeschat in de piek op 30% van het aantal reizigers per trein oftewel $44.676 \cdot 30\% = 13.403$ pax/uur (ter referentie uitstroom 2021 kende piek van 6.520 pax/uur)
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de brug en komt de breedte van de brug qua loopprofiel op $13.403 / 2.700 \approx 4,97$ m. De brug die wordt gerealiseerd heeft een breedte van 6,00m en voldoet daarmee.

Voor de constructieve berekening van deze brug wordt verwezen naar het Veiligheidsplan, hoofdstuk 7 Constructieve- en brandveiligheid.

Op het moment dat er een incident plaatsvindt op de brug, kunnen de voetgangers via de rotonde aan de zuidzijde worden geleid. Dit is enkel in een noodsituatie, zo mogelijk altijd in afstemming met het Afstemmingsoverleg en na preparatie voor oversteekbegeleiding op Boulevard Barnaart en Burgemeester Engelbertstraat.

Mindervaliden die zich bij deze brug melden, kunnen aan de noordzijde van de brug Boulevard Barnaart oversteken ter hoogte van de ingang van Curios Zandvoort. Op deze locatie steken ook de mindervaliden over die een DGP Parkeerkaart hebben.

12.1.2 Brug Koper Passarel

Voor de toelichting over deze brug wordt verwezen naar paragraaf 8.3.10.

12.1.3 Brug Van Speijkstraat

Voor de toelichting over deze brug wordt verwezen naar paragraaf 8.3.9

12.1.4 Toezicht bij bruggen

Gedurende de evenementdagen wordt er tussen 07:00u en 21:30u permanent toezicht gehouden bij iedere brug door een beveiligers en een servicemedewerker. Zij beheersen de loopstroom over de brug en zullen de opgang versmallen op het moment dat het op de afgaande kant en/of de brug zelf te druk wordt. Uitgangspunt is te allen tijde dat er geen mensen stil mogen staan op de brug.

12.2 Stationsplein

Voor de crowd management maatregelen op het Stationsplein wordt verwezen naar paragraaf 8.3.8.

12.3 In-uitstapbegeleiding buspendels Zandvoort

Op de buspendels tussen parkeerplaats A (De Zuid) en de pendelbushalte bij bushalte Zandvoort, Tentenkamp wordt tijdens de evenementdagen in-/uitstapbegeleiding ingezet.

Inzet instapbegeleiding	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Locatiecoördinator	6
Instapbegeleiding	6
Totaal	12

12.4 DGP Busstation

Het DGP busstation betreft eigenlijk het gebied ten noorden van Gate 1. In dit gebied arriveren de bezoekers per touringcar, maar meer noordelijk ook per fiets en per brom-/snorfiets. In dit gebied worden de navolgende medewerkers ingezet gedurende de evenementendagen tussen 07:00u en 21:30u.

Inzet	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Locatiecoördinator	5
Instapbegeleiding	14
Beveiligers tbv afsluiting fietsverkeer (conform venstertijden)	3
Beveiligers Doorlaatpost Brouwerskolkweg	2
Flexteams (beveiliging)	4
Strandafgangen	6
Totaal	34

12.5 Overige gebieden

Naast de specifieke locaties, zoals hierboven benoemd, worden de andere gebieden die vallen binnen het evenemententerrein gefaciliteerd, zoals in onderstaande paragrafen is beschreven.

12.5.1 Gebied Boulevard tussen brug Koper Passarel en Gate 1

In het gebied van de Boulevard Barnaart dat zich uitstrekt van Gate 1 tot en met de oversteek naar de Koper Passarel worden de volgende beveiligers ingezet.

Inzet beveiliging	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Teamleider	1
Flexteam	4
Totaal	5 beveiligers

12.5.2 Gebied Gate 2 tot Stationsplein inclusief Zandvoort Noord

In het gebied van Gate 2 tot en met Zandvoort Noord, inclusief de Van Speijkstraat, worden de navolgende beveiligers ingezet. Het voorplein van Gate 2 en 3 valt onder de on-site beveiliging, zoals beschreven in het Crowd management plan.

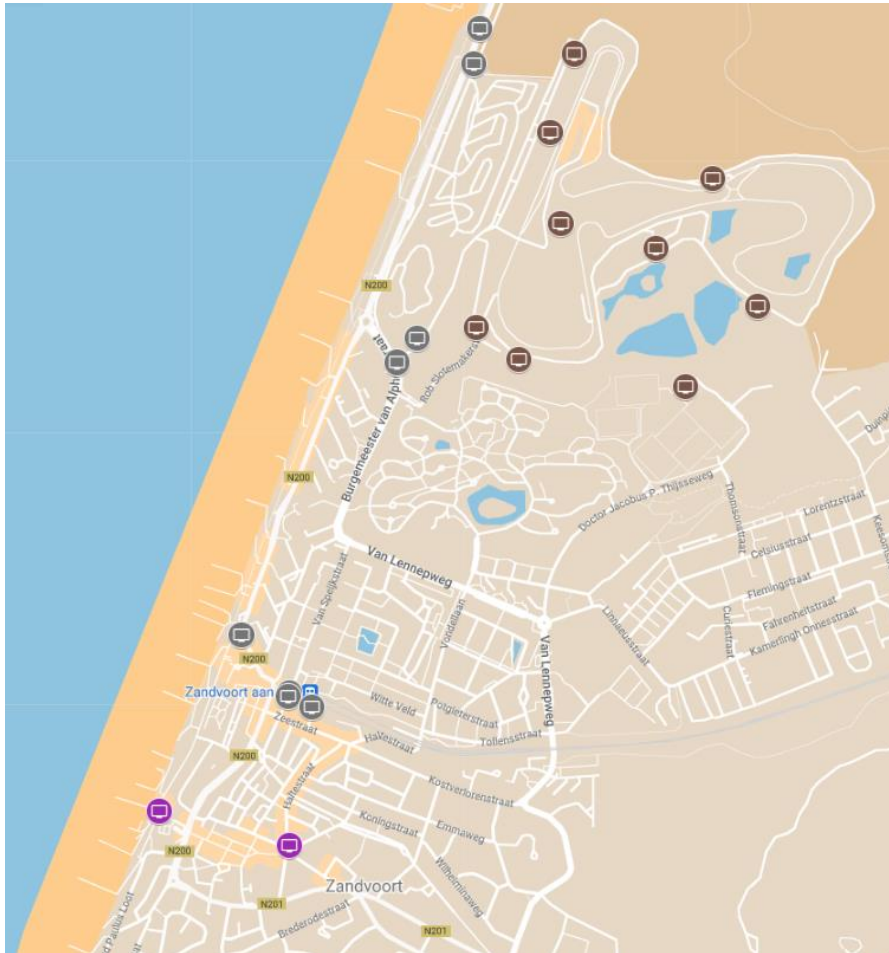
Inzet beveiliging	
<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>
Teamleider	1
Flexteams	4
Truckparking Paap (24u/dag, tijdens uitstroom 1 extra)	1
Totaal	6 beveiligers

12.6 Wayfinding

Om de loopstromen richting het circuit te faciliteren, worden diverse borden en torens geplaatst om de bezoekers te informeren over de looproute. Op enkele strategische locaties worden dynamische verwijzers geplaatst om de loopstroom direct te kunnen sturen. De locatie van de bebording en de torens is terug te vinden in Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen. De verwijzingsstrategie is terug te vinden in Bijlage XI: Wayfinding. De verwijzingsstrategie is integraal voor zowel Zandvoort Racefestival, als DGP.

12.6.1 Dynamische wayfinding

Voor deze dynamische middelen is een regelscenario opgesteld. Dit regelscenario is toegevoegd als Bijlage XVII: Regelscenario dynamische wayfinding.



Figuur 40 dynamische routeverwijzing stappen

12.7 Nachtelijk toezicht

Gedurende de nachtelijke uren houden twee teams van twee beveiligers mobiel toezicht op het busstation, de parkeerplaatsen, de bruggen en het Stationsplan. De nachtdienst loop van 21:30u tot 07:00u.

13 Knelpuntanalyse

In de voorbereiding zijn diverse knelpunten geïdentificeerd. Deze zijn vervolgens in twee memo's (zie bijlage III en IV) uitgewerkt. In dit hoofdstuk wordt de samenvatting weergegeven.

13.1 Capaciteit autoroutes

Voor de capaciteitsbepaling voor het gemotoriseerd verkeer zijn twee locaties, welke gezien kunnen worden als maatgevende locaties op belangrijke routes, beschouwd. Aan de hand van reguliere intensiteiten en de extra intensiteiten die DGP verwacht, is in beeld gebracht of de verkeersafwikkeling op deze locaties beheersbaar is.

De eerste locatie betreft de toegangsweg naar de P+RIDE-locatie Beverwijkse Bazaar, waarbij de vrijdagochtend het maatgevende moment is op basis van het samenvallen met de reguliere vrijdagochtendspits.

Voor de tweede locatie, doorlaatpost rotonde N200 / Brouwerskolkweg, zijn ook capaciteitsbepalingen uitgevoerd. Voor deze locatie is de zondagochtend als uitgangspunt genomen, omdat het verkeersaanbod op deze locatie op dat moment het hoogst is voor het gehele weekend. Deze locatie voldoet eveneens qua doorstroming. Het is daarbij van groot belang te beseffen dat de hoeveelheid verkeer dat tijdens het evenement via de N201 naar Zandvoort rijdt niet toeneemt ten opzichte van afgelopen jaar. Daarnaast wordt het proces rondom de doorlaatbewijzen verder geoptimaliseerd, waardoor er minder doorlaatbewijzen in omloop zullen zijn.

Het is van belang te beseffen dat de capaciteitsbepalingen theoretisch zijn. De exacte verwerkingscapaciteit kan niet worden bepaald en is afhankelijk van meerdere omstandigheden zoals weginrichting, inzet verkeersregelaars en dergelijke. Op al de hiervoor benoemde locaties zet de DGP verkeersregelaars in om de doorstroming van het verkeer te optimaliseren. De theoretisch berekeningen, maar ook de praktijksituatie van de laatste edities geven aan dat er geen congestie ontstaat op deze knelpunten.

13.2 Capaciteit (brom)fietspaden/fietsroutes

Om de capaciteit van de fietsroutes te bepalen, is allereerst gekeken naar de geldende ontwerpnormen qua ruimtebeslag in het dwarsprofiel. Vervolgens zijn de fietsroutes geanalyseerd op het smalste doorstroompunt.

Vanuit de leerervaringen in 2022 en het onderzoek⁹ dat DGP in 2021 heeft uitgevoerd, zijn de capaciteiten van de fietspaden en de intensiteiten van de vervoersstroom opnieuw berekend.

De knelpunten die zijn geanalyseerd, zijn:

- a) Fietspad noordzijde Zeeweg ter hoogte van de aansluitingen (onder andere erebegraafplaats);
- b) Fietspad Zandvoortselaan tussen station Heemstede en rotonde Oosterduinweg ("Haringbuis");
- c) Fietspad rotonde Zandvoortselaan/Oosterduinweg;
- d) Fietspad Visscherspad ter hoogte van de bocht en de fietstunnel;
- e) Fietspad tussen Noordwijk en Zandvoort ter hoogte van aansluiting met Brederodestraat.

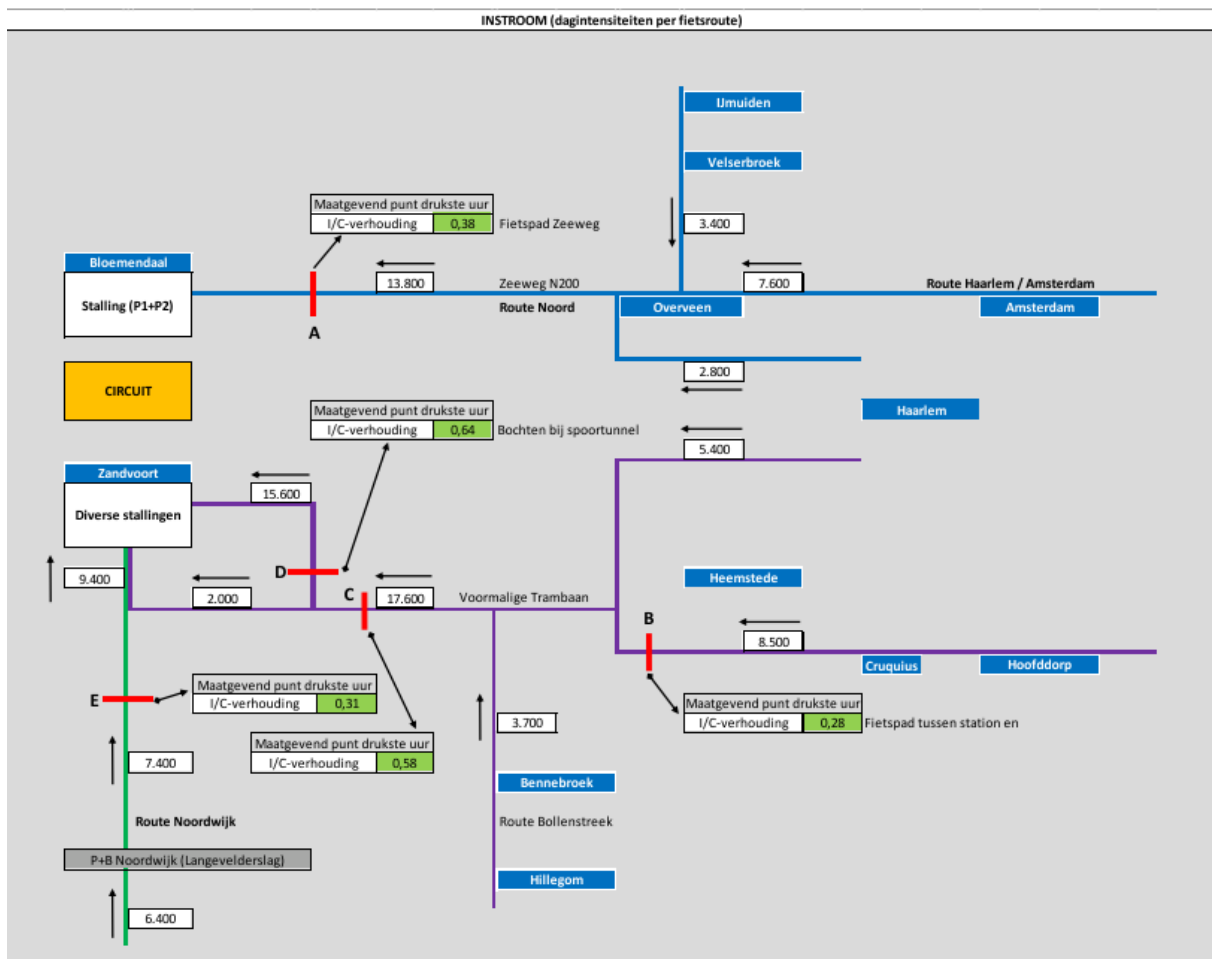
Aan de hand van capaciteitsberekeningen is een rekenmodel/verkeersmodel opgesteld, waarmee inzicht wordt gegeven aan de verdeling van de fietsers (intensiteit) en vervolgens de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C), om te kijken waar knelpunten ontstaan. Van belang is hierbij te beseffen dat de I/C-verhouding of verzadigingsgraad op een andere wijze moet worden

⁹ Rapportage fietsverkeer Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix, auteurs: Eline Schuijers en Tom Kouwen

geïnterpreteerd dan voor gemotoriseerd verkeer wordt gedaan. Bij gemotoriseerd verkeer is sprake van een verstoorde verkeersafwikkeling vanaf een I/C-verhouding vanaf 0.85. Bij een volledige verzadiging ($1 >$) is geen sprake meer van een fatsoenlijke afwikkeling en treden verstoringen op.

Voor het berekenen van de capaciteiten op de fietspaden is in basis niet gekeken naar de wijze waarop de capaciteit voor gemotoriseerd verkeer wordt bepaald, maar naar de wijze waarop binnen het vakgebied crowd management wordt gekeken naar capaciteiten van looproutes en het gedrag van voetgangers. De maximale capaciteit van het fietspad is daarmee ook de daadwerkelijke maximale capaciteit, wat inhoudt dat de I/C-verhouding tot 1 mogelijk is. Daarboven komen een of meerdere variabelen (tussenafstand, snelheid, ed.) in het geding en is er geen sprake meer van een veilige en soepele afwikkeling van fietsverkeer.

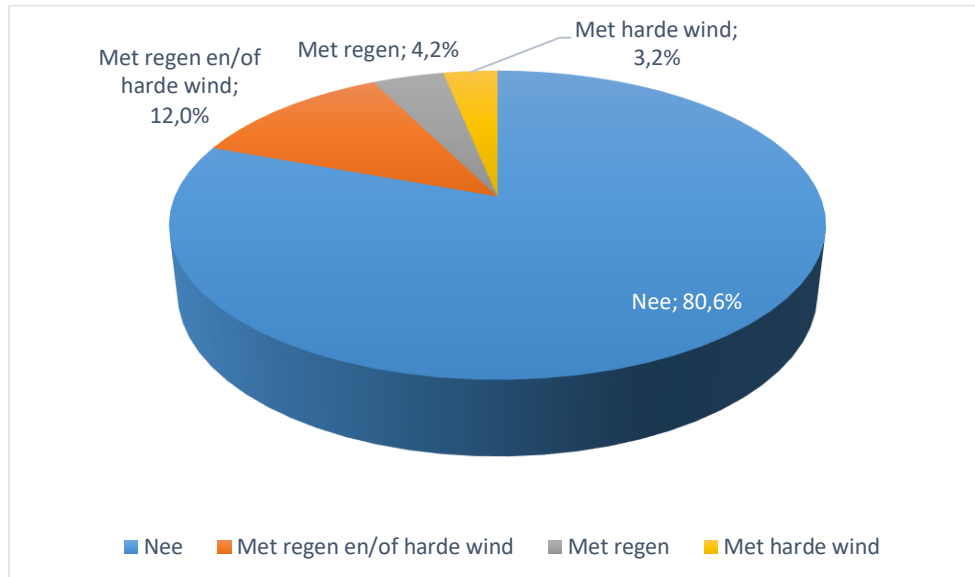
In de verdere voorbereiding naar het evenement wordt voortdurend geschakeld op de verdeling van stromen over de beschikbare fietspaden. Dit gebeurt in combinatie met de geboekte fietsparkeerplaatsen. In Figuur 41 een overzicht van het verkeersmodel.



Figuur 41 Verkeersmodel fietsroutes DGP Zandvoort

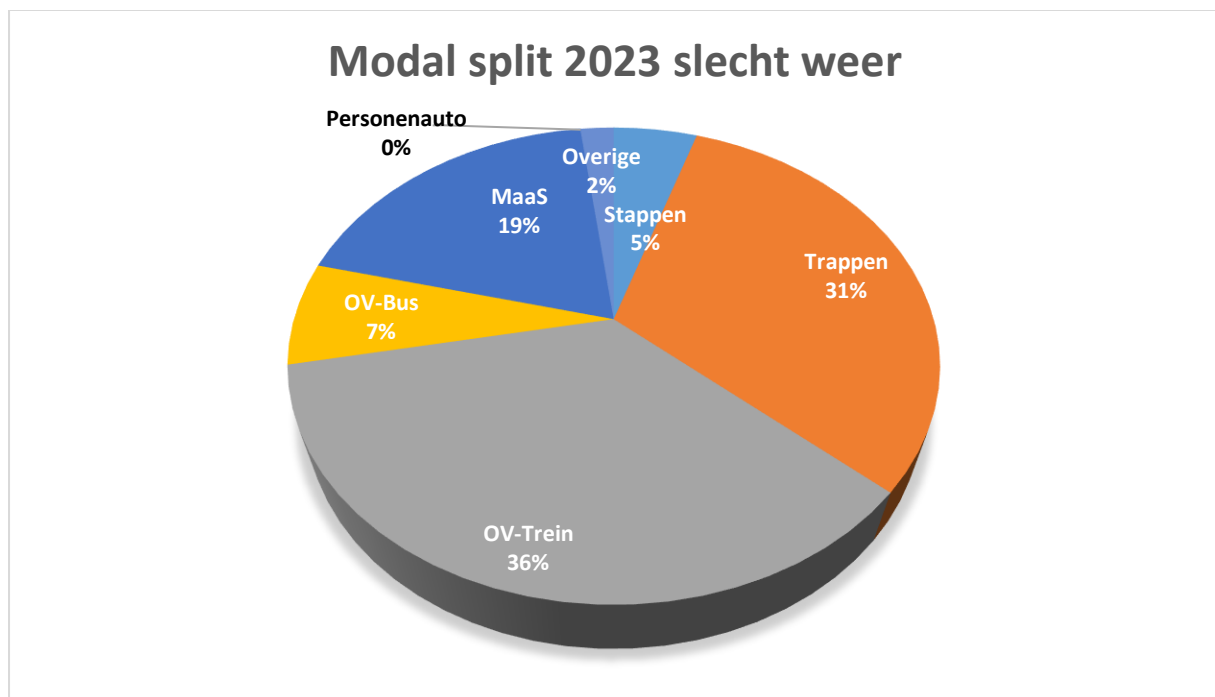
13.3 Slecht weer scenario

De (brom)fiets is prominent vertegenwoordigd in de modal split. In de questionnaire van 2021 is nadrukkelijk gevraagd of de vervoerskeuze van de bezoeker wijzigt wanneer het weer tegenvalt. Uit de reacties van de bezoekers blijkt dat 80,6% vasthoudt aan zijn of haar vervoerskeuze. De overige 19,4% wijzigt hun vervoerskeuze als gevolg van regen, harde wind of een combinatie van beide. In navolgende grafiek is een en ander grafisch weergegeven. Uitgangspunt bij de verschuiving is dat deze alleen optreedt bij de vervoerskeuze trappen. De initiële vervoerskeuze binnen de andere modaliteiten blijft ongewijzigd.



Figuur 42 Overzicht effect slecht weer

In onderstaande grafieken is de modal split weergegeven wanneer 19,4% van de (brom)fietzers gebruikmaakt van een andere vervoerswijze. Deze zullen zich verdelen over OV-trein en MaaS.



Figuur 43 Modal split bij slecht weer

13.3.1 Beheersmaatregelen

In het geval er slechter weer wordt verwacht, heeft dit effect op de verschillende vervoerswijzen. In de hiervoor beschreven planvorming zijn diverse buffers opgenomen en maatregelen genomen die ook tijdens het slecht weer scenario ingezet worden. In deze paragraaf zijn deze maatregelen nog kort weergegeven om een goed beeld te geven bij het complete pakket aan maatregelen indien de modal split wijzigt.

In het plan zijn de volgende maatregelen genomen:

- De capaciteit van de treinen van NS is per uur ongeveer 10.000 reizigers. Bij slecht weer zal het totale aantal reizigers per trein toenemen. Hiervoor heeft DGP op het Stationsplein en tussen het Palace Hotel en de Koper Passarel wachtvakken klaarstaan. Preventief wordt, qua communicatie en entertainment, ingezet op spreiding van de bezoekersstroom.
- Connexxion heeft voor de in- en uitstroom wachtbussen beschikbaar om de eventuele extra toestroom van reizigers last-minute op te vangen. De toe te voegen capaciteit kan oplopen tot 1/3 van de geplande capaciteit.
- Het MaaS busvervoer is tot kort voor het evenement nog te boeken, waardoor de bezoekers deze vervoerswijze nog kunnen kiezen wanneer de weersvoorspellingen in negatieve zin blijken te wijzigen. Er zijn in basis 186 busparkeerplaatsen beschikbaar. Door in twee shifts te werken, is dit ongeveer te verdubbelen. Daarmee kan het extra reizigersaantal dat ontstaat, worden opgevangen.

14 Verkeersmaatregelen

Om de verkeersstromen in goede banen te leiden zijn verkeersmaatregelen noodzakelijk. In dit hoofdstuk worden de verkeersmaatregelen op hoofdlijnen beschreven. Alle verkeersmaatregelen zijn uitgewerkt in tekeningen. Deze maken integraal onderdeel uit van dit plan. Voor de laatste versie wordt verwezen naar de SharePoint-omgeving van DGP.

14.1 Bewegwijzering

In basis wordt voor de DGP alleen bewegwijzering geplaatst voor de 'first and last-mile' van het fietsverkeer en het autoverkeer (incl. motoren). De loopstromen worden aangeduid met separate bebording dat vanuit de productie onder wayfinding (zie Bijlage XI: Wayfinding) wordt voorbereid. Integraal worden de locaties afgestemd (ook met Zandvoort Racefestival) en waar noodzakelijk worden aanvullende verkeersmaatregelen getroffen om de verkeersveiligheid in voorbereiding op en tijdens het evenement te borgen.

14.2 Dynamisch verkeersmanagement

Door en voor rekening van de wegbeheerders wordt een regelscenario (inclusief VRI-instellingen) opgesteld om diverse verkeersbewegingen te faciliteren of juist te ontmoedigen. Dit zijn voornamelijk stremmingsscenario's en ondersteunende scenario's om doorgaand verkeer uit het invloedsgebied weg te halen. Indien voor het regelscenario middelen noodzakelijk zijn, neemt DGP deze in beperkte mate voor haar rekening.

14.3 Tijdelijke verkeersmaatregelen

De ringenstructuur is vertaald naar diverse verkeersmaatregeltekeningen die geordend zijn in een rastertekening en diverse losse tekeningen. De tekeningen zijn vermeld in Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen. Deze tekeningen maken integraal onderdeel uit van dit mobiliteitsplan.

14.3.1 Verkeersbesluit

De gemeente Zandvoort neemt voor de verkeersbesluitplichtige bebording binnen de verkeersmaatregelen een verkeersbesluit, vanwege het planbare karakter en de bestuurlijke gevoeligheid. De publicatie van het verkeersbesluit valt samen met het moment van indienen van de evenementenvergunning, waarvan dit mobiliteitsplan onderdeel is.

Gemeente Zandvoort bereidt de verkeersbesluiten voor alle omliggende wegbeheerders voor en zij dragen, al dan niet gemandateerd, zorg voor de publicatie. Namens de gemeente Zandvoort stelt BonoTraffics de verkeersbesluiten op.

DGP heeft in dit proces geen rol anders dan dat zij de tekeningen die de basis van de verkeersbesluiten vormen ter beschikking stelt. DGP toetst, vanuit de co-creatie-gedachte, de verkeersbesluiten op compleetheid en onderbouwing.

14.3.2 Doorlaatbewijzen

De ringenstructuur sluit diverse wegen in het gebied af met een geslotenverklaring (RVV-bord C1). Er zijn echter diverse bestuurders van voertuigen die, ondanks deze afsluiting, door moeten rijden naar hun plaats van bestemming. Denk hierbij aan de bewoners, de wijkverpleegkundigen of de mantelzorgers. Voor al deze groepen zal een doorlaatbewijs moeten worden georganiseerd. Deze dient gebaseerd te zijn op een RVV-ontheffing. Het bijbehorende plan hierbij is uitgewerkt in Bijlage V: Plan van Aanpak doorlaatbewijzen.

14.4 Verkeersregelaars

In basis zijn de verkeersmaatregelen voldoende om het verkeer te geleiden. Op diverse plaatsen is het echter wenselijk om, ter ondersteuning van de maatregel, een verkeersregelaar toe te passen. Op de verkeersmaatregeltekeningen worden de posities weergegeven.

Naast de vaste inzet van verkeersregelaars worden er per gebied ook enkele verkeersregelaars ingezet die zich per motor verplaatsen. Bij de verplaatsing houden zij zich aan de wegenverkeerswet en voeren zij geen oranje signaalverlichting. De motorrijders worden rechtstreeks vanuit het mobiliteitscentrum aangestuurd. Zij zijn een extra paar ogen en oren en kunnen, door middel van hun bodycam, ook videobeeld uitzenden tot in het OCC, zodat de operationele leiding zelf beeld kan vormen bij de situatie.

Binnen de ringen worden voor het in stand houden van sommige maatregelen ook mobiele verkeersregelaars ingezet, zodat één verkeersregelaar in staat is meerdere hekken in stand te houden.

14.5 Parkeerbegeleiders

Op de diverse parkeerlocaties van DGP worden ter begeleiding van het parkeren, op de parkeerplaats, parkeerbegeleiders neergezet. Enerzijds om een vlotte doorstroming te realiseren. Anderzijds om ook te borgen dat er juist en binnen de aangewezen plekken wordt geparkeerd, zodat de capaciteit van de verschillende parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Vanaf de parkeerplaatsen wordt ook periodiek gerapporteerd over het aantal geparkeerde voertuigen, zodat deze informatie over de instroom qua spreiding en volume beschikbaar komt tot in het OCC.

14.6 Op- en afbouw

Om een evenement van deze omvang mogelijk te maken is een aanloop- en aflooperperiode nodig, oftewel een op- en afbouw. In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

14.6.1 Circuit

Voor de op- en afbouw van het evenement is het noodzakelijk diverse materialen en materieel aan te voeren naar het circuit. De opbouw start ongeveer zes weken voor aanvang van het evenement. Vanaf dit moment wordt ook de leveranciersroute qua bebording buiten zichtbaar gemaakt, zie tekening 21 in Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen. Voor de toegang tot het circuit wordt gewerkt met een aanmeldverplichting voor alle vrachtwagens en andere vervoersbewegingen. Op basis van de aanmeldingen wordt gekeken of er op dagniveau knelpunten ontstaan. Wanneer zo'n knelpunt ontstaat, wordt er met de verschillende leveranciers overlegd om spreiding te realiseren over de gehele dag.

14.6.2 Openbare ruimte

In de openbare ruimte is het ook noodzakelijk bepaalde opbouw uit te voeren van bijvoorbeeld de busstations, de fietsenstallingen, het hekwerk rondom de duinen, etc. Hiervoor zijn ook verkeersmaatregelen nodig in de vorm van onder andere afsluitingen en parkeerverboden. Uit onderstaande tabel zijn de grove ingangstijdstippen af te lezen van de verschillende parkeerterreinen en andere gebieden die aan de openbare ruimte worden onttrokken.

week			33, ma	di	wo	do	vr	za	zo	34, ma	di	wo	do	vr	za	zo	35, ma	di	wo	do	vr
datum			14-aug	15-aug	16-aug	17-aug	18-aug	19-aug	20-aug	21-aug	22-aug	23-aug	24-aug	25-aug	26-aug	27-aug	28-aug	29-aug	30-aug	31-aug	1-sep
parkeerlocatie	Locatie	PCH tekening																			
A1	De Zuid (500 pp)	ja J2								5:00											
A1	De Zuid (volledig)	ja J2										21:00				23:00					
A2	Friedhoffplein	ja J2										21:00				23:00					
B	LDC-garage	nee I3												5:00							
D	Fauvageplein	ja I2											21:00			23:00					
E	Barnaart 10	ja H2											21:00			23:00					
F	Barnaart 9 (Portimao)	nee H2											21:00			23:00					
G1	Barnaart 8 (Monza)	nee G3											21:00				5:00				
G2	Barnaart 8 (PON)	nee G3											21:00			23:00					
H1	Barnaart 7	ja F3	23:00														23:00				23:00
H2	Barnaart 7	ja F3								7:00							23:00				
H3	Barnaart 6	ja F3										7:00					23:00				
J	Barnaart 4+5	ja F3								7:00							23:00				
1	Barnaart 1/Off-site	nee D5										22:00					5:00				
2	Barnaart 2/Maa5	nee D5/E4										22:00					5:00				
3	Barnaart 3/Hospitality	nee E3/E4										22:00					5:00				
4	Bloemendaal P1	nee D4											21:00				5:00				
5	Bloemendaal P2	nee D4											21:00			22:00					
6	Parkeerplaats Zeeweg (UGS)	nee D8											20:00			23:00					
E4	Stationsplein (Van Speijkstraat/Elzbacherstraat)	nee H2										7:00					16:00				
E4	Korverhal en parkeervakken	nee Camping						00:00					00:00						23:59		
E4	Parkeervakken to NH hotel	nee G3						23:00									05:00				
E4	Touringcarparkeerplaats	nee H2											5:00			23:00					
E4	Centrum (Gasthuisplein, Kleine Krocht, Haltestraat, Wagemakerspad)	nee Side Events											05:00				05:00				
E4	Raadhuisplein (parkeren handhaving)	nee Side Events											05:00			23:00					
E4	Pendelbushaltes Brederodestraat (Media)	nee J1											05:00			23:00					
E4	Pendelbushaltes Brederodestraat (VIP)	nee J1											21:00			23:00					
E4	Pendelbushaltes Brederodestraat (Paddock Club)	nee J1											21:00			23:00					
ntb	Sporthal/Ijsbaan Haarlem	nee D15											21:00			23:00					
ntb	Parkeerplaats Ereveld (Zeeweg)	nee D8											20:00			23:00					
ntb	Kleverlaan, parkeervakken bij Iepenlaan	nee E15												01:00		23:00					
ntb	Van Alphenstraat voor rotonde Zeeweg	nee G3							23:00								5:00				
ntb	Flemingstraat in-/uitrit Baku	nee H4/H5											21:00			23:00					
ntb	Frederik Hendrikstraat	nee J1											21:00			23:00					
ntb	Verbod stil te staan Doctor Jacobus P. Th	nee Camping											21:00			23:00					
	handhaving/slepen																				
	00:00 betreft tijden tbv parkeerverbod																				

Figuur 44 Onttrekken parkeerterreinen aan openbare ruimte

Tijdens de op- en afbouw worden verkeersregelaars ingezet om de werkzaamheden veilig te kunnen laten plaatsvinden. De tijden van deze inzet worden in een latere fase bepaald en afgestemd met de wegbeheerder in Zandvoort.

De dagelijkse horeca-bevoorrading en vuilafvoer van het circuit vindt, gedurende het evenement, plaats buiten de in-/uitstroom. Hierbij worden zoveel als mogelijk de nachtelijke uren gebruikt. De uren overdag zijn op voorhand echter niet uit te sluiten, omdat de bevoorrading sterk afhankelijk is van de omgevingsfactoren.

14.6.3 Bruggen

Het plaatsen van de bruggen vergt enige voorbereiding, doordat de brugdekken moeten worden ingehesen. Hiervoor is het noodzakelijk de weg volledig voor het verkeer af te sluiten. In onderstaand schema is de opbouw van de bruggen weergegeven. Voor de opbouw van de bruggen zijn separate verkeersmaatregeltekeningen opgesteld. De afsluiting van de rijbanen geschiedt tussen 20:00u en 24:00u per brug. Dit om de hinder voor Zandvoort zo minimaal mogelijk te houden.

Projectnummer	Constructie	Specials	omschrijving	Opbouw vanaf	Breek vanaf	18-aug	19-aug	20-aug	21-aug	22-aug	23-aug	24-aug	25-aug	26-aug	27-aug	28-aug	29-aug	30-aug	31-aug	1-sep
H20032	Brug Koper paasdam	Bridge 4 meter	410 - Brug 420 - Trap links 430 - Trap rechts																	
	Brug Rotorde Barnaart	Bridge 6 meter	200 - Brug 210 - Trap circuit kant 220 - Trap rechts																	
	Brug Van speijkstraat	Bridge 6 meter	310 - Brug 320 - Trap links 330 - Trap rechts																	

Figuur 45 op- en afbouwschema bruggen

14.6.4 FOM

Onder de op- en afbouw wordt ook de operatie van FOM geschaard. De FOM komt tussen de 10 dagen en 1 dag voor het evenement. Hun aanvoer bedraagt ongeveer 350 vrachtwagens.

Bij de afbouw is het noodzakelijk dat de FOM-vrachtwagens spoedig kunnen instromen op het circuit en weer veilig kunnen uitstromen. In 2023 wordt, de uitstroom van de vrachtwagens (zowel losse trekkers, als trekker-oplegger combinaties) as vrijgelaten indien het Support Paddock ook daadwerkelijk leeg is. De vrachtwagens worden per drie toegelaten, de verwachting is dat dit ongeveer 50 wagens betreft.

15 Hulpdiensten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de specifieke zaken die zijn afgesproken voor de hulpdiensten, zodat er één overzicht is waarin alle afspraken zijn vastgelegd waar deze de mobiliteit raken.

15.3 Spoorwegovergang Wethouder van Essenweg Halfweg

De spoorwegovergang in de Wethouder van Essenweg te Halfweg is, net als alle andere spoorwegovergangen in de Haarlemmermeer en Bloemendaal, afgesloten voor het reguliere verkeer. Dit is noodzakelijk om de treinenloop veilig te kunnen realiseren.

Doordat de Veiligheidsregio Kennemerland ook het gebied ten noorden van de spoorlijn tot zijn verzorgingsgebied heeft, moet deze voor hulpdiensten openblijven. De hulpdiensten moeten bij een gesloten overweg anders te ver omrijden en halen dan de wettelijk verplichte aanrijtijden niet. Daarom is alleen deze spoorwegovergang, mits er geen trein aan komt, beschikbaar voor hulpdiensten onder Prio 1. Voor verplaatsingen of surveillance is deze locatie niet beschikbaar om risico's op storingen te beperken.

15.4 Spoorwegovergang Van Lennepweg Zandvoort

De spoorwegovergang is, net als de andere spoorwegovergang in Zandvoort, afgesloten voor het reguliere verkeer. Dit is noodzakelijk om de treinenloop veilig te kunnen realiseren.

De Veiligheidsregio Kennemerland wil in verband met de bezetting in de nachtelijke uren (23:59u tot 06:00u) de mogelijkheid openhouden om vanaf Kazerne Noord uit te rukken. Het is daarbij wenselijk dat de brandweer in dit tijdsblok gebruik kan maken van de spoorwegovergang om snel in Zandvoort-Zuid te geraken. De brandweer moet bij een gesloten overweg anders te ver omrijden en halen dan de wettelijk verplichte aanrijtijden niet. Daarom is alleen deze spoorwegovergang, mits er geen trein aan komt, beschikbaar voor hulpdiensten onder Prio 1. Bij de overweg staat aan weerszijden één verkeersregelaar die voor de hulpdiensten de bouwhekken zal openen en sluiten. Voor verplaatsingen of surveillance is deze locatie niet beschikbaar om risico's op storingen te beperken. Van de spoorwegovergang blijven de bomen en lichten werken. De bellen worden, in verband met de leefbaarheid, afgeschakeld.

16 Communicatie

Voor het welslagen van alle maatregelen is goede communicatie één van de essentiële voorwaarden. Wanneer mensen het doel begrijpen van een maatregel en de voordelen voor hen inzien, is de opvolging vele malen groter. Daarnaast ontstaat zo de mogelijkheid dat een zelfcorrigerend systeem ontstaat, waarbij mensen elkaar gaan aanspreken. Om dit doel te bereiken, worden diverse momenten en media gekozen om te communiceren. In dit hoofdstuk wordt enkel de communicatie omtrent de mobiliteit toegelicht.

16.1 Vervoersticketverkoop

De communicatie rondom de verkoop van vervoerstickets wordt door DGP zelf opgepakt. Via het DGP-platform wordt hier richting de klant over gecommuniceerd. Het startmoment hiervoor is 25 mei 2023.

16.2 Communicatie over afsluitingen en verkeersmaatregelen

De communicatie over afsluitingen (inclusief spoorwegovergangen) en verkeersmaatregelen ligt primair, vanuit de reguliere taakverdelingen, bij de wegbeheerders. DGP ondersteunt in het opstellen en controleert, indien gewenst, als plan-eigenaar de te communiceren informatie op juistheid en compleetheid. Verder informeert DGP haar klanten nadrukkelijk over de do's en don'ts rondom de afsluitingen en het gedrag dat wordt verwacht op de weg naar de DGP toe. DGP neemt haar rol als gastheer van het evenement zeer serieus en ziet ook haar verantwoordelijkheid hierin.

16.2.1 Vooraankondigingen

Voor alle afsluitingen van wegen worden twee weken vooraf, conform de CROW-richtlijn 96B, vooraankondigingen van de afsluitingen geplaatst. De borden worden op strategische posities geplaatst, zodat er in de omgeving niet een heel geel bordenwoud wordt gerealiseerd. Ditzelfde geldt voor de geldende parkeerverboden.

16.2.2 Bereikbaarheidswebsite

DGP richt op haar eigen website voor de inwoners en bedrijven van de betrokken gemeenten een bereikbaarheidspagina in. Deze pagina geeft per gemeente inzicht in de maatregelen die worden getroffen. Dit overzicht wordt voorzien van een kaart, zodat de gemeente ook hiernaar kunnen verwijzen. Dit alles om het volledige maatregelpakket begrijpelijk bij de inwoners aan te bieden en het opvolgpotentieel te vergroten.

16.3 Communicatie met omgeving gedurende de evenementdagen

DGP is op de eventdagen en in de weken voorafgaand via social media, WhatsApp, SMS, iMessage, per mail en telefonisch benaderbaar voor de bewoners in de omgeving. In een enkel geval wordt een noodnummer gecommuniceerd, bijvoorbeeld aan het bestuur van een VVE op een zeer drukke locatie (Stationsplein) of de zorgverleners. Via diverse platforms kunnen alle bewoners van Zandvoort en omgeving vragen stellen over actuele zaken. DGP stemt voor de beantwoording vooraf een Q&A af met de gemeenten. Bijzondere zaken worden met de operationele leiding van DGP besproken en buiten direct geïnventariseerd, dan wel opgelost. Alle zaken waar DGP niet tot een oplossing kan komen, omdat dit buiten de macht van DGP ligt, worden direct naar het klantcontactcentrum van de gemeente doorgezet, zodat geen enkele vraag tussen de wal en het schip komt te liggen.

17 Operatie

In dit hoofdstuk wordt de operationele uitvoeringsorganisatie van de DGP beschreven. Er wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de organisatie uitvoering geeft aan het voorliggende mobiliteitsplan en hoe zij acteert op afwijkingen die zich tijdens de uitvoering voordoen.

Dit hoofdstuk gaat in op drie aspecten, te weten de operationele mobiliteitsorganisatie van de DGP, het Slotemakersgebouw en de activiteiten die daar plaatsvinden en de wijze waarop DGP data inwint en presenteert aan de stakeholders.

Uit de evaluaties die zijn uitgevoerd na de DGP 2022 zijn diverse verbeterpunten voor de operationele uitvoering bepaald. Belangrijkste leerpunten voor Mobiliteit zijn het aanbrengen van structuur in de uitvoeringsorganisatie, daar waar mogelijk meer werken met vooraf bepaalde acties en draaiboeken, slimmer verzamelen en presenteren van beschikbare mobiliteitsdata en het verbeteren van de inrichting van het OCC. De verbeterpunten komen in dit hoofdstuk aan bod.

Van belang is te beseffen dat de operationele voorbereiding nog volop gaande is en niet alle details daarom in het voorliggende mobiliteitsplan beschreven kunnen worden.

17.1 Structuur organisatie DGP

De uitvoering van het mobiliteitsplan is primair een verantwoordelijkheid van de DGP, wat betekent dat DGP het initiatief neemt in de uitvoering en haar processen zodanig inricht, dat zij in staat is het plan naar behoren uit te voeren. De betrokken wegbeheerders behouden vanzelfsprekend hun eigen reguliere verantwoordelijkheid, maar zijn terughoudend, zodat DGP ruimte heeft om haar verantwoordelijkheid te nemen. In de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Zandvoort is beschreven dat gemeente Zandvoort (en overige wegbeheerders) enkel ingrijpen wanneer het vermoeden bestaat dat DGP haar taak onvoldoende uitvoert of verantwoordelijkheden niet nakomt.

DGP heeft als doel de goede samenwerking, zoals die in de voorbereiding van het evenement met de stakeholders is vormgegeven, tijdens de uitvoering te behouden. DGP is niet alleen te gast in de openbare ruimte, maar ook gastheer van zijn eigen klanten. Vanuit deze verantwoordelijkheid zijn de navolgende structuren opgezet, om de diverse processen op elkaar aan te sluiten.

17.1.1 Operationele organisatie Mobiliteit

Voor de uitvoering is een separate organisatie voor Mobiliteit opgezet. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de aansturing van alle mobiliteits- en veiligheidsvraagstukken van DGP in de openbare ruimte, buiten het circuit, voor zover deze binnen de reikwijdte van het plan liggen en tot de verantwoordelijkheid van DGP behoren. De organisatie wordt formeel geleid door de Manager Mobiliteit en in praktische zin door de Assistent-Manager Mobiliteit, zodat er bij een opschaling geen wisselingen plaatsvinden. De organisatie van DGP steunt op het reguliere informatiefundament dat door de (spoor)wegbeheerders beschikbaar wordt gesteld (bv NDW-data). DGP vult dit aan met haar eigen waarnemingen en informatie. Op deze wijze kan er, in afstemming met de (spoor)wegbeheerders, gestuurd worden in vervoersstromen.

17.4 Stand-by berger (zwaar)

Voor de route van de bussen is gedurende de in-/uitstroom een zware berger beschikbaar om een kapotte bus tijdelijk naar een veilige locatie te verplaatsen. Deze berger zorgt ervoor dat de bus de doorstroming van het pendelverkeer/calamiteitenroute niet (langer) belemmerd. De stand-by berger is op locatie beschikbaar tijdens de instroom tussen 07:00u en 12:00u. In de uitstroom is de berger aanwezig tussen 16:00u en 21:00u.

18 Offsite productie en crew

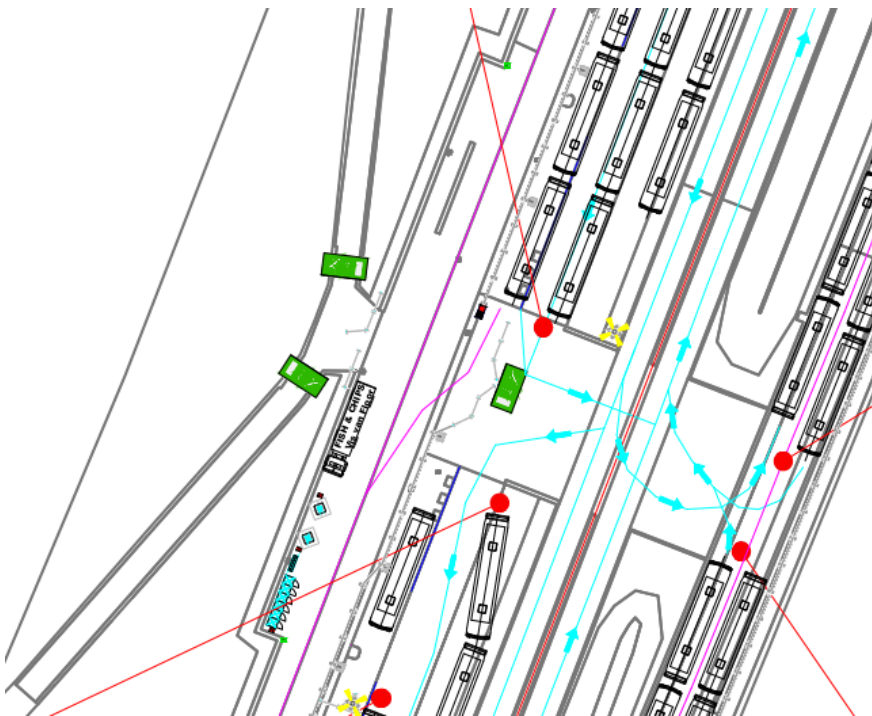
In het gebied rondom het circuit en daarbuiten worden diverse maatregelen getroffen om de voetgangersstromen, maar ook de crew te faciliteren. In dit hoofdstuk worden enkele zaken hierover nader toegelicht.

18.1 Standplaatshouders

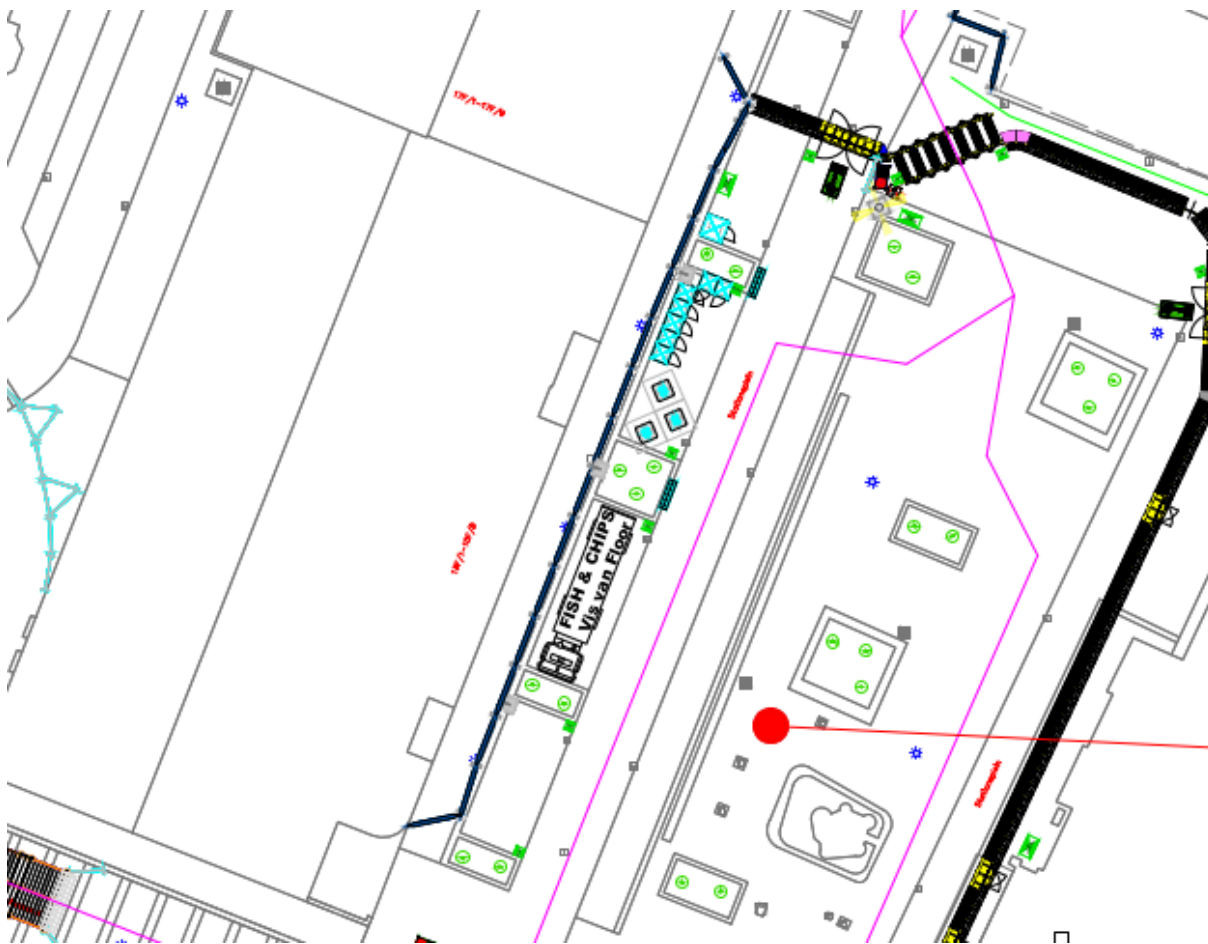
Langs Boulevard Barnaart zitten diverse Standplaatshouders die een doorlopende vergunning hebben voor het verkopen van bijvoorbeeld vis of snacks. DGP hecht er waarde aan dat deze bedrijven profiteren van het aantal extra bezoekers, maar loopt op enkele locaties ook tegen een conflicterend belang aan. Om een win-win situatie te creëren, is in overleg met de ondernemers gekeken naar wat er mogelijk is.

18.1.1 Vis van Floor

Vis van Floor heeft twee verkooppunten die aan de noordzijde van Boulevard Barnaart zijn gevestigd. Boulevard Barnaart wordt gedurende enkele weken onttrokken aan de openbare ruimte, waardoor de spin-off voor Vis van Floor op deze locatie beperkt zal zijn. Om dit te compenseren heeft Vis van Floor een plaats aangeboden gekregen en geaccepteerd op het Stationsplein voor vrijdag tot en met zondag. Het verkooppunt tussen Boulevard Barnaart 2 en 3 zal gedurende de drie dagen worden verplaatst naar de zeezijde, zodat het parkeerterrein volledig ter beschikking komt aan het DGP Busstation.



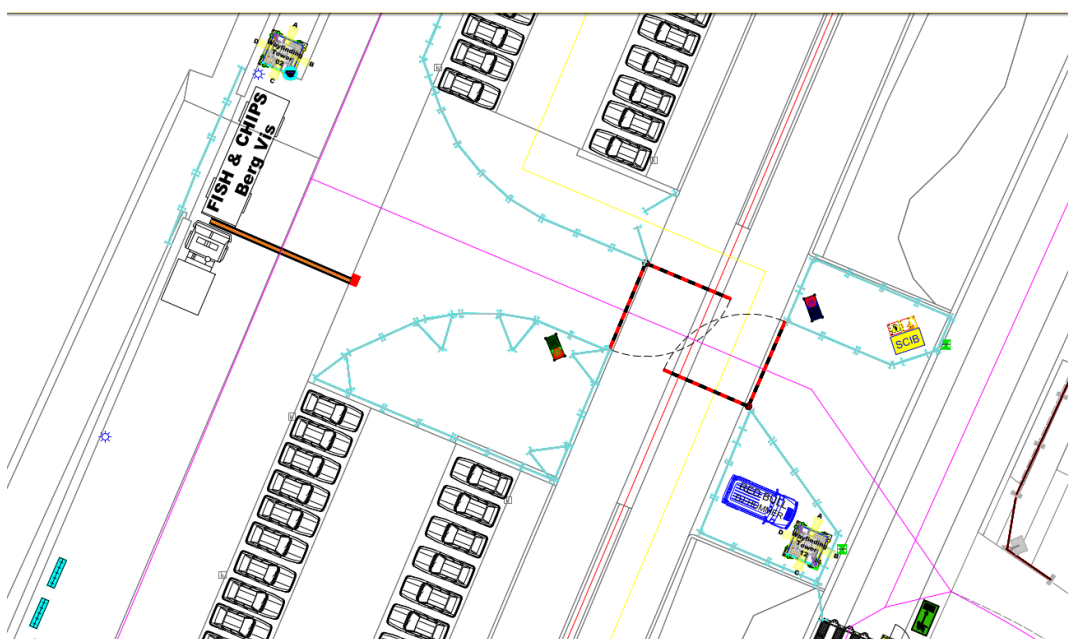
Figuur 50 Tijdelijke standplaats Boulevard Barnaart 2-3



Figuur 51 Tijdelijke standplaats Stationsplein

18.1.2 Berg Vis

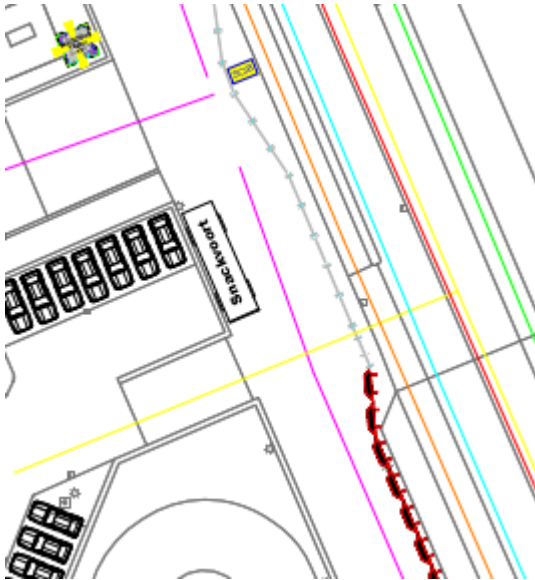
Berg Vis heeft zijn standplaats bij de oversteek naar Gate 1. In 2022 is gebleken dat dit tot een onveilige situatie kan leiden bij massale uitstroom. In overleg tussen gemeente, DGP en Berg Vis wordt gekeken of deze verplaatst kan worden naar de zeezijde ter hoogte van Boulevard Barnaart 4, conform onderstaande figuur.



Figuur 52 Tijdelijke standplaats Boulevard Barnaart

18.1.3 Snackvoort

Snackvoort heeft zijn standplaats bij Boulevard Barnaart 10. Aan de zuidzijde van de opgang versmalt het trottoir, waardoor de loopstroom in combinatie met een wachtrij aan klanten tot ongewenste situaties kan leiden. Met Snackvoort is afgesproken dat zij, tijdens de DGP, aan de andere zijde van de opgang gaat staan. DGP faciliteert het verlengen van de gas-, water- en electraleiding en draagt zorg voor een veilige oversteek voor de auto's die gebruikmaken van Boulevard Barnaart 10.



Figuur 53 Tijdelijke standplaats Boulevard Barnaart 10

18.2 Crew

Gedurende de DGP is het voor crew niet mogelijk om te parkeren in Zandvoort. Ook voor deze doelgroep wordt gekeken naar duurzaamheid. DGP biedt voor haar crew een aantal mogelijkheden aan die in deze paragraaf worden besproken. Daarnaast komen diverse partijen met het reguliere openbaar vervoer (hoofdzakelijk trein) of zelfgeorganiseerd touringcarvervoer.

18.2.1 Camping

De crewcamping wordt gerealiseerd op de sportvelden aan de Duintjesveldweg in Zandvoort. Hier wordt een 'bring your own' en 'vooropgezette' camping gefaciliteerd. Vanaf hier kunnen de crewleden zelf naar het circuit wandelen. Ook voor de crew is er een mogelijkheid voor een bagagependel.

18.2.2 Hotel

DGP heeft in Hoofddorp een crewhotel opgericht. Via een boekingsplatform kunnen leveranciers hier kamers reserveren. Er gaat conform een nader te bepalen dienstregeling een pendelbus rijden van en naar het hotel. Deze bus halteert in Zandvoort voor het NH-hotel. De crew stapt hier uit en loopt in oostelijke richting naar Gate 3, men steekt daar bij de bestaande voetgangersoversteekplaats over.

18.2.3 Parkeren

Het crewparkeren wordt gefaciliteerd op de Bazaar in Beverwijk. Het parkeren is alleen mogelijk voor mensen die niet op een andere wijze kunnen reizen of waarvan de werktijd niet aansluit op het reguliere openbaar vervoer.

18.3 Do&Co

Op het moment van vrijgeven van dit plan is er nog geen definitieve overeenkomst met DO&CO over de keuken. Vanuit DGP ligt er een voorstel om de keuken te realiseren op het parkeerterrein Paap in Zandvoort. Hiervoor zijn geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk. De hoeveelheid transport die voor deze locatie noodzakelijk is, is beperkt en daardoor passend binnen het mobiliteitsplan. De aan- en afvoer wordt afgestemd op de in- en uitstroomtijden van de bezoekers.

19 Risicodossier

Vanuit Mobiliteit is ervoor gekozen een integraal risicodossier te maken voor zowel de voorbereiding, als de uitvoering. In het risicodossier worden alle zorgen/risico's, die gedurende het proces worden geïdentificeerd, opgenomen en beheerst. Na de genomen beheersmaatregelen kan het voorkomen dat er nog een (aanvaardbaar) restrisico overblijft, deze staat ook vermeld.

Dit dossier heeft als doel om te komen tot een beheersing van het gehele proces. Stakeholders kunnen hun zorgen uiten en herkennen deze dan ook in het dossier. Daarnaast is traceerbaar hoe DGP met de zorgen/risico's omgaat.

20 Monitoring en evaluatie

De monitoring en evaluatie bestaat uit twee delen. Het monitoren gebeurt gedurende de evenementdagen en achteraf wordt er een evaluatie uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden beide onderdelen beschreven.

20.1 Monitoring verkeer

In het mobiliteitscentrum wordt het verkeer via de verschillende platforms (o.a. Google Traffic en NDW) gemonitord. Op basis van deze gegevens wordt gekeken welke stroom verkeer er nog verwacht kan worden. Daarnaast komt hier ook de informatie vanaf de parkeerplaatsen, fietsenstallingen, NS-station, busstations en de entrees van het circuit samen. Op basis van deze informatie is er een actueel beeld te maken en kan er met de modal split vergeleken worden hoe de in- of uitstroom verloopt.

Naast dat er naar de harde data wordt gekeken, wordt ook social media gevolgd. Door een continue omgevingsanalyse worden knelpunten direct gesignaleerd en kan er ook direct op worden gereageerd. Dit kan enerzijds door bijvoorbeeld een motorverkeersregelaar aan te sturen of Politie in te zetten. Anderzijds kan ook op social media direct worden gereageerd op onjuiste berichtgeving of vragen. Zo kunnen verwachtingen continu worden gemanaged.

De verkeersregelaars op motor hebben een belangrijke taak in de beeldvorming rondom de monitoring. Zij kunnen ter plaatse kijken, bijsturen en inzicht geven via de bodycams.

20.1.1 Monitoring touringcars

De touringcars zijn deels voorzien van track&trace. Hiermee is de doorstroming op de busroute te monitoren en kunnen knelpunten snel worden geïdentificeerd.

20.2 Evaluatie

De evaluatie vindt op verschillende momenten in verschillende gremia plaats. In deze paragraaf wordt onderscheid gemaakt tussen deze momenten en groepen.

20.2.1 Operationele evaluatie

Dagelijks na iedere in- en uitstroom wordt, binnen Mobiliteit, integraal geëvalueerd. Op basis van het logboek worden leerpunten voor de volgende dag benoemd en worden zaken uitgezet om te verbeteren. De informatiemanager van DGP is verantwoordelijk voor de vastlegging van de afspraken en de borging van uitvoering.

20.2.2 Evaluatie onder bezoekers

Elke twee uur wordt op basis van social media een analyse gemaakt over de klachten onder de bezoekers op het gebied van mobiliteit. Deze worden geïdentificeerd en de verbeteringen voor de volgende dag worden geïmplementeerd.

20.2.3 Evaluatie onder bewoners in het gehele invloedsgebied

Vanuit onze social media webcare registreren wij alle klachten en afhandeling. Zo krijgen we een goed beeld van de ervaringen in het gebied en waar de grootste knelpunten zitten. Deze worden dagelijks bekeken om voor de volgende dag weer te verbeteren.

20.2.4 Evaluatie op basis van verworven data

Naast de 'softe' evaluatie zet DGP ook in op het analyseren van diverse data. Deze data wordt gedurende het weekend vergaard en wordt gebruikt om de aannames te toetsen die zijn gedaan in het opstellen van de modal split, de capaciteitsbepaling van de fietspaden en de capaciteitsbepaling voor het autoverkeer. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de navolgende databronnen:

- Bezoekers op basis van woonplaats en vervoerskeuze;
- Aantal geparkeerde voertuigen op de P+Bike;
- Aantal geparkeerde (brom)fietsen per locatie en verloop van vulling;
- Aantal treinreizigers door middel van telpunten op Stationsplein (in- en uitstroom);
- Aantal MaaS touringcars (uitgesplitst naar parkeren en niet-parkeren) en bezetting;
- Instroom per gate bij het circuit;
- Aantal ingezette beheersmaatregelen per modaliteit in relatie tot intensiteit.

20.2.5 Evaluatie ambtelijk niveau

Binnen een maand na het evenement wordt een overleg gevoerd met diverse stakeholders. In dit overleg wordt geëvalueerd over de leerpunten in het proces en de uitvoering. Deze evaluatie wordt deels schriftelijk en deels interactief, met behulp van de menti-meter, gehouden. Deze leerervaringen worden samengevat tot één eindevaluatie vanuit DGP met input vanuit de (spoor)wegbeheerders, OV-vervoerders en hulpdiensten.

Bijlage I: Modal Split 2023

	Normaal weer		Slecht weer	
Stappen	5,00%	5.878	5,00%	5.878
Lopen (Inwoners lokaal)	1,18%	1.387	1,18%	1.387
Lopen (Overnachting lokaal)	3,82%	4.491	3,82%	4.491
Trappen	39,00%	45.852	31,44%	36.963
Fiets (Inwoners en overnachters regio)	30,75%	36.152	23,69%	27.852
Snorfietsen/Bromfietsen	2,50%	2.939	2,00%	2.351
P+Bike (huur)	2,00%	2.351	2,00%	2.351
P+Bike (bring your own)	2,00%	2.351	2,00%	2.351
P+Bike (eigen gelegenheid)	1,75%	2.057	1,75%	2.057
Openbaar Vervoer	37,00%	43.500	42,50%	49.966
OV-Trein	32,00%	37.622	35,50%	41.737
OV-Bus	5,00%	5.878	7,00%	8.230
MaaS	17,00%	19.987	19,06%	22.408
Personenauto	0,00%	-	0,00%	-
Overige				
Taxi				
Helicopter	2,00%	2.351	2,00%	2.351
Mindervaliden	0,87%	1.023	0,87%	1.023
Hospitality parkeren	0,20%	235	0,20%	235

Bijlage IV: Instemming betrokken partijen

Hieronder de tabel met goedkeuringen. De onderliggers zijn opvraagbaar bij DGP.

Tekeningnummer	Omschrijving	Versie	Status BUKO	datum verzonden door DGP	deadline
Bijlage XIV	Inzetschema Verkeersregelaars			11-4-2023 20:45	24-4-2023
	Lijnenplan Lokaal				
	Lijnenplan Regionaal				
23.07.0018.3	Raster Zandvoort	4	Definitief	11-4-2023 20:45	24-4-2023
23.07.0018.4	Instroom P+B Noordwijk	2	Definitief	5-3-2023 18:56	22-3-2023
23.07.0018.5	Uitstroom P+H Noordwijk	2	Definitief	5-3-2023 18:56	22-3-2023
	Calamiteitenroute DGP				
23.07.0018.17	Spoorwegovergang Liedeweg	1	Definitief	28-2-2023 10:24	7-3-2023
23.07.0018.18	Spoorovergang Wethouder van Essenweg	1	Definitief	28-2-2023 10:29	7-3-2023
23.07.0018.19	Spoorovergang Batterijweg	1	Definitief	28-2-2023 10:27	7-3-2023
23.07.0018.20	538 Village (DGP Camping)	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.21	Leveranciers DGP	2	Definitief	16-3-2023 12:14	22-3-2023
23.07.0018.22	Parkeren bazaar	4	Definitief	5-4-2023 08:00	22-3-2023
23.07.0018.23	Side events Zandvoort (onderdeel raster)	2	Definitief		7-apr
23.07.0018.26	Inhijzen en uithijsen brug Van Speijkstraat	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.27	Situatietekening brugvan Speijkstraat	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.31	Extra route Santspoort	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.32	Wayfinding DGP	2	Definitief	11-4-2023 20:45	24-4-2023
23.07.0018.40	Afsluiting busbaan	1	Definitief	5-3-2023 19:04	22-3-2023
23.07.0018.41	Opbouw brug van Speijkstraat (trap)	1	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.42	Situatietekening brug Koper Passerel	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.43	Opbouw brug Koper Passerel	1	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.44	Situatietekening brug rotonde	1	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.45	Inhijzen en uithijsen brug Rotonde Fase 1	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.46	Inhijzen en uithijsen brug Rotonde Fase 2	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.50	Inhijzen en uithijsen brug Koper-Passarel	2	Definitief	6-3-2023 08:30	22-3-2023
23.07.0018.51	DGP Evenementengebieden	1	Definitief	7-3-2023 17:10	22-3-2023
23.07.0018.53	N206 bakens	1	Definitief	16-3-2023 12:11	22-3-2023
DGP2023-MP-001	Mobiliteitsplan	A	definitief	11-4-2023 20:45	24-4-2023
	nog geen reactie ontvangen				
	Akkoord wegbeheerder/hulpdienst				
	Akkoord onder voorbehoud				
	tekeningen definitief en akkoord bevonden				

Bijlage V: Plan van Aanpak doorlaatbewijzen

Bijlage VI: Risicodossier

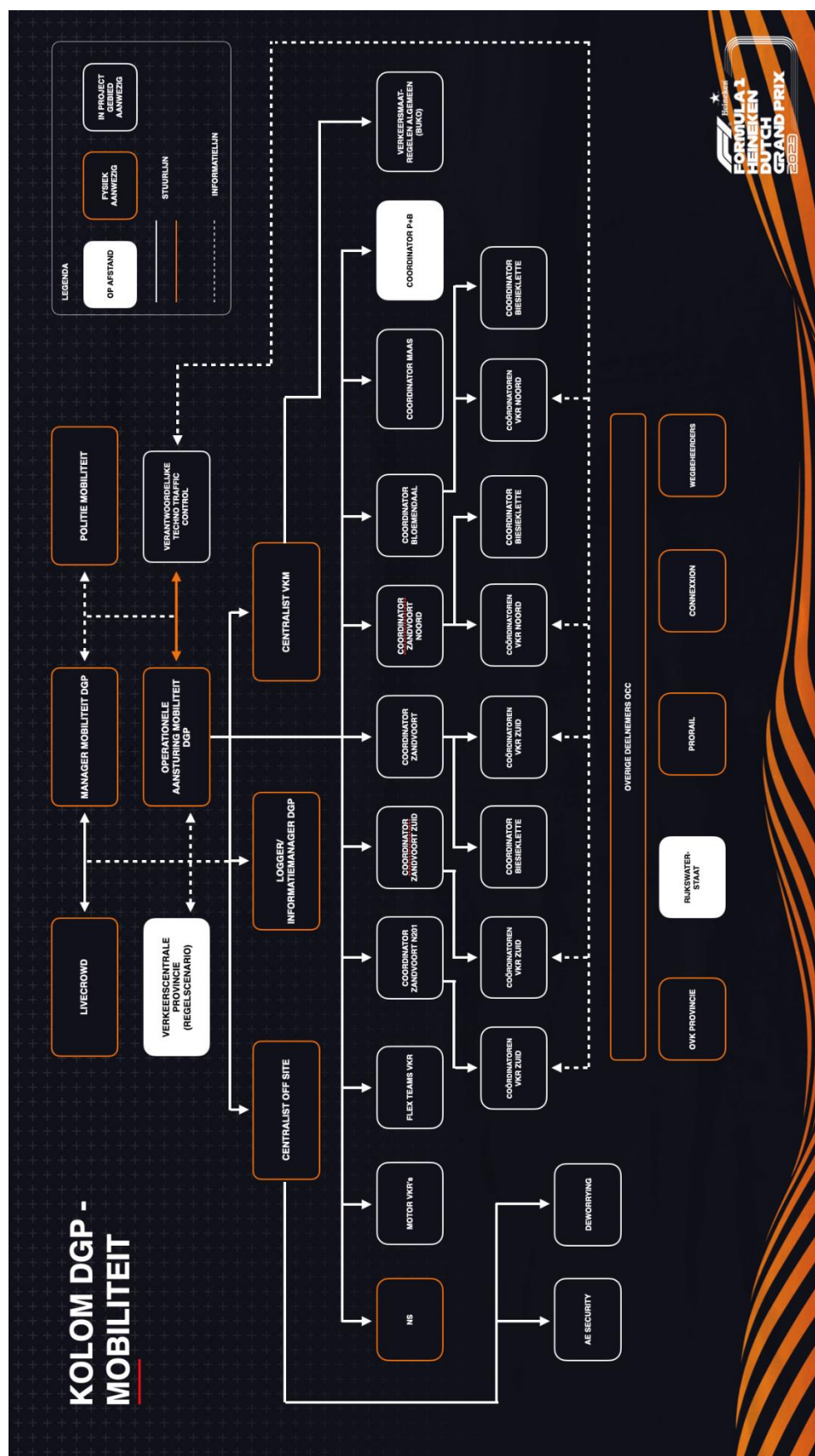
Bijlage VII: Lijnenplan regionaal

Bijlage VIII: Lijnenplan lokaal

Bijlage IX: Tekeningenlijst verkeersmaatregelen

	Lijnenplan Lokaal
	Lijnenplan Regionaal
23.07.0018.3	Raster Zandvoort
23.07.0018.4	Instroom P+B Noordwijk
23.07.0018.5	Uitstroom P+B Noordwijk
	Calamiteitenroute DGP
23.07.0018.17	Spoorwegovergang Liedeweg
23.07.0018.18	Spoorovergang Wethouder van Essenweg
23.07.0018.19	Spoorovergang Batterijweg
23.07.0018.20	538 Village (DGP Camping)
23.07.0018.21	Leveranciers DGP
23.07.0018.22	Parkeren bazaar
23.07.0018.23	Side events Zandvoort
23.07.0018.26	Opbouw brug van Speijkstraat
23.07.0018.27	Situatietekening brug van Speijkstraat
23.07.0018.31	Extra route Santpoort
23.07.0018.32	Wayfinding DGP
23.07.0018.39	PON-Route
23.07.0018.40	Afsluiting busbaan
23.07.0018.41	Opbouw brug van Speijkstraat (trap)
23.07.0018.42	Situatietekening brug Koper Passerel
23.07.0018.43	Opbouw brug Koper Passerel
23.07.0018.44	Situatietekening brug rotonde
23.07.0018.45	Opbouw fase 1 brug rotonde
23.07.0018.46	Opbouw fase 2 brug rotonde
23.07.0018.51	DGP Evenementengebieden
23.07.0018.53	N206 bakens

Bijlage X: Overzicht operatie Mobiliteit



Bijlage XI: Wayfinding

Bijlage XII: Reactietabel review Mobiliteitsplan revisie A02

Bijlage XIII: Tekeningen Off site productie

Bijlage XIV: Inzetschema verkeersregelaars

Bijlage XV: Inzetschema beveiliging offsite

Bijlage XVI: Rij-instructie vrachtwagens FOM

Bijlage XVII: Regelscenario dynamische wayfinding