

MOBILITEITSPLAN

VERTROUWELIJK



Opdrachtgever: DGP Race B.V.

Documentnummer: DGP2021-MP-001

Revisie: A

Status: Definitief

Datum: 1 juni 2021

© 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.

Inleiding

Het is echt waar! Na 36 jaar keert de Formule 1 terug in Zandvoort! Wie had dat drie jaar geleden kunnen denken? Op initiatief van het Circuit Zandvoort en SportVibes en later met medewerking van TIG Sports en natuurlijke de unanieme steun van de gemeenteraad in Zandvoort, is het gelukt om de koningsklasse van de autosport naar Nederland te halen.

De editie die in 2020 zou plaatsvinden heeft vanwege Corona geen doorgang gevonden en is verplaatst naar 3-5 september 2021. Het concept van het evenement blijft in basis gelijk. De planvorming van 2020 wordt aangepast en aangescherpt en aangeleverd als nieuwe, op zichzelf staande versies.

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 DGP. Dit plan is gebaseerd op een maximaal aantal bezoekers en houdt, vooralsnog, geen rekening met de impact van COVID-19 maatregelen.

Daarnaast bevat het maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid en veiligheid in Zandvoort en de gemeente daaromheen (Bloemendaal, Heemstede, Haarlem, Velsen, Haarlemmermeer, Noordwijk en Lisse) te behouden en mitigerende maatregelen om eventueel (negatieve) impact op bewoners en ondernemers te beperken.

Het plan voor de editie 2021 is gebaseerd op het, in samenwerking met alle betrokken stakeholders en ambtelijke partners, opgestelde plan in 2020 dat als bijlage aan de verleende evenementenvergunning voor 2020 zat.

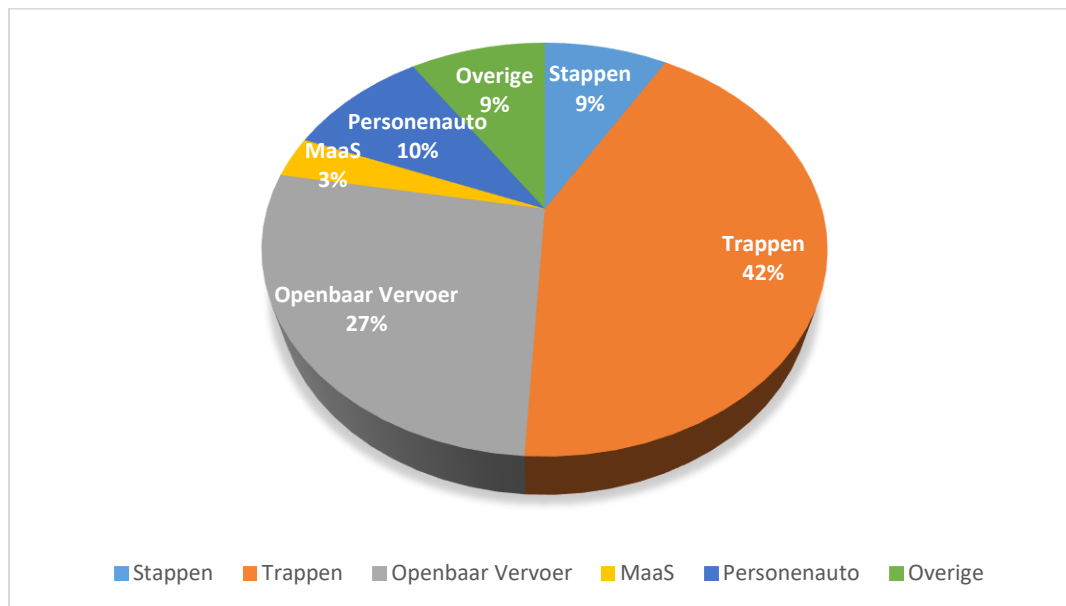
Het is evident dat de maatregelen die voor een planbaar evenement van deze orde ingrijpender zijn dan op een reguliere stranddag. Echter dient niet uit het oog te worden verloren dat er minder autoverkeer naar Zandvoort en Bloemendaal komt, omdat een deel van de parkeerplaatsen afgesloten is en aan de 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 2020. 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 DGP weer en de uitgangspunten die de grondslag van dit plan vormen. In hoofdstuk vijfde staat de modal split centraal inclusief de modal spread. In de volgende hoofdstukken wordt, 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' is toegelicht. Hoofdstuk acht gaat in op het Openbaar vervoer. Hoofdstuk negen is gewijd aan Mobility as a Service waarin het touringcarvervoer centraal staat. In hoofdstuk tien is de personenauto beschreven en tevens de motor meegenomen. Daarnaast is hier de informatie rondom de pendelbussen en hospitality terug te vinden. Naast deze categorieën zijn in hoofdstuk elf alle overige vervoerswijze opgenomen. Hoofdstuk twaalf geeft de cijfermatige onderbouwing weer van alle locaties, zodat rekenkundig aantoonbaar is dat het systeem werkt. De verkeersmaatregelen die nodig zijn worden in hoofdstuk dertien toegelicht. Voor de hulpdiensten is alle specifieke informatie overzichtelijk weergegeven in hoofdstuk veertien. Communicatie is een belangrijk onderdeel in het welslagen van het plan. De details zijn in hoofdstuk vijftien opgenomen. Om straks alles strak tot uitvoer te brengen is de operatie in hoofdstuk zestien beschreven. In hoofdstuk zeventien is het risicodossier beschreven. Hoofdstuk achttien sluit af met de monitoring en evaluatie.

1 Samenvatting

Het mobiliteitsplan Dutch Grand Prix 2021 is voortgebouwd op het fundament dat er vanuit de vergunningsverlening in 2020 lag. Het plan heeft een nieuw jasje gekregen doordat de structuur van het document is aangepast aan de onderdelen uit het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility As A Service en Personenauto's. Dit principe is de vertaling van de duurzaamheidsambitie van de DGP voor het onderdeel mobiliteit.

In aanloop naar het evenement wordt een modal split vastgesteld waarop de voorbereiding van het evenement plaats vindt. De vigerende modal split is (voor de zondag) hieronder weergegeven.



Figuur 1 modal split zondag 2021

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, waarbij alleen voetgangers 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'. Ring 3 strekt zich uit tot aan de N208. Achterliggende gedachte van deze maatregelen is om de leefbaarheid en de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten in het gebied te waarborgen. De bezoekers van de DGP die met de auto willen komen af te vangen in de wijde omgeving om wildparkeren te voorkomen. De ringenstructuur voor Ring 2 gaat in op donderdag 2 september 0:01uur tot en met maandag 6 september 5:00u. Ring 3 en 4 zijn meer gekoppeld aan de instroom van de DGP. Deze zijn dagelijks (vrijdag 3 tot en met zondag 5 september) actief tussen 4:00u en 15:00u. Behoudens de pendelbusroute (Kleverlaan – Zijlweg) deze zijn 3 tot en met 5 september tot 23:00u afgesloten.

De aansturing van de gehele DGP-operatie geschiedt binnen het 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.

4 Mobiliteit DGP

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de basispijlers 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 2021, waarbij de trein en de fiets een prominente plaats krijgen, realiseren wij een beheersing van de verkeersstromen waarbij de leefbaarheid en veiligheid in Zandvoort en omliggende gemeente behouden blijft.

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 Bestuurlijke uitgangspunten

In de aanloop naar de DGP 2020 zijn door de bestuurlijke partners van de toen betrokken gemeenten uitgangspunten vastgesteld die als houvast dienen bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan. De uitgangspunten zijn op 10-10-2019 herzien en vastgesteld in het bestuurlijk overleg van woensdag 16-10-2019. Doordat deze uitgangspunten in 2019 zijn vastgesteld kan het zijn dat sommige punten nu wat anders overkomen. Er is voor gekozen de teksten ongewijzigd te laten.

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. Sideprogrammering 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 bestemmingsverkeer¹ 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).

¹ Bestemmingsverkeer: mensen die wonen, werken of verblijven in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee.

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.
12. Kaartjes worden al in de zomer van 2019 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. Onderdeel van dit plan is een afspraak over het afstemmen van het effectgebied waar DGP verantwoordelijk voor is. Het mobiliteitsplan wordt voorgelegd aan de regiobestuurders in het BO. De bestuurders adviseren de burgemeester van Zandvoort die uiteindelijk beslist over het mobiliteitsplan.
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) en aan de zuidzijde de N201 (Zandvoortselaan). Gedurende de DGP zijn alle grote parkeerterreinen binnen de bebouwde kom van Zandvoort 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. Indien we ons hier aan de voorzijde niet op prepareren is de kans groot dat er een volledig verkeersinfarct ontstaat. Dit heeft dan tot gevolg dat de veiligheid en leefbaarheid in Zandvoort en de aanliggende gemeenten in gevaar komt.

Om dit te voorkomen worden vanaf woensdag 1 september 20:00u tot maandag 6 september 5:00u in het gebied rondom het CM.com circuit 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 blijft.

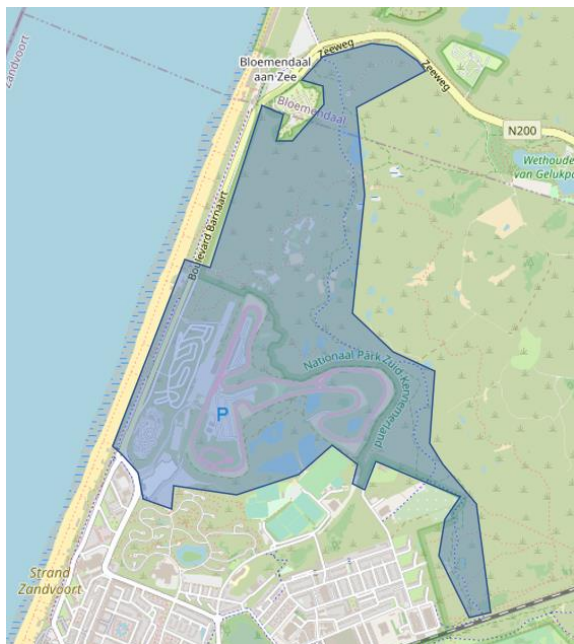
4.4.1 Systematiek ringen

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 indien het hier ook echt mag komen, wil dit niet zeggen dat er geen vertragingen ontstaan. Alle gebruikers die gebruik maken 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 verkeersvrije zone waarbinnen specifieke doelgroepen (pendelbus, hulpdiensten, hospitality en bewoners) worden gefaciliteerd. Dit gebied is ook afgesloten om wild parkeren te voorkomen.
4. Ring 4: dit is het gebied waar het doorgaande verkeer zoveel als mogelijk wordt geweerd en verkeer zoveel als mogelijk op de doorgaande provinciale wegen wordt gehouden.

4.4.2 Ring 1

Ring 1 betreft het evenemententerrein en het gebied waarbinnen geen verkeer mogelijk is gedurende de event-dagen. 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

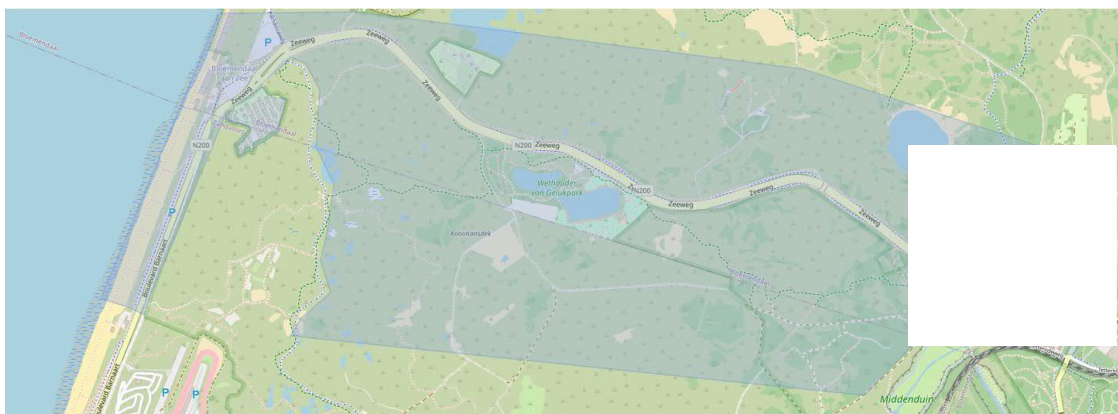
Ring 2 betreft het verkeersluwe gebied waarbinnen alleen specifieke gebruikers met een motorvoertuig worden toegelaten. Het gebied is vrij om te betreden te voet of met een (brom-)fiets. Hieronder volgt een niet-limitatieve opsomming van de gebruikers die met een gemotoriseerd voertuig (niet zijnde bromfiets)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

- 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 Beyond gerelateerd verkeer;
- Vooraf aangemelde leveranciers van bedrijven binnen Ring 2;
- Pakket-/bezorg-servicediensten in de breedste zin van het woord;
- Openbaar Vervoer;
- Vooraf aangemelde gasten van recreatiewoningen/hotels of andere verblijflocaties met toeristisch oogmerk danwel kampeerplaats;
- Bussen voor aanvoer van gasten naar ondernemers in Zandvoort;
- Verloskundige/kraamverzorgende of andere medische of paramedische beroepen;
- Uitvaartondernemers;
- Vooraf aangemelde Wijkverpleging/Thuiszorg/Mantelzorgers;
- Personen met een hulpverlenende taak bij ongevallen en/of rampen;
- Bezoekers van rouwdiensten/begrafenissen.

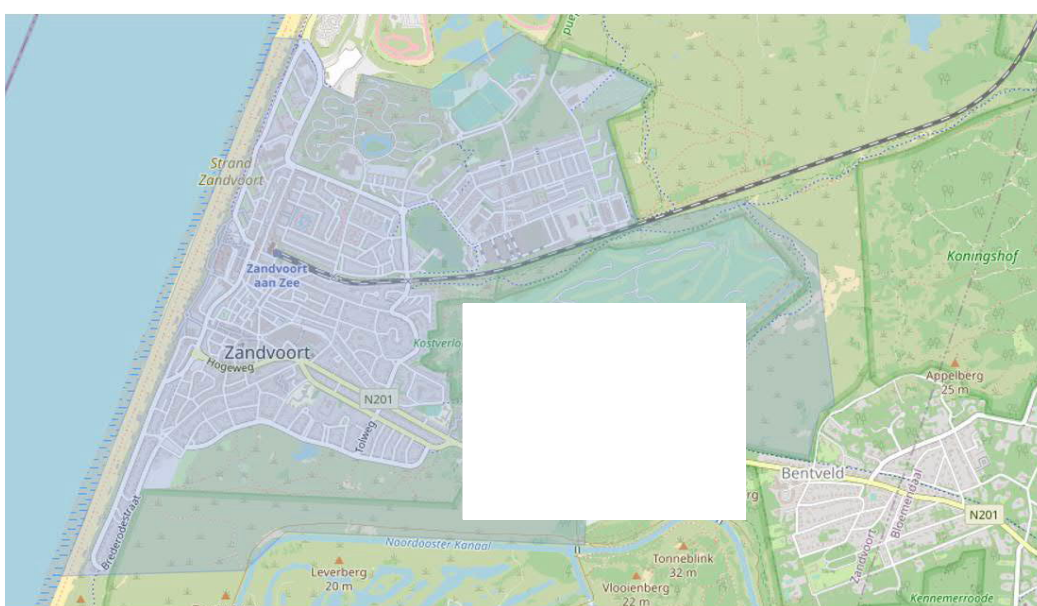
Bovengenoemde categorieën krijgen vooraf de mogelijkheid zich te registreren om in aanmerking te komen voor een doorlaatbewijs. Het doorlaatbewijs wordt enkele dagen voorafgaand aan het evenement op adres door of namens de wegbeheerders verstrekt en bevat een uniek kenmerk waardoor kopiëren niet mogelijk is. Op deze manier is inzichtelijk hoeveel voertuigen toegang hebben, 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 VI bijgevoegd.

De geslotenverklaring is, in basis, permanent van toepassing van donderdag 2 september 0:01u tot zondagmiddag 5 september 23:00u. Waarbij de afsluiting van het noordelijk deel van Ring 2 start ter hoogte van de ingang van P1 en uiterlijk donderdag 2 september 20:00u verschuift naar de uiteindelijke locatie bij de rotonde Brouwerskolkweg. Vanwege de zorg om wildparkeerders en wildkampeerders wordt er, op advies van politie, voor gekozen om, mede door het ontbreken van afdoende reguliere parkeerplaatsen, Zandvoort al af te sluiten en toegang middels doorlaatbewijzen plaats te laten vinden. Op deze manier ontstaat er een beheerste situatie in Zandvoort en blijft de leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners maximaal gewaarborgd.

Aan de noordzijde (ten opzichte van het evenementengebied) is het gebied te betreden vanaf de rotonde N200/Brouwerskolkweg. De controleposten bevinden zich aan de oostzijde 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 de Boulevard Barnaart.

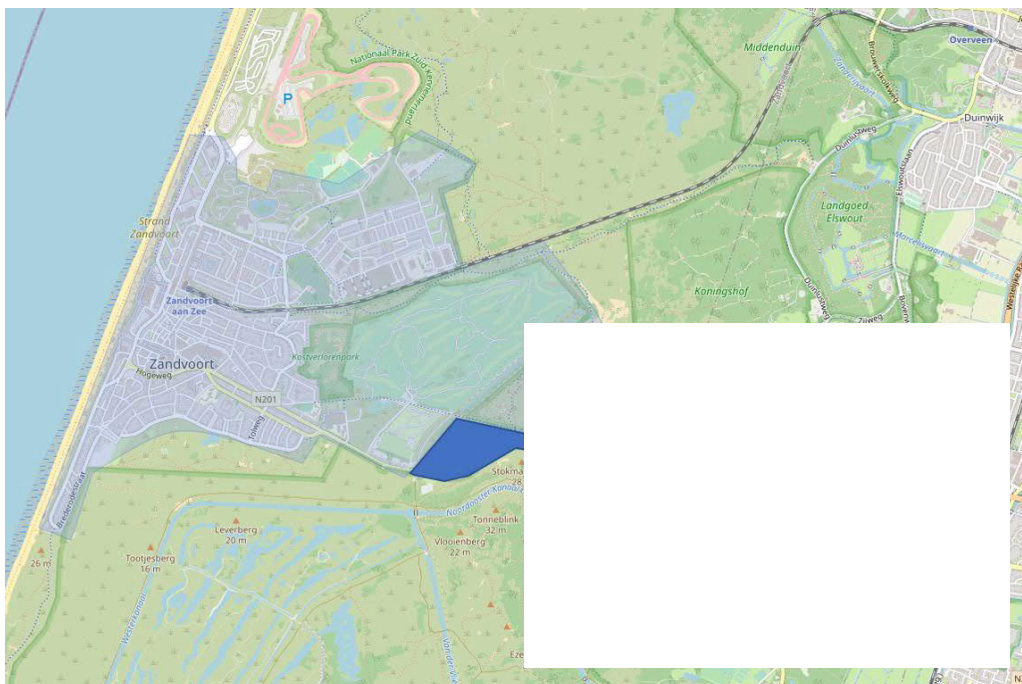


Figuur 3 Ring 2 noordzijde



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 N206. De controle op de vooruitgeschoven post vindt tijdens de instroom op vrijdag, zaterdag en zondag tussen 6:00u en 13:00u 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



Figuur 5 Ring 2 uitbreiding instroom

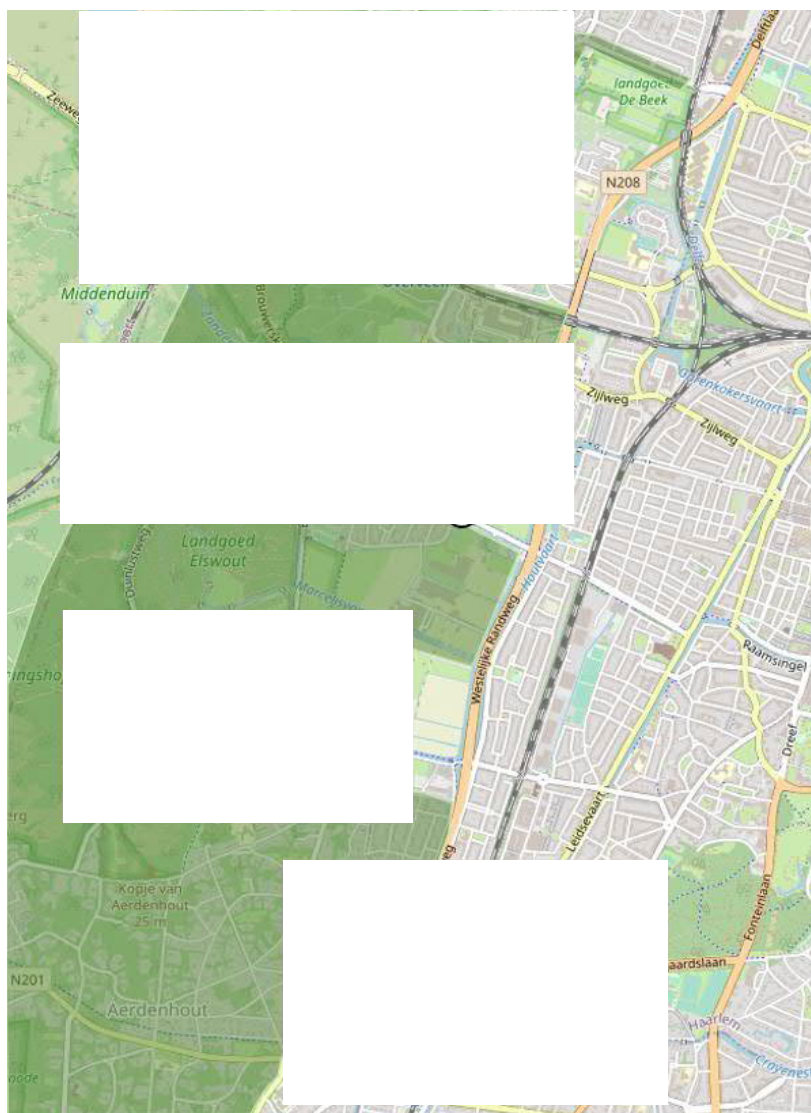
4.4.4 Ring 3

Ring 3 betreft een gebied dan wel wegen die voor het reguliere verkeer zijn afgesloten om sluipverkeer 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.
- Alle doelgroepen die ook toegang hebben tot ring 2.

De geslotenverklaring is, in basis, permanent van toepassing van donderdagavond 2 september 23:00u tot zondagmiddag 5 september 15:00u. Haaks kruisen blijft te allen tijde mogelijk. Echter in deze periode zijn er diverse momenten waarop bewoners/bezoekers ruimer toegang krijgen. [REDACTED]

[REDACTED] 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 verkeersbesluitplichtig bord in de verkeersbesluiten.

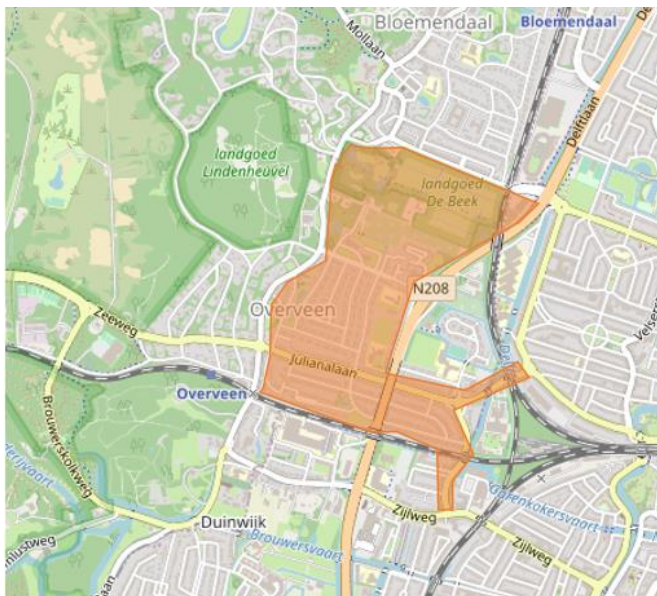


Figuur 6 Ring 3 noordzijde

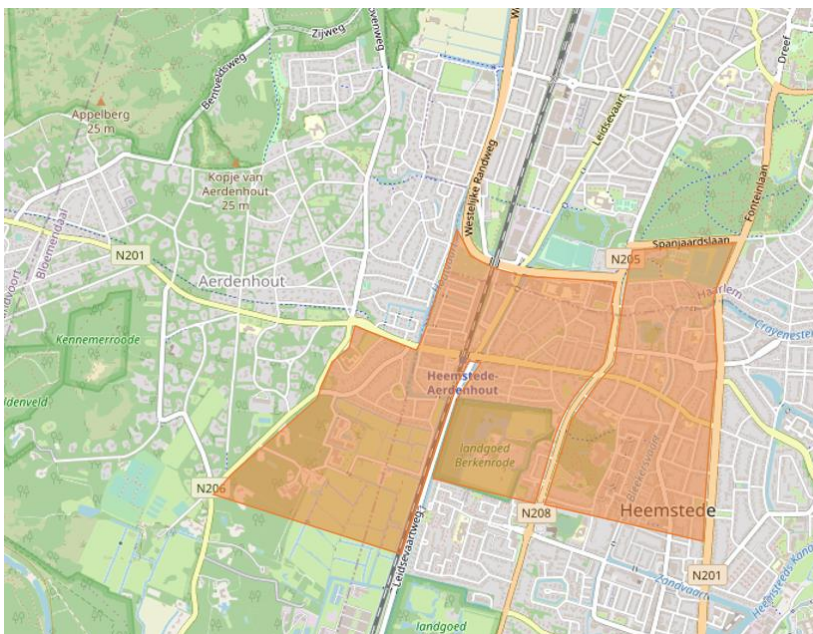
4.4.5 Ring 4

Ring 4 betreft het gebied waarbinnen een autoluwe zone wordt gecreëerd en het doorgaande verkeer wordt geweerd. Dit betreft grofweg het gebied ten westen van de N208. Deze zone moet ervoor zorgen dat enerzijds geen verkapte P+BIKE dan wel Kiss&Ride ontstaat. Anderzijds dat er geen zoekverkeer naar een parkeerplaats in Zandvoort ontstaat voor mensen die denken dat de afsluitingen niet voor hen gelden. Ring 4 betreft het gebied ten westen van de N208/N201, om het verkeer op de doorgaande weg te houden. De ligging van ring 4 is weergegeven in Figuur 8 en Figuur 9.

Ring 4 wordt gekenmerkt door afsluitingen van doorgaande routes. 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 uit komt.



Figuur 8 Ring 4 noordzijde



Figuur 9 Ring 4 zuidzijde

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 WNZ-zuid) zijn eind 2020 en begin 2021 controles uitgevoerd in SPIN/LTC/Melvin op de aanwezigheid van werk in uitvoering op de routes richting Zandvoort, de P+Ride en P+Bike locaties of in het invloedsgebied van deze routes.

Gebleken is dat er 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)

ProRail was voornemens een buitendienststelling op het baanvak ter hoogte van Diemen te realiseren vanwege werkzaamheden. Deze is inmiddels in samenspraak tussen en op kosten van NS, ProRail en DGP verschoven naar een andere datum. Hierdoor zijn er geen raakvlakken op dit gebied.

4.6.3 Evenementen

Bij DGP zijn op dit moment de navolgende raakvlakevenementen bekend:

- Haarlemmermeer: Feestweek Vijfhuizen (zaterdag 4 tot en met zaterdag 11 september). Dit evenement heeft geen effect op de planvorming van DGP;
- Haarlemmermeer: 4 en 5 september Grand Prix festival Nieuw-Vennep. Dit evenement heeft geen effect op de planvorming van DGP;
- Haarlemmermeer: 5 en 6 september evenement in Expo hal Vijfhuizen. Dit evenement heeft geen effect op de planvorming van DGP;
- Haarlem: 5 september Schalkwijk aan Zee, Molenplaspark. Dit evenement heeft geen effect op de planvorming van DGP;
- Zandvoort: side events rondom de DGP georganiseerd door Zandvoort Beyond. Dit evenement is integraal verwerkt in de planvorming van DGP.

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

Deze hoofdcategorieën vallen uiteen in de onderstaande subcategorieën.

Stappen (zie hoofdstuk 7)

Lopen (Inwoners lokaal)

Lopen (Overnachting lokaal)

Trappen (zie hoofdstuk 8)

Fiets (Inwoners regio)

Fiets (Overnachting regio)

Snorfietsen/Bromfietsen

P+Bike (huur)

P+Bike (bring your own)

P+Bike (wild parkeren)

Openbaar Vervoer (zie hoofdstuk 9)

MaaS (zie hoofdstuk 10)

Personenauto (zie hoofdstuk 11)

Motor

Auto

Overige (zie hoofdstuk 12)

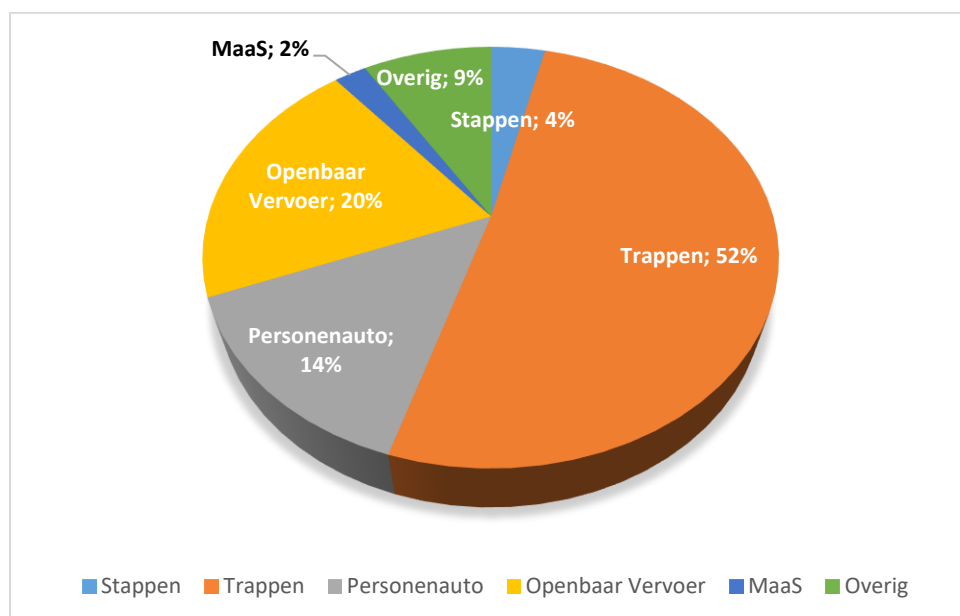
Taxi

Mindervaliden

DGP parkeren

5.1 Enquête 2020

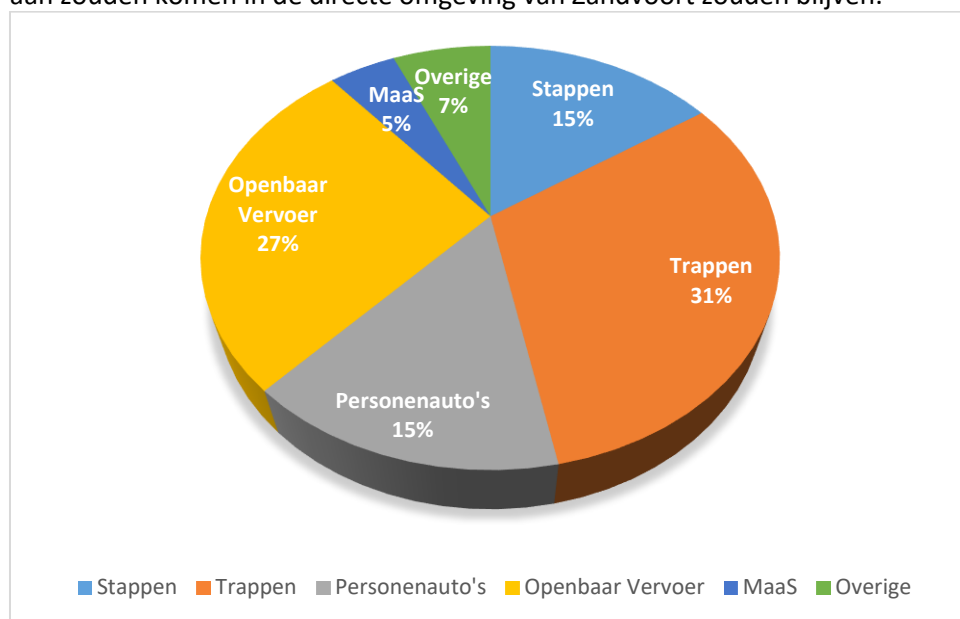
In de aanloop naar de DGP in 2020 is er door DGP onder de kaarthouders een mobiliteitsonderzoek gedaan om te komen tot een onderbouwde Modal Split. Uit dit onderzoek bleek onderstaande modal split. Deze waarden zijn van de zondag (5.927 respondenten), maar de vrijdag en zaterdag wijken slechts 1% af op enkele onderdelen. Daarmee geeft onderstaand figuur een betrouwbare weergave van de uitkomsten van de enquête. De categorie 'anders' is in de enquête niet nader geduid.



Figuur 10 Modal Split gemiddeld vanuit enquête

5.2 Modal Split 2020

In aanloop naar de DGP is de enquête vertaald naar een Modal Split die in het Mobiliteitsplan 2020 is gepresenteerd. Hieronder de verhouding van de percentages voor wederom de zondag. De categorie 'overig' moet worden gelezen als zijnde taxi, mindervaliden en DGP-hospitality-parking. Met name op de vrijdag was de aanname dat het autoverkeer 'groter' zou zijn (22%), omdat op deze dag mensen aan zouden komen in de directe omgeving van Zandvoort zouden blijven.



Figuur 11 Modal Split zondag 2020 uitgangspunt mobiliteitsplan

5.3 Aanpak 2021

Als gevolg van de COVID-19 pandemie is het mogelijk dat mensen een andere motivatie kennen om hun vervoerswijze te kiezen. Tijdens de pandemie is namelijk gebleken dat het openbaar vervoer minder bezet is geweest. Echter tijdens de warme (strand-)dagen van afgelopen zomer in Zandvoort was de trein frequent maximaal gevuld geweest binnen de toen geldende regels (alleen zitplaatsen). Veel meer mensen gingen, al dan niet in de eigen omgeving, meer met de fiets op pad.

Zoals hiervoor beschreven bestaat de kans dat bezoekers van de DGP een andere modaliteitskeuze maken dan vorig jaar. Dit, in combinatie met het hiervoor beschreven ambitieuze doel de DGP de meeste duurzame GP te laten zijn, maakt dat een herijking van de modal split noodzakelijk is.

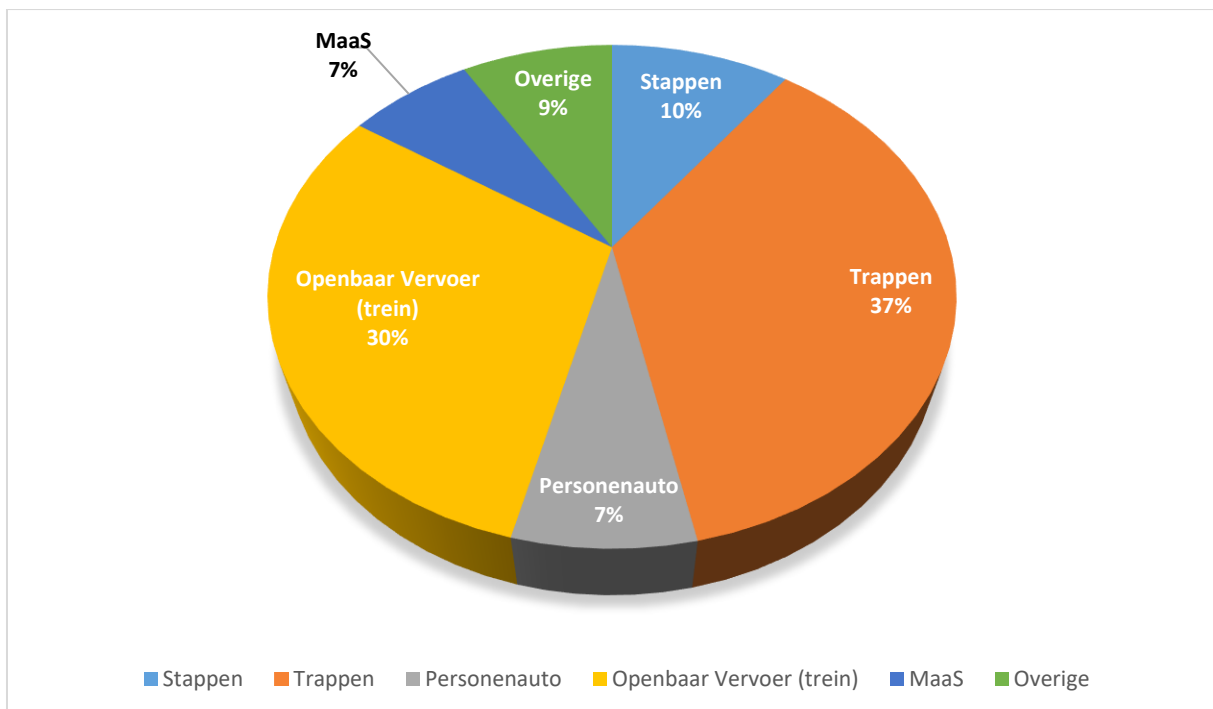
Voor de DGP zijn geen ervaringscijfers uit het verleden beschikbaar en het gebruik van buitenlandse GP's als benchmark is lastig vanwege de verschillen met de locatie van het circuit in Zandvoort.

Om stabiliteit en betrouwbaarheid te krijgen in de modal split, vindt met een 4-trapsraket de modal split tijdens de voorbereiding van het evenement telkens een herijking van de modal split plaats. Op eventuele wijzigingen in de modal split kan op deze wijze snel worden ingespeeld.

Hieronder staan de vier stappen voor de herijking toegelicht.

5.3.1 Trap 1: Streefwaarde 2021

Gedurende de eerste fase van het proces is de meest wenselijke modal split voor 2021 opgesteld. Deze modal split is afgeleid van die van 2020, maar kent op onderdelen een hoger ambitieniveau. Zo is de trein gemaximaliseerd naar 30% (34.000 reizigers), de fiets verhoogd naar 37% (40.800 fietsende bezoekers) en het georganiseerd vervoer verhoogd naar 7% (7.850 reizigers). Dit leidt tot onderstaand figuur.



Figuur 12 Modal Split streefwaarde 2021

Daarin is de toename van de fiets, trein of georganiseerd vervoer allemaal in mindering gebracht op de personenauto (P+RIDE). Dit is passend binnen de ambitie van DGP om de meest duurzame Grand Prix in de wereld te worden.

De ambitie om zo duurzaam te worden en deze modal split na te streven komt tot uiting in de strategie rond het aanbieden van de verschillende vervoersproducten. Op basis van geografische herkomst van onze bezoekers worden in eerste instantie alleen de vervoersproducten: fiets, georganiseerd vervoer en trein ter beschikking gesteld.

Naast dat het moment van keuze en beschikbaar stellen van opties een stuurmechanisme is, is ook de prijsstelling een belangrijk onderdeel. Het is belangrijk dat de fiets en de trein beide prijstechnisch interessanter zijn dan het parkeren met een auto en de daaropvolgende pendelbus. Voor de prijsstelling van de vervoersproducten wordt verwezen naar bijlage XI.

5.3.2 Trap 2: Questionnaire 2021 (1^e herijking)

Om de effecten van de COVID19-pandemie scherp te krijgen is er, als startpunt in de mobiliteitsbenadering van de klanten, voor gekozen om op 16 maart 2021 een questionnaire uit te zetten onder de klanten van DGP. Deze questionnaire is eenvoudiger en minder uitgebreid dan de variant in 2020 en is vooral bedoeld om de modal split te herijken. Daarnaast wordt de ingewonnen informatie direct in onze database gekoppeld, zodat ook wij kunnen volgen of de keuzes in de questionnaire aangegeven ook daadwerkelijk worden toegepast op het moment dat een vervoersproduct wordt aangekocht. Daarnaast wordt de data gebruikt om straks bezoekers gericht te benaderen om hun vervoersproducten aan te schaffen of te bewegen naar een andere vervoerswijze.

5.3.2.1 Algemene informatie uit questionnaire

Vanuit de questionnaire is veel informatie binnengekomen welke is verwerkt in de modal split. Specifiek is per dag gekeken hoe de instroom en uitstroom eruitziet (verwerkt in paragraaf 5.6). Ook is aan klanten gevraagd of hun vervoerskeuze wijzigt wanneer de weersomstandigheden wijzigen. Dit resultaat is verwerkt in paragraaf 12.3.

Ook is gevraagd of men, na de activiteiten op het circuit, nog voornemens is om een hapje te eten in Zandvoort of Bloemendaal aan Zee. Vanuit de questionnaire komen onderstaande getallen naar voren. Deze getallen staan los van de bezoekers van de side events. Mogelijk dat de vraag om een hapje te eten dientengevolge nog groter zal zijn.

Dag	Aantal personen dat na de activiteiten blijft eten in Zandvoort/ Bloemendaal aan Zee (afgeronde waarden)
Vrijdag	<20.000
Zaterdag	>30.000
Zondag	>25.000

Voor de ondernemers en gemeenten ligt hier een mooie uitdaging om deze mensen een mooi einde van de dag aan te bieden.

5.3.2.2 Woensdag

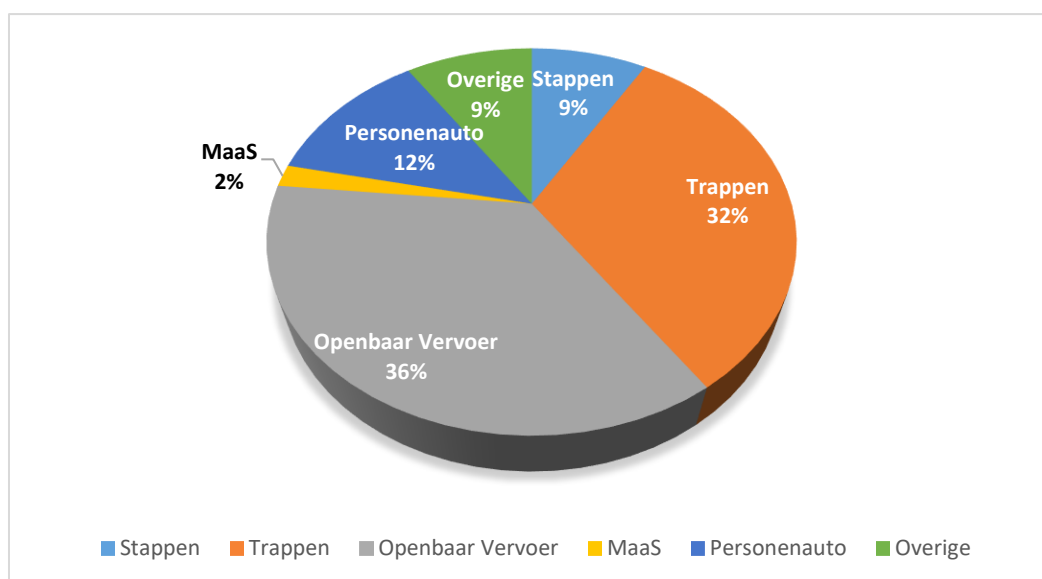
Op woensdag zijn er besloten bijeenkomsten op het circuit voor partners van DGP.

5.3.2.3 Donderdag

Op donderdag zijn er besloten bijeenkomsten op het circuit voor partners van DGP en FOM.

5.3.2.4 Modal split vrijdag

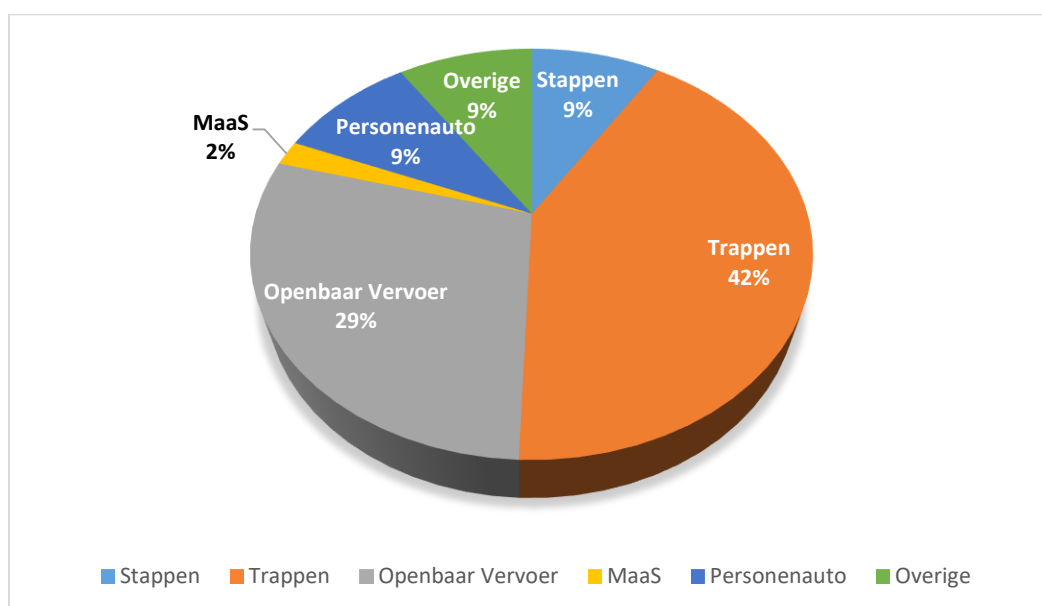
Vanuit de questionnaire is voor de vrijdag de navolgende modal split herleid.



Figuur 13 Modal Split vrijdag 2021

5.3.2.5 Modal split zaterdag

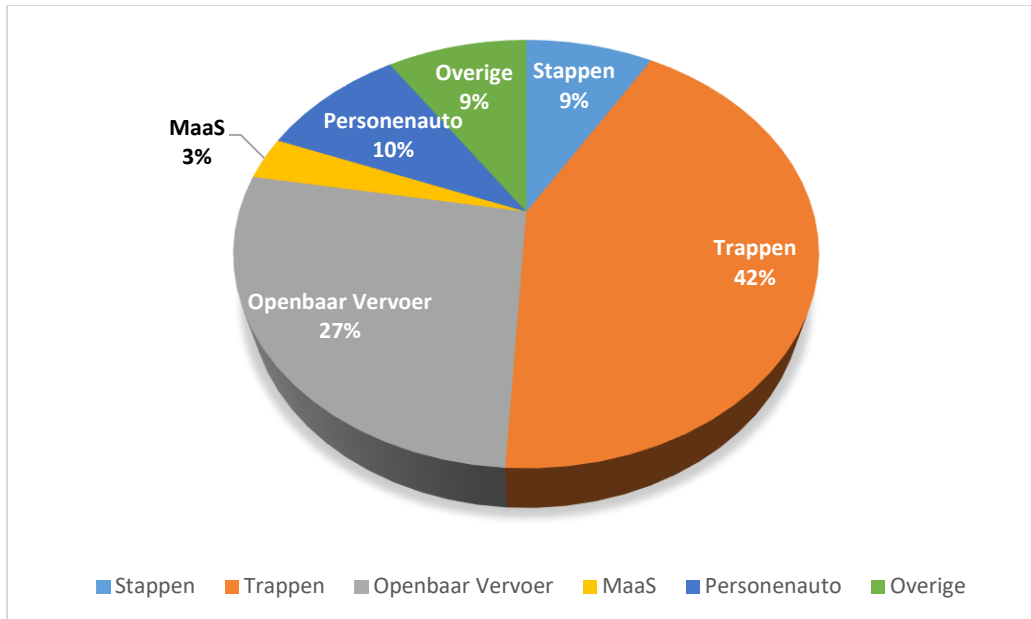
Vanuit de questionnaire is voor de zaterdag de navolgende modal split herleid.



Figuur 14 Modal Split zaterdag 2021

5.3.2.6 Modal split zondag

Vanuit de questionnaire is voor de zondag de navolgende modal split herleid.



Figuur 15 Modal Split zondag 2021

5.3.2.7 Conclusie modal split 2021

Wanneer de modal split wordt vergeleken met de streefwaarde zoals benoemd in paragraaf 5.3.1 dan blijkt dat deze op veel onderdelen overeenkomt. Duidelijk is dat de MaaS optie nog onderbelicht is en dit ten koste gaat van de ambitie om de P+RIDE te minimaliseren. Op vrijdag is goed zichtbaar dat meer gezinnen een bezoek brengen, mede door de actie van JUMBO, waardoor er meer mensen met het openbaar vervoer komen dan in de streefwaarde werd aangenomen. Tussen de zaterdag en de zondag zitten weinig verschillen.

Voor de robuustheid van de modal split wordt verwezen naar het slecht weer scenario, zie hiervoor paragraaf 12.3.

5.3.3 Trap 3: 50% betrouwbaarheid (2^e herijking)

De modal split wordt herzien wanneer 50% van de vervoersbewijzen verkocht zijn. Op dit moment kan, met een hogere mate van zekerheid, worden vastgesteld of de verkoop van vervoersbewijzen in lijn ligt met de modal split. In het vergelijk wordt ook gekeken naar de keuzes aangegeven in de questionnaire en de daadwerkelijke keuzes.

In de voorbereiding (aantallen fietsparkeren, parkeerplaatsen, pendelbussen etc.) kan zo nodig direct een en ander verder worden aangescherpt. Het streven is om dit moment voor de zomervakantie, eind juni 2021 (-10 weken), te bereiken.

De resultaten uit dit vergelijk worden te zijner tijd in een memo beschreven en met de stakeholders gedeeld.

5.3.4 Trap 4: 80% betrouwbaarheid (3^e herijking)

De laatste stap in de modal split wordt gezet wanneer 80% van de vervoersbewijzen is verkocht. Dit is het model waarop alle aantallen definitief worden gemaakt en de laatste aanpassingen in de plannen worden gemaakt. Dit moment zou moeten vallen op -4 weken voor het evenement, eind juli 2021.

De resultaten uit dit vergelijk worden te zijner tijd in een memo beschreven en met de stakeholders gedeeld.

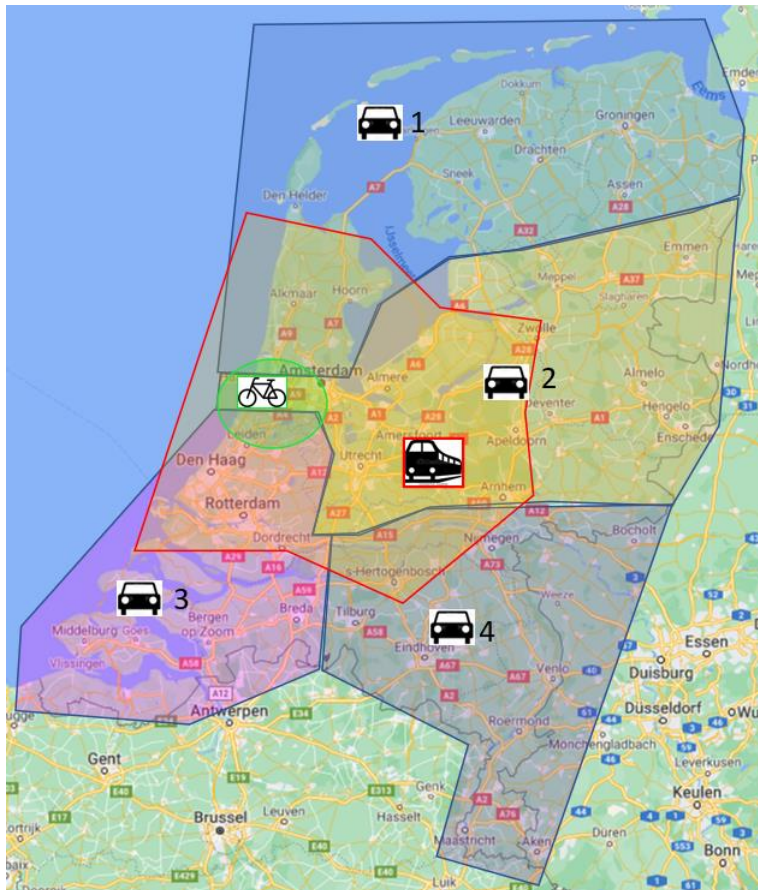
5.4 Cijfermatige uitgangspunten en bezettingsgraden

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	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.
Starttijd instroom	6:00u	Deuren circuit open om 7:00u
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+RIDE	2,5	
Gemiddelde bezettingsgraad auto P+BIKE	2	De gemiddelde fietsendrager kan 2 fietsen kwijt
Gemiddelde bezettingsgraad per pendelbus Bazaar/uur	60	
Gemiddelde bezettingsgraad pendelbus Keukenhof/uur	44	
Gemiddelde bezettingsgraad VIP-parkeren	3	
Gemiddelde bezettingsgraad trein	10.000/uur	Vervoerscapaciteit (bron NS)
Gemiddelde bezettingsgraad touringcars	50	Gebaseerd op ervaringen van Event Travel bij diverse andere evenementen
Gemiddelde bezettingsgraad motoren	1,25	1 op de 4 motoren heeft een passagier
Gemiddelde bezettingsgraad fiets	1	
Gemiddelde bezettingsgraad bromfiets	1,25	1 op de 4 bromfietsen heeft een passagier
Gemiddelde bezettingsgraad taxi	2	

5.5 Geografische verdeling bezoekers en toewijzing

Op basis van de verwachte reistijden is een geografische toedeling gedaan van enerzijds de modaliteiten en anderzijds de parkeerlocaties. Deze kaart wordt gebruikt als vertrekpunt voor de communicatie/marketing om de tickets te verkopen aan de bezoekers. Deze modaliteit gerichte verkoop moet ertoe leiden dat de bezoekers vanzelf, in de door DGP gewenste de modal split worden gepusht. De verkoop richt zich in eerste instantie op de trein, georganiseerd vervoer en de P+BIKE. In een latere fase volgt de P+RIDE.



Figuur 16 Overzicht verdeling parkeerregio's en inzet modaliteiten

In Figuur 16 zijn de regio's als volgt verdeelt over de P+RIDE locaties:

1. P+RIDE Bazaar (Noord-Holland, Groningen en Friesland)
2. P+RIDE Bazaar (en mogelijk gedeeltelijk Keukenhof) (Flevoland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Utrecht)
3. P+RIDE Keukenhof (Zeeland en Zuid-Holland)
4. P+RIDE Keukenhof (Brabant en Limburg)

5.6 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 dit in goede banen te leiden. In de modal split gaan we uit van het aantal bezoekers dat in het betreffende uur aan de gate staat op het circuit. Op de in- en uitstroompunten betekent dit dat de aan-/afvoer eerder of later ligt.

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. Uitgangspunt is dat bij 1 op de 4 adressen in Zandvoort 2 personen overnachten. In totaal geeft dit een potentie aan overnachters van 14.873 personen.

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.

Vanuit de questionnaire komt naar voren dat afgerond 9% van het totaal aantal bezoekers per dag lopend naar het circuit komt.

6.1 Dutch Grand Prix Village

Als onderdeel van het stappen komt er ook een camping op de sportvelden. Deze gasten verblijven op de camping en lopen dagelijks naar het circuit en terug. 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
	1-sep	2-sep	3-sep	4-sep	5-sep	6-sep
Kiss & Ride (Duintjesveldweg)						
Openbaar vervoer (trein of buslijn 81 op woensdag-donderdag of buslijn 80 gedurende gehele periode)						
Fiets (stalling nabij camping)						
P+RIDE (Keukenhof / Bazaar)						
Zelf Parkeren						

² Ervaring 2020

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 bromfietsers die vanuit hun woonadres, verblijfplaats of Park+Bike 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 (gewoon of e-bike)
2. "Bring your own" oftewel de auto met fietsendrager of aanhanger

DGP hecht er waarde aan om beide te faciliteren, mede om daarmee de overlast van wildparkeerders in de omliggende gebieden te beperken, maar ook om onze klanten een alternatief te bieden voor de trein of de pendelbus. Over het algemeen is het eerste weekend van september qua weer gunstiger dan het eerste weekend van mei, maar is het goed te beseffen dat het daglicht twee uur korter duurt dan in mei. Toch is de verwachting dat de gunstige weersomstandigheden positief bijdragen aan de totale hoeveelheid fietsers.

In aanloop naar 2020 is gebleken dat de 'huurfiets' qua aantallen beperkend kunnen zijn. Daarom wordt ook ingezet op een goede verdeling tussen de twee varianten. Nominaal zou de verdeling worden:

1. 5.000-6.000 huurfietsen (2.500-3.000 parkeerplaatsen voor auto's)
2. 6.000-7.000 bring your own (3.000-3.500 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 4. Een voorzichtige inschatting is dat dit gaat om 1.000-2.000 voertuigen.

7.2 Verkoop

De kaartverkoop van de P+BIKE vindt centraal vanuit DGP plaats via het platform van Mobian. Via ons klantportaal kunnen de klanten hun modaliteit kiezen. Hier wordt geografisch op gestuurd, om ervoor te zorgen dat er een goede verdeling staat 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 noodzakelijk. Deze kan worden uitgebreid met een huurfiets of e-bike. De tarieven per dag zijn:

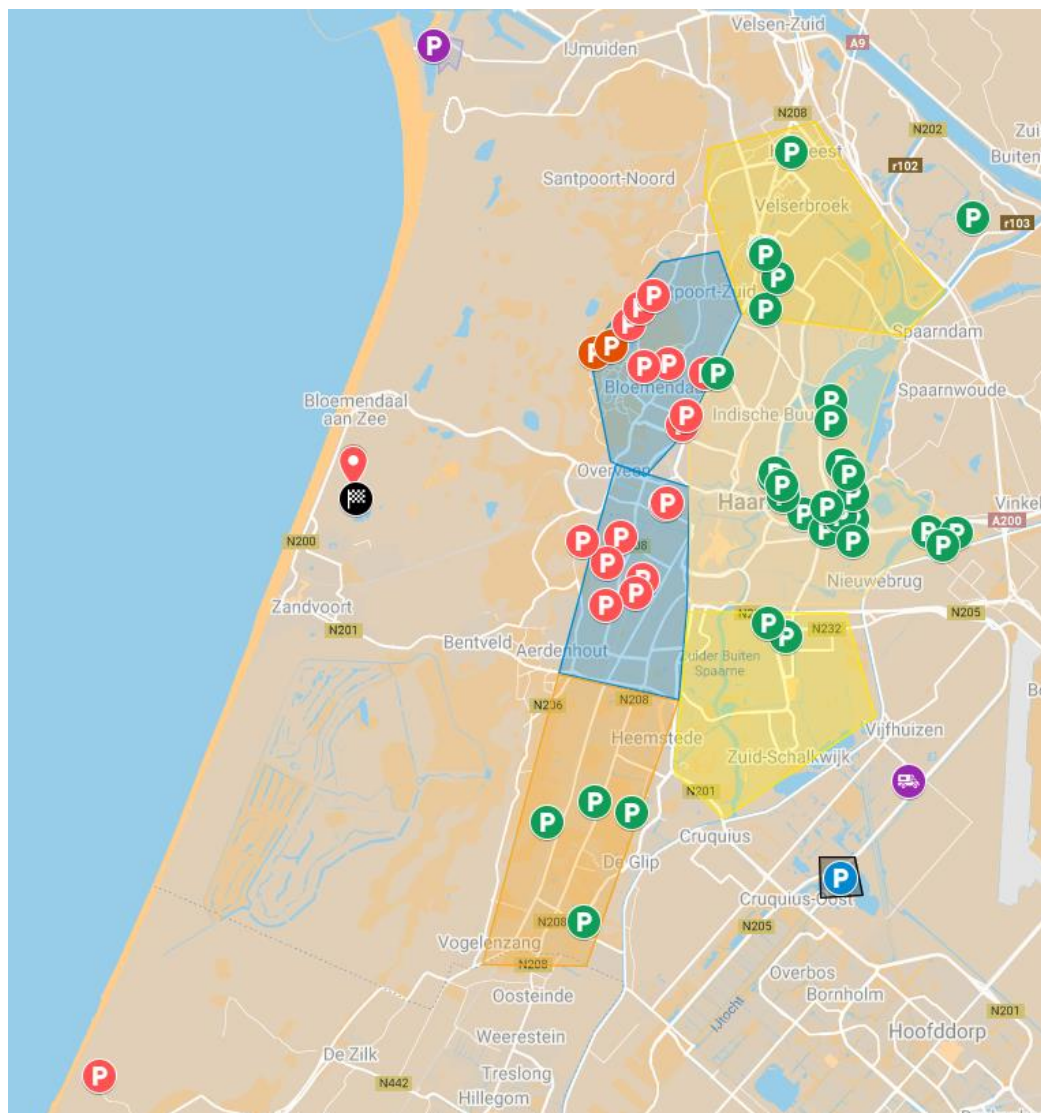
- Parkeerticket € 30,00 (waarbij voor de 'veraf' locaties (>25min fietsen) een vroegboekorting van € 10,- geldt en de prijs uitkomt op € 20,-)
- Huurfiets € 25,00
- Huur e-bike € 37,50

7.3 Locaties Park+Bike

In de (ruime) omgeving van Zandvoort worden P+BIKE-locaties ingericht. Dit zijn de locaties waarbij mensen hun auto parkeren en vervolgens de (eigen) fiets pakken. Hierin onderscheiden we drie soorten locaties:

1. Locaties waar een gehuurde fiets ter beschikking staat (groene en rode bollen);
2. Locaties waar men de auto kan parkeren op een gereserveerde parkeerplaats om de eigen meegenomen fiets van de fietsendrager te pakken (blauwe bol);
3. Een combinatie van 1 en 2 (paarse bol).

In onderstaand kaartje is een overzicht opgenomen van de locaties die als P+BIKE-locatie worden ingezet



Figuur 23 Overzicht locaties P+BIKE³

In bijlage I is een overzichtstabel opgenomen met daarin het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen, de type locatie en de fietsafstand tot de fietsenstalling nabij het circuit. Op de grootschalige locaties (P+BIKE IJmuiden en P+BIKE Hoofddorp houden we een buffer van 10% reservecapaciteit aan.

³ de figuur laat de op dit moment geïnventariseerde locaties waar vandaan de huurfietsen worden ingezet met daarbij de 'bring your own'-locaties. De rode locaties zijn de locaties die op beperkte fietsafstand liggen. De groene locaties zijn de locaties waar een vroegboekorting op geldt. In de komende periode worden de locaties concreet vastgelegd en schuift er nog wat in type en aantal locaties.

Naast de P+BIKE in Hoofddorp is er 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 gestimuleerd, naast het gebruik van het regulier openbaar vervoer (bus).

7.4 Fietsroutes

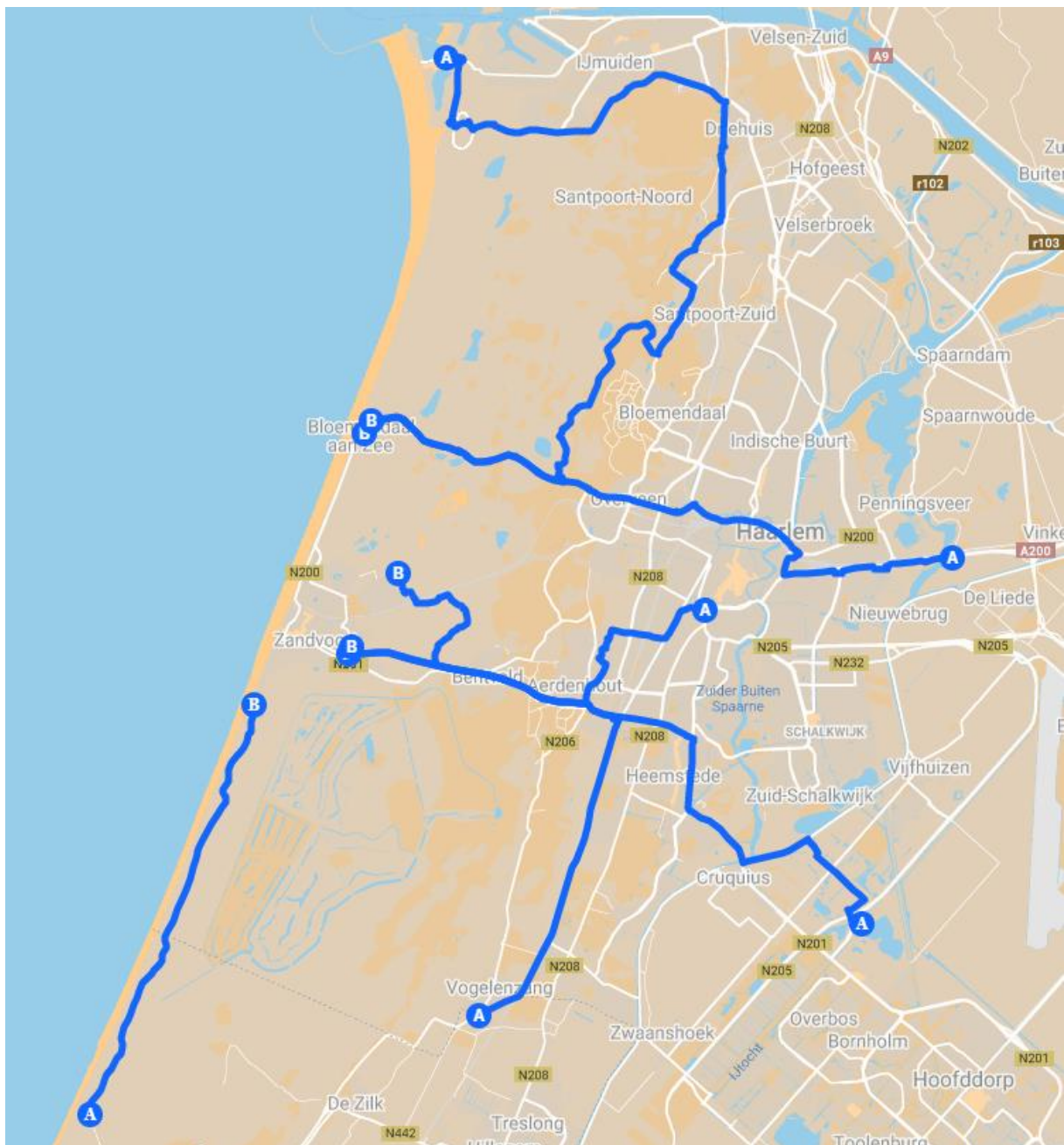
Vanaf de P+BIKE-locatie wordt de fietser via zijn/haar device begeleid naar de fietsparkeerlocaties (zie paragraaf 7.5). Op de 'first mile' worden zij begeleid door borden om hen op weg te helpen naar de vaste bewegwijzering richting Zandvoort. Voor de gebruikers van de P+BIKE-locatie zijn er locaties toegewezen waar alleen zij kunnen parkeren. De locaties liggen, vanuit de fietsrichting, het dichtst bij het circuit. Dit om een stukje meerwaarde te bieden richting de klant. Zo weet men zeker dat men een goede fietsparkeerplaats heeft. De overige fietsparkeerders wordt vooraf gevraagd een fietsparkeerplaats te reserveren. Zo krijgen we beeld bij deze stroom en weten we vooraf dat we voldoende fietsparkeerplaatsen hebben ingericht.

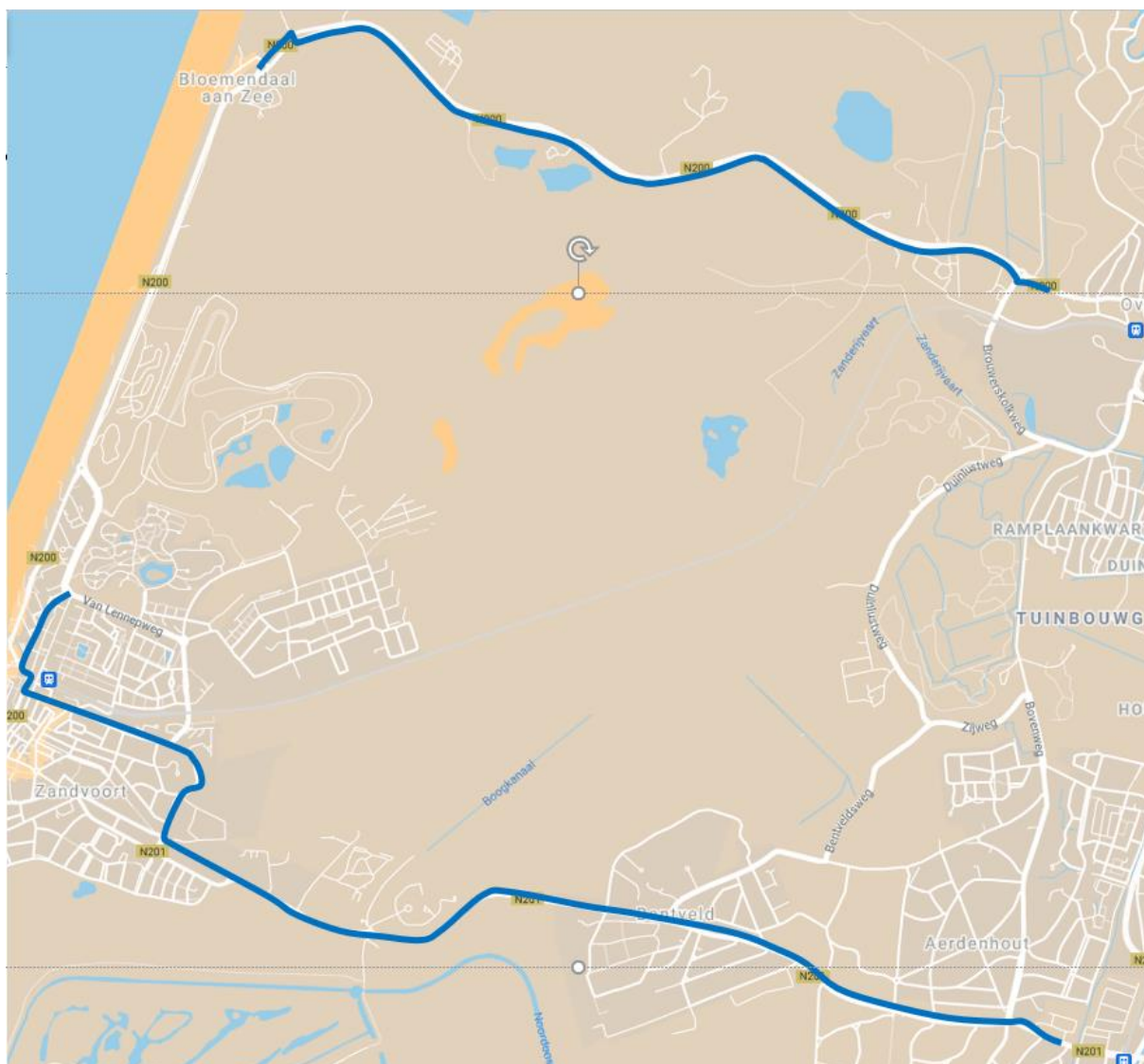
De gekozen fietsroutes kruisen niet gelijkvloers een spoorwegovergang, hierdoor is op dit onderdeel geen aanvullende verkeersbegeleiding nodig. Het is wel mogelijk dat enkele fietsers zelf een route kiezen. Deze enkele fietsers wordt gezien als regulier recreatieve fietser en daarvoor worden geen aanvullende voorzieningen getroffen.

Voor de klanten uit de omgeving die vanaf hun woon/verblijflocaatie komen fietsen worden semi-statische fietsrouteborden geplaatst gekoppeld aan een vul-strategie van de fietsparkeerlocaties. Doel is om vanaf oost naar west de fietsenstallingen te vullen, zodat de fietsers alleen maar door hoeven te fietsen en niet meer te keren en terug te rijden.

De primaire fietsroutes die worden gebruikt zijn in onderstaande figuur weergegeven. In tegenstelling tot de uitwerking in 2020 komt er tussen Noordwijk en Zandvoort geen eenrichtingsverkeer op het fietspad, omdat de intensiteiten dermate laag worden ingeschat dat dit niet tot onoverkomelijke problemen gaat leiden anders dan de reguliere situatie.

Op de fietsroute naar Zandvoort-Noord maakt het fietsverkeer gebruik van een fietstunnel onder de spoorlijn Haarlem-Zandvoort door. Dit tunneltje heeft een beperkte breedte. Op dit punt worden 2 verkeersregelaars en twee beveiligers ingezet om te voorkomen dat er in de tunnel ongevallen gebeuren en de vrije doorgang altijd gewaarborgd is.





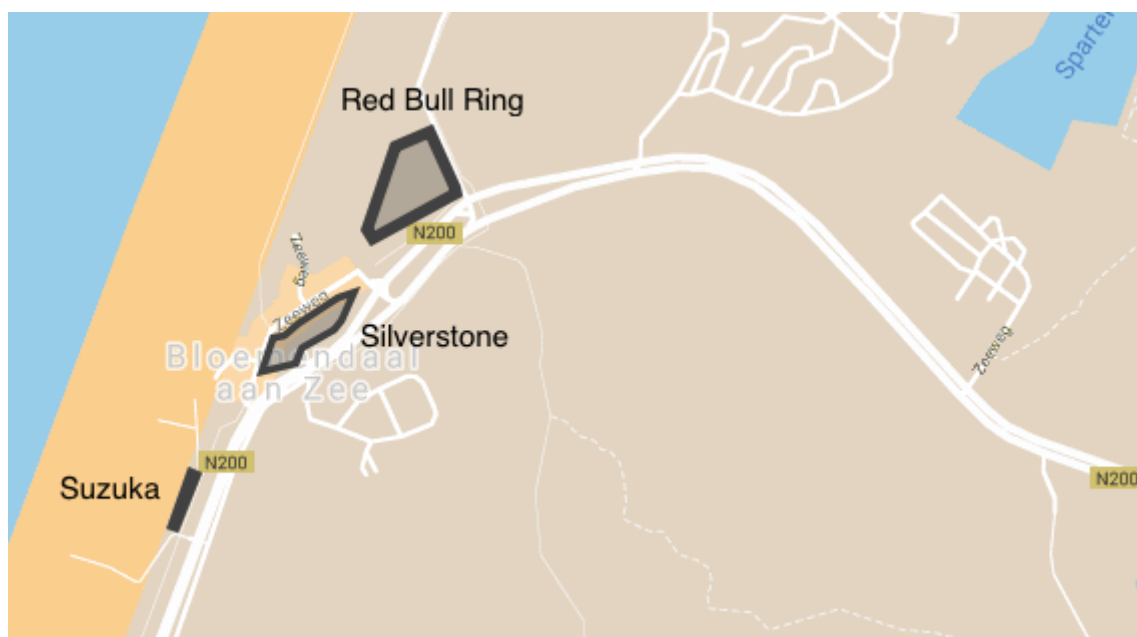
Figuur 25 overzicht primaire bromfietsroutes

7.6 (Brom-/Snor-)Fietsenstallingen

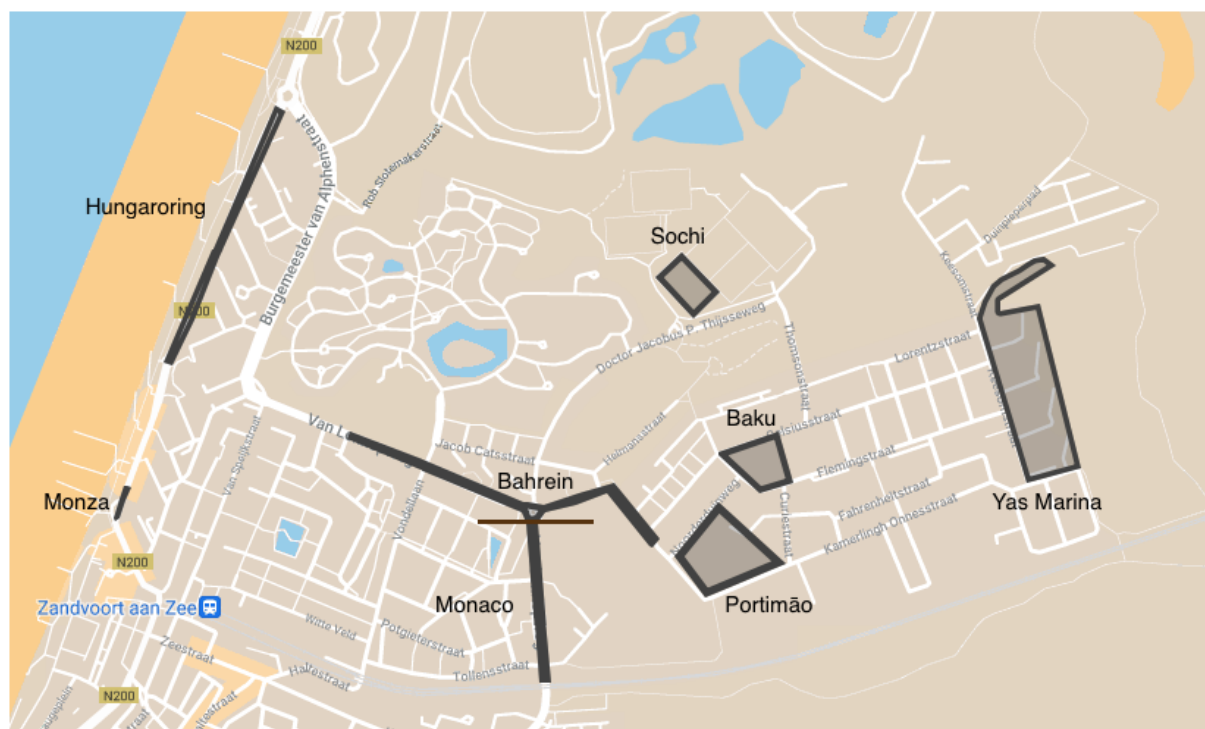
In Zandvoort en Bloemendaal aan Zee worden diverse pop-up fietsenstallingen gerealiseerd. In onderstaand overzicht zijn de locaties opgenomen en de grootte van de fietsenstalling. In deze stallingen worden zowel (brom-/snor-) fietsenstallingen weer gegeven.

Locatie fietsenstallingen	Locatiennaam	Capaciteit
P2 (Bloemendaal)	Red Bull Ring	14.000
Boulevard Barnaart 1 (Bloemendaal)	Suzuka (fiets)	280
Boulevard Barnaart	Hungaroring	2.000
Van Lennepweg	Bahrein	5.020
Duintjesveldweg/Hockeyveld	Sochi	6.820
Flemmingstraat	Baku	2.000
Keesomstraat	Yas Marina	4.000
Keesomstraat	Yas Marina	3.000
Keesomstraat	Yas Marina	3.000
Keesomstraat	Yas Marina	1.000
TOTAAL		41.120

Locatie bromfietsstallingen	Locatiennaam	Capaciteit
P1 (Bloemendaal)	Silverstone	2.000
Boulevard Barnaart 1 (Bloemendaal)	Suzuka (bromfiets)	1.000
Touringcarparkeerplaats	Monza	140
Corodex-terrein	Portimão (bromfiets)	7.500
Van Lennepweg (tussen spoorwegovergang en rotonde)	Monaco	670
TOTAAL		11.310



Figuur 26 Overzicht locaties (brom-)fietsparkeren inclusief naamgeving zijde Bloemendaal



Figuur 27 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 39.085 fietsen en 10.807 bromfietsen. Daarmee is er een reserve van 5% bij het fietsparkeren. Bij het bromfietsparkeren is de reserve 5%. 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 . Zij verzorgen de bemensing van alle fietsenstallingen en houden hier ook gedurende de dag toezicht.

Hiermee realiseren we een bezettingsgraad van nagenoeg 100%. Ook beheersen zij de drukte op de fietsenstalling met in- en uitrijden. Het vullen geschiedt volgens een stappenplan die operationeel wordt voorbereid. Hierdoor kan 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 krijgen 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 N200

In Bloemendaal parkeren de fietsers op P2 en de snor-/bromfietsen op P1, het driehoekige plein naast P1 en op Boulevard Barnaart 1. Om vervolgens bij de ingang van het circuit (Gate 1) te komen, moet lopend de N200 worden gekruist. De N200 wordt tegelijkertijd gebruikt voor de aan- en afvoer van pendelbussen. De kruising leidt tot een conflict in de aanvoer van bezoekers. Om deze stromen los van elkaar te kunnen afwickelen wordt een voetgangersbrug geplaatst.

De breedte van de brug is bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

- Doorstroomsnelheid personen $45\text{pax}^4/\text{min}/\text{m}^5$ oftewel $2700\text{pax}/\text{uur}/\text{m}^1$.
- De brug wordt gebruikt door 14.280 fietsers, 3.000 bromfietsers. Dit maakt tezamen 17.280pax
- De piek instroom wordt ingeschat in de piek op 35% van het aantal gebruikers oftewel $17.280 \cdot 35\% = 6.048\text{pax}$
- De piek uitstroom wordt ingeschat in de piek op 45% van het aantal gebruikers oftewel $17.280 \cdot 45\% = 7.776\text{pax}$
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de brug en komt de breedte van de brug qua loopprofiel op $7.776/2.700 \approx 2,90\text{m}$. Dit is smaller dan de breedte als in de uitwerking van 2020. De brug is ontworpen op 4,00m en heeft dus een overcapaciteit van 1,1m (38%).

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

In de pieken van de in- en uitstroom zien beveiligers toe op de doorstroming en indien nodig doseren zij de toestroom tot de brug. T

Eventuele medische hulp wordt verleend door mobiele medische teams.

⁴ pax is een afkorting van pack per person en is een uitdrukking om het aantal personen te duiden.

⁵ Bron: Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen artikel 3.35, lid 1a

7.7.2 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 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.

7.7.3 Aanwijlsbesluit fietsparkeren

Door de gemeente Zandvoort wordt een aanwijlsbesluit genomen om een parkeerverbod voor fietsen en bromfietsen in te stellen. Dit aanwijlsbesluit wordt met borden langs de invalswegen aangegeven en op de betreffende locaties herhaalt.

Het doel van het aanwijlsbesluit is niet het verwijderen van de fietsen, maar meer om mensen er bewust van te maken en het, in uiterste gevallen, verplaatsen van fietsen binnen zichtafstand.

8 Openbaar Vervoer

Zandvoort beschikt over tweetal busverbindingen en over een eigen NS-treinstation. In dit hoofdstuk wordt ingegaan hoe wordt omgegaan met het Openbaar Vervoer gedurende 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 Bloemendaal, De Lakens. 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 kwartierdienst uitgevoerd en niet als halfuurdienst. Voor de bediening van Zandvoort-Noord per openbaar vervoer wordt nog door provincie Noord-Holland en gemeente Zandvoort gezocht naar een oplossing.

De busbaan tussen P1 en de Burgemeester van Alphenstraat is, in basis, afgesloten tussen 23 augustus 7:00u en 8 september 20:00u in verband met op- en afbouw werkzaamheden voor het duingebied. In afstemming met Connexxion wordt een op- en afbouw schema gemaakt om binnen dit tijdsvenster de busbaan zoveel als mogelijk in gebruik te blijven houden.

8.1.2 Buslijn 80

Buslijn 80 blijft in dienst. Het Raadhuisplein wordt door side-events gebruikt daardoor krijgt lijn 80 zijn eindhalte op de 'evenementen-halte' aan de rotonde van de Thorbeckestraat (nabij de watertoren). Hiermee vervallen de haltes: Koninginneweg en Zandvoort, Centrum. Het gebruik van de halte bij de rotonde Thorbeckestraat wordt gedeeld met de pendelbus voor de hospitality-parkings van DGP.

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 kwartierdienst 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 ontstaat. 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.

8.2.1 Buslijn 33

Dit houdt concreet in dat Connexxion op vrijdag, zaterdag en zondag extra bussen in gaat zetten tussen Haarlem, Station en Bloemendaal, de Lakens. Hierdoor worden effectief de lijnen 300, 340 en 356 verlengd tot in Bloemendaal aan Zee. Op deze wijze ontstaat er voor de inwoners uit onder andere Amsterdam-Zuid, Mijdrecht, Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen, Schiphol en Haarlemmermeer een volwaardige OV-verbinding naar het circuit. Ook voor treinreizigers via Schiphol is dit een goede aanvulling. De tickethouders van de DGP in deze gebieden worden expliciet op deze optie gewezen en de kaartverkoop verloopt ook via de vervoerspagina van DGP.



Figuur 28 koppeling buslijn 33 met reguliere buslijnen

8.2.1.1 Inzet bussen

Connexxion zet op de verschillende dagen onderstaande extra bussen in.

Dag	Aantal extra busritten per uur	Vervoerscapaciteit Per richting per dag
Vrijdag	10	3.000
Zaterdag	12	3.600
Zondag	12	3.600

De bovengenoemde capaciteit is boven op de capaciteit van buslijn 81 (200 reizigers per uur)

Deze extra bussen rijden 's ochtends tijdens de instroom tussen 8:00u en 11:00u in de vorm van een pendeldienst. Tijdens de uitstroom wordt het tijdsblok nog vastgesteld op basis van de definitieve timetable van de FOM.

8.2.1.2 Bushalte Bloemendaal, De Lakens

De bussen van Connexxion laten hun reizigers in- en uitstappen op halte Bloemendaal, De Lakens (zuidzijde). Dit is de reguliere bushalte. DGP richt deze halte in met Off-site productie. De bemensing wordt door Connexxion verzorgd.

Ter hoogte van de reguliere fietsoversteek Zeeweg wordt, tot voorbij de bushalte, een lage hekkenlijn geplaatst om de bromfietsen te scheiden van de wachtenden reizigers. De kruising tussen de voetgangers die van/naar de busbaan lopen en de bromfietsen wordt geregeld door een verkeersregelaar. Het wachtvak richting de bussen is 240m lang en 1,80m breed en biedt daarmee voldoende ruimte om de reizigers tijdelijk te bufferen.

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

8.3 Treinvervoer

De trein wordt één van de primaire aanvoerroutes van de bezoekers van de DGP. Het streven is om per dag 35.000 personen per spoor te vervoeren. In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de wijze waarop dit plaats vindt en hoe dit op de aanvoerende stations in goede banen wordt geleid.

8.3.1 Spoorse infrastructuur

In voorbereiding op de editie 2020 is door ProRail het baanvak Haarlem-Zandvoort flink onder handen 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.

8.3.2 Frequentie treinen versus vervoerscapaciteit

NS heeft aangegeven dat zij bij de editie 2021 met 12 treinen per uur gaan rijden tussen Amsterdam Centraal en Zandvoort. 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.

Met een instroom van 5 uur zou een capaciteit van 50.000 reizigers beschikbaar zijn, conform bestuurlijke uitgangspunten. Op basis van de modal split verwachten wij de volgende vervoersaantallen:

Dag	Aantal reizigers
Vrijdag	38.500
Vrijdag (slecht weer)	39.750
Zaterdag	29.000
Zaterdag (slecht weer)	31.250
Zondag	27.000
Zondag (slecht weer)	29.000

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 nog twee brugdraaiingen mogelijk te maken om 6:19u en 6:49u. 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, in nauwe afstemming met Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T), 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 2 september 20:00u tot maandag 6 september 5:00u. Hierop wordt één uitzondering gemaakt en dit betreft de overweg Wethouder van Essenweg. 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. 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. Indien het treinverkeer moet worden gestaakt in opdracht van de hulpdiensten zullen er mogelijk aanvullende maatregelen moeten worden genomen op de aanvoer stations in het kader van Openbare Orde. Maar 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, ProRail en IL&T 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.

8.3.5 NS-Station Overveen

Gedurende de drie evenementdagen wordt NS-station Overveen, net als in 2020, uit de dienstregeling gehaald door NS. De belangrijkste oorzaak hierachter is dat de spoorwegovergang naar het midden perron buiten bedrijf wordt gesteld. Hierdoor is het fysiek niet mogelijk om in of uit te stappen. Reizigers worden verwezen naar de reguliere busverbinding van Connexxion tussen Overveen en Haarlem en vice versa.

n
1
n

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 3 tot en met zondag 5 september operationeel inzetbaar.

De crowd management maatregelen worden ingezet op het moment dat er pieken in de uitstroom richting het station ontstaan. Het Stationsplein wordt gevuld vanaf de Van Speijkstraat en van de Ir. Kuinderstaat. Om de wachtrijen goed te kunnen beheersen wordt de Koper Passerel tijdens de in- en uitstroom afgesloten voor treinreizigers. Deze route wordt wel gebruikt voor de bewoners van de appartementen om in relatieve rust bij de voordeur te kunnen komen. Aan elke zijde ziet een beveiliging toe op het doorlaten van bewoners.

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

8.3.8 Crowdmanagement Station Zandvoort

Via NS Station Zandvoort worden de bezoekers aan- en afgevoerd. Het crowdmanagement 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.

8.3.9 Voetgangersbrug Van Lennepweg

Aan het einde van de Van Speijkstraat wordt voor de voetgangers van en naar het circuit/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.

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
- De piek uitstroom wordt ingeschat in de piek op 45% van het aantal reizigers per trein oftewel $35.000 \cdot 45\% = 15.750$
- Daarmee is de uitstroom maatgevend in de breedte van de brug en komt de breedte van de brug qua loopprofiel op $15.750 / 2.700 \approx 6,00\text{m}$.

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

Naast de brug zal een calamiteitendoorgang beschikbaar zijn die voertuigen toegang kan geven tot de Van Speijkstraat.

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

Tijdens de in- en uitstroom is een gesloten verklaring van kracht voor de Van Speijkstraat. Dit zal naar de aanwonenden worden gecommuniceerd. Zij kunnen in deze periode geen gebruik maken van hun auto en worden geadviseerd om elders een parkeerplaats te zoeken indien noodzakelijk.

Voor medische incidenten kan een beroep worden gedaan op een mobiel medisch team,

8.3.11 Incidentbestrijding

Het spoor neemt, qua aanvoer van klanten, ruim 30% voor haar rekening. Echter is het spoor ook kwetsbaar. Anders dan het verkeer over de weg kun je treinen niet eenvoudig een andere route laten 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 gezet 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' beschikbaar op station Haarlem, zodat de aanrijtijd bij een defect treinstel beperkt 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.

9 MaaS

DGP gaat samen met Event Travel een Mobility as a Service in de markt te zetten. Vanaf diverse locaties verspreid over heel Nederland kunnen klanten instappen in een luxe Touringcar die de mensen vervolgens naar de Touringcarhalte op de Zeeweg brengt.

9.1 Infrastructuur

Het georganiseerd 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 van de pendelbussen. (Zie paragraaf 4.4.4)

In tegenstelling tot editie 2020 worden de touringcars niet verplicht om te blijven op Parnassia, maar is de drop-off uitdrukkelijk als optie toegevoegd. In 2020 is gebleken dat hier een aanzienlijke behoefte in was. Daarnaast is een belangrijkste reden het elimineren van de kruising tussen touringcars en fietsers ter hoogte van de ingang naar Parnassia.

9.2 Vervoerscapaciteit

De modal split geeft aan dat ongeveer 3.800 bezoekers gebruiken maken van georganiseerd (bus)vervoer. Dit komt neer op zo'n ongeveer 60 luxe touringcars. Hierbij maken we onderscheid in twee soorten touringcars:

1. Centraal landelijk georganiseerd touringcar vervoer (Event Travel)
2. Zelf georganiseerde touringcars (touringcar los)

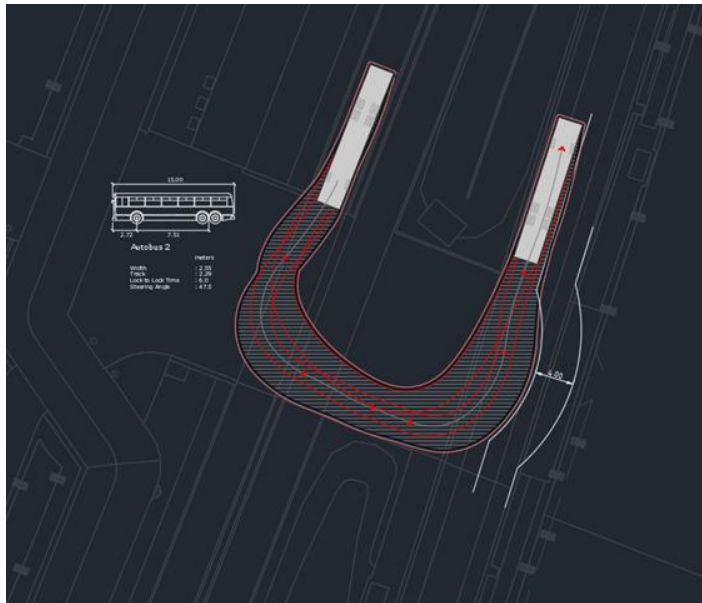
Zelf georganiseerde touringcars dienen zich allemaal aan te melden via het aanmeldsysteem van Event Travel. Zonder aanmelding, geen toegang tot het afgesloten gebied. Na aanmelding krijgen touringcars een route-instructie, doorlaatbewijs en busnummer.

Alle touringcars worden afhankelijk van hun aanrijroute naar de Kleverlaan genavigeerd. Hier worden ze bij de afzetting gecontroleerd op de juiste accreditatie. Vanaf hier volgen de touringcars de pendelbusroute.

DGP gaat de touringcars die arriveren opstellen op de westzijde van de vrij liggende busbaan tussen de Zeeweg en Bernie's Beach Club. De busbaan is 900m lang en biedt voldoende capaciteit voor het opstellen van 70 bussen (vanuit modal split is verwachting van 60 bussen waarvan er 30 blijven staan, daarmee is 57% buffer ingebouwd). De busbaan is 8,00m breed en een bus is 2,55m breed, daarbij blijft er 5,45m over voor de loopstroom.

9.5 Haalbaarheid draai boulevard-busbaan

Om te toetsen of de draai vanaf Boulevard Barnaart haalbaar 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 41 schematische weergave draaicurve inrijden MaaS.

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

10 Personenauto (motor)

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bezoekers die zich met een auto vervoeren richting het evenement. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de navolgende mogelijkheden:

- Park & Ride (hierna P+RIDE) voor zowel auto's als motoren
- Hospitality parking

10.1 Infrastructuur

Voor de auto wordt gebruik gemaakt van de huidige infrastructuur. Hierbij wordt primair gekozen voor routes die maximaal gebruik maken van het Rijks- en Provinciaal wegennet en een zo kort mogelijke route rijden over het gemeentelijk netwerk.

10.2 Vervoerscapaciteit

Het is de ambitie om, met het oog op duurzaamheid, het aantal auto's drastisch te verminderen. Echter is het in het dagelijks leven lastig gebleken om een modal shift teweeg te brengen.

Met deze aantallen wordt op dagbasis maximaal (vrijdag) verwacht die met een auto of motor komt en parkeert op een door DGP gefaciliteerde parkeerplaats. Vervolgens stappen deze bezoekers in een pendelbus die hen naar het pendelbusstation op Boulevard Barnaart vervoert.

Voor het totale K+R verkeer wordt voor 50% een parkeerplaats gereserveerd, omdat de doorstroom dermate hoog is dat er, naar verwachting, geen verdere reservering van parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Voor een motor wordt rekening gehouden met vier motoren per parkeerplaats.

Naast het reguliere autoverkeer is er ook nog een categorie bezoekers die een gereserveerde parkeerplaats in Zandvoort hebben. Dit is de groep hospitality ook wel beter bekend als VIP-parkeren. In totaal zijn in Zandvoort hiervoor 3.115 parkeerplaats gereserveerd.

10.3 Parkeerlocaties

Op de navolgende locaties worden parkeerplaatsen voorzien om de auto's en motoren te faciliteren. Daarbij wordt parkeren van de P+RIDE beschreven net als het hospitality-parkeren in Zandvoort. Het parkeren van de P+RIDE wordt verdeeld over de locaties de Beverwijkse Bazaar (Beverwijk) (hierna: bazaar) en Keukenhof (Lisse), die gezamenlijk voldoende (rest-) capaciteit hebben. Daarbij wordt de locatie Bazaar volledig benut en wordt al het overige verkeer op de Keukenhof geparkeerd.

De verdeling tussen de locatie Bazaar en Keukenhof wordt op voorhand bij de ticketverkoop gerealiseerd. Er is een analyse gemaakt op basis van reistijd en daarmee is een verdeling ontstaan voor het parkeren. Doordat we exact weten hoeveel tickets er zijn en hoeveel we eruit kunnen geven heeft iedere bezoeker een gegarandeerde parkeerplaats. Dit mede doordat bij de ticket aanschaf aangegeven moet worden of men met de eigen auto komt of dat men mee rijdt. Zo is direct de bezettingsgraad inzichtelijk. Alle parkerende bezoekers krijgen pre-trip (vooraf) een navigatieroute toegestuurd die hen, vanaf hun huisadres, begeleid naar de juiste parkeerplaats. Door deze wijze van

verdeling en sturing zijn, op afstand, geen dynamische routeverwijzingen nodig. Voor het oprijden van de parkeerplaatsen worden lokaal nog wel enkele borden geplaatst. Hiermee wordt ook voorkomen dat er een aantrekkingskracht ontstaat op dagrecreanten.

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat er aan het einde van de evenement-dag op de parkeerterreinen voertuigen achter blijven. Gedurende de dag is er continu toezicht op de P+RIDE locaties. Dit toezicht wordt door verkeersregelaars en/of beveiliging (afhankelijk van de tijdstippen). Het toezicht wordt gestart vanaf het moment dat de P+RIDE wordt geopend en duurt totdat de laatste pendelbus is vertrokken. De laatste pendelbus vertrekt om 22:30u vanuit Zandvoort.

10.3.1 P+RIDE Bazaar (Beverwijk)

Ten noorden van het circuit wordt op P0 en P1 van de Beverwijkse Bazaar een parkeerplaats ingericht. De Bazaar ligt net aan de andere zijde van het Noordzeekanaal en is vanaf de A9 direct bereikbaar. Naast P0 en P1 heeft de Bazaar een extra parkeerterrein beschikbaar gesteld van 480 parkeerplaatsen. Tevens is er nog onduidelijkheid of de GGD-test en vaccinatielocatie op P0 aanwezig zal zijn. Op dit moment heeft de GGD een contract tot 1 augustus voor deze locatie. Voor de voorbereiding worden twee scenario's uitgewerkt op tekening; met of zonder test- en vaccinatielocatie. In de aantallen parkeerplaatsen is rekening gehouden met de minst beschikbare plaatsen.

De parkeerlocaties van de Bazaar hebben op vrijdag een capaciteit van 3.235 auto's. Zaterdag en zondag is deze capaciteit 3.035 auto's. Voor elke auto kunnen omgerekend 4 motoren parkeren. We gaan uit van een 10% reservecapaciteit. Op basis van de modal split bereiden wij ons voor op onderstaande aantallen parkeerplaatsen per modaliteit die gebruik maken van P+RIDE Bazaar. Uitgangspunt daarbij is dat P+RIDE Bazaar maximaal wordt verkocht, rekening houdend met 10% reservecapaciteit.

10.3.1.1 Instroom

De primaire aanrijdroute is vanaf de A9 (beide richtingen). Dit is de route die de klanten via de navigatie beschikbaar krijgen. Secundaire aanrijdroutes zijn vanaf de N246 en vanaf de A22 (afrit Beverwijk) via N197 (Parallelweg). Bezoekers worden niet actief via deze routes gestuurd. Diegene die toch via deze route aankomen, worden met gele borden primair naar de hoofdingang van P+RIDE Bazaar verwezen.

De auto's en motoren worden primair vanaf de Noorderweg naar de hoofdingang van P1 aan de Ringvaartweg verwezen, zie Figuur 42 dynamisch plan P+RIDE Bazaar. Auto's en motoren worden hier in twee stroken het terrein op gestuurd, waarna parkeerteams de voertuigen motoren naar de juiste plek verwijzen.

Bij stagnatie wordt het evenementenverkeer via de Meerlanden en Parallelweg, naar de hoofdingang van P0 aan de Ringvaartweg gestuurd. Ook hier worden de voertuigen opgewacht door een parkeerteam.

K&R wordt via de Meerlanden en Parallelweg verwezen naar de oost-ingang van de Makro. Auto's kunnen hier op het oostelijke deel van het parkeerterrein haar bezoekers brengen/ophalen. Ze rijden uit via de middelste uitgang van het parkeerterrein. Vervolgens slaan ze linksaf, via De Meerlanden, richting A9. Bezoekers lopen uit via de middelste uitgang en steken daar, begeleid door verkeersregelaars, de Parallelweg over. Via het voetpad steken ze vervolgens de Ringvaart over en bereiken P0 Bazaar via de inrit van de pendelbussen. De loopstroom en de Pendelbussen zijn hier met een hekkenlijn van elkaar gescheiden.

Voor motoren wordt een separaat parkeergedeelte ingericht. Er worden voor motorrijders kluisjes gefaciliteerd die vooraf online te reserveren zijn.



Figuur 42 dynamisch plan P+RIDE Bazaar

10.3.1.2 Uitstroom

Primair wordt het uitstomend verkeer vanaf de hoofduitgang P1 via de Noorderweg richting de toeritten van de A9 gestuurd. Secundair wordt de uitgang van P0 gebruikt, om ook via de Meerlanden, Noorderweg richting de A9 te rijden.

Een back-up is linksaf via De Meerlanden, Parallelweg richting de A22. Deze route wordt in uiterste 'nood' pas ingezet, aangezien het conflicteert met de pendelbussen.

Uitstomend K+R vanaf de Makro wordt via De Meerlanden richting opritten van de A9 gestuurd. De uitstroompiek is maximaal 35% per uur. Dit is relatief laag voor een uitstroom. Dit komt omdat de bezoekers gedoseerd met de pendelbus op P+RIDE Bazaar aankomen. Dit betekent dat op vrijdag (maatgevende dag) maximaal 1.064 voertuigen per uur het parkeerterrein verlaten in de uitstroom. De uitstroom route heeft voldoende capaciteit dit verkeersaanbod te verwerken zonder grote stagnatie.

10.3.1.3 Personeel

Op het parkeerterrein van de Bazaar en Makro worden 17 parkeermedewerkers ingezet om het parkeren en K+R te faciliteren. [REDACTED] Nagenoeg alle bezoekers zijn in het bezit van een pendelbuskaart. Deze worden gescand bij de pendelbushalte. Eventuele *lastminute* aankoop is met pinbetaling mogelijk. Er worden totaal 14 verkeersregelaars ingezet om de verkeers- en loopstromen te begeleiden (voor posities zie tekening 14, 15 en 22). Voor de pendelbussen worden speciale coördinatoren en begeleiders ingezet.

10.3.2 P+RIDE Keukenhof (Lisse)

Ten zuiden van het circuit wordt op het terrein van de Keukenhof (gemeente Lisse) gebruik gemaakt van de aldaar aanwezige parkeerplaats. Een unieke samenwerking tussen twee Hollandse Iconen. Deze locatie wordt primair gebruikt voor de parkerende bezoekers uit de zuidelijke provincies.

Het hoofdparkerterrein van de Keukenhof heeft een capaciteit van 6.500 auto's. Voor elke auto kunnen omgerekend 4 motoren parkeren. Mede op basis van de modal split bereiden wij ons voor op onderstaande aantallen per modaliteit die gebruik maken P+Ride Keukenhof. Dit is de resultante van het volledige aanbod minus de bezetting van P+RIDE Bazaar. Daarmee is de reservecapaciteit tussen de 80% en 62%.

10.3.2.1 Instroom

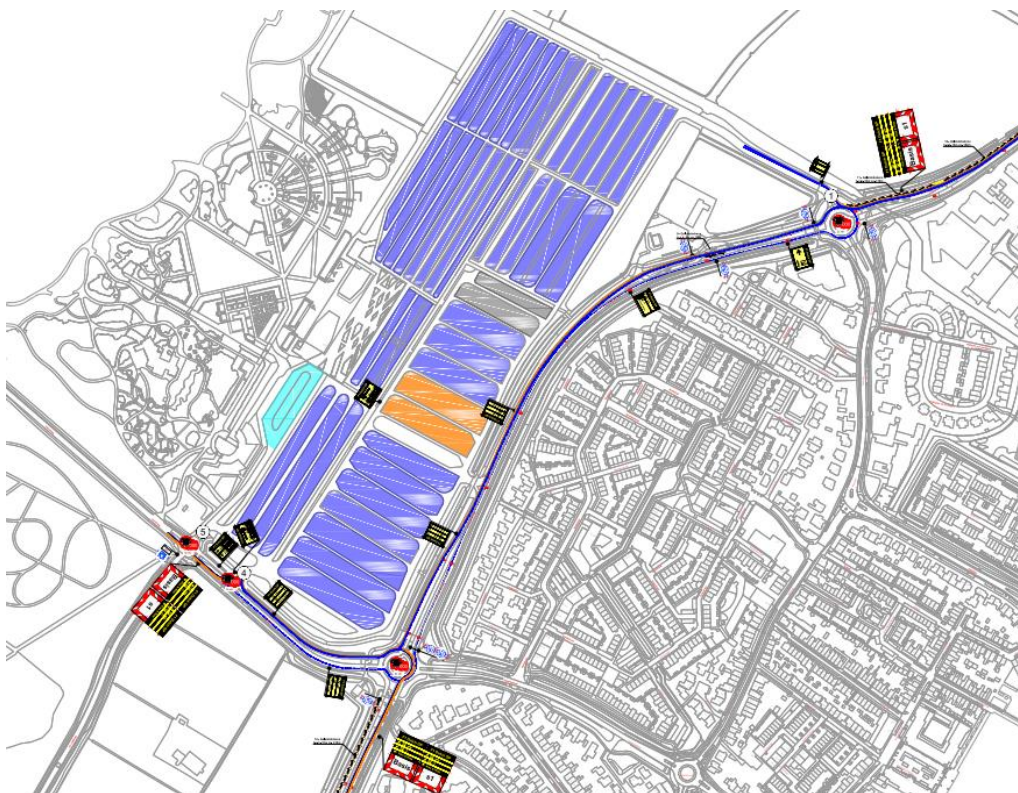
Bij de instroom is er één primaire aanrijdroute:

1. Vanaf de A4 HRL (afrit 4 Nieuw-Vennep) via de N207/N208 (Heereweg). Deze route wordt gebruikt door verkeer vanaf het zuiden en het noorden.

Er zijn drie alternatieve aanrijdroutes voorbereid:

- A. Bij drukte op de N207 wordt overgeschakeld om het verkeer vanaf het noorden te leiden via de A44 HRR (afrit 3 Noordwijkerhout) via de N208 (Westelijke Randweg).
- B. Vanaf de A44 (afrit 6 Noordwijk) via de N444/N206.
Dit scenario wordt via het regelscenario in werking gezet wanneer de reistijd over de N207 groter is dan >15minuten en de reistijd via de A44/N208 > 5 minuten. Naast de aanpassing in de navigatieroute wordt middels DRIP's langs de A4 en N207 het verkeer via aansluiting 6 op de A44 geleid en met gele borden op de N206 opgevangen en via de Delfweg/Stationsweg naar P+Ride Keukenhof geleid.
- C. Vanaf de N207 via de Hyacintenlaan, Loosterweg Noord en Stationsweg.
Indien er ernstige stagnatie/ongeval ontstaat op de N208 (Westelijke Randweg), dan dient dit alternatief ervoor om de P+Ride vanuit de zijde N207 te kunnen bereiken.

Voor de auto's geldt een dynamisch plan richting poort 1 en 4 Keukenhof, zie Figuur 43 dynamisch plan P+Ride Keukenhof.



Figuur 43 dynamisch plan P+Ride Keukenhof, poort 1 rechtsboven en poort 4 linksonder in de figuur

Vanaf aanrijdroute 1 (N207) worden auto's en motoren primair richting poort 1 gestuurd. Bij stagnatie bij de instroom van poort 1 worden auto's en motoren ook rechtdoor gestuurd, om vervolgens via de rotonde (Westelijke Randweg/Keukenhofdreef) poort 4 te bereiken.

Vanaf aanrijdroute 2 (N208) worden auto's en motoren primair linksaf richting poort 4 gestuurd. Bij stagnatie richting poort 4 worden auto's en motoren ook rechtdoor gestuurd om zo via de rotonde (Westelijke Randweg/ Heereweg) poort 1 te bereiken.

Het K+R verkeer is onderdeel van het reguliere verkeer en rijdt dezelfde routes, zoals hierboven beschreven. K+R verlaat na de drop-off het terrein via de aanrijroute, poort 1 of poort 4. Bij poort 4 moet men verplicht rechtsaf slaan (richting N206). Uitstromend K+R verkeer richting A4 (Nieuw-Vennep) wordt bij poort 1 verplicht linksaf gestuurd.

Indien gebruik wordt gemaakt van de alternatieve aanrijdroutes, dan worden de auto's, K+R en motoren primair via de Stationsweg verwezen naar Poort 4. Secundair worden de auto's, mét de K+R en motoren, rechtdoor en vervolgens linksaf gestuurd richting poort 1.

Voor motoren wordt een separaat parkeergedeelte ingericht op de plek van de (voormalige) fietsenstalling. Deze parkeerplaats kan worden uitgebreid met een aaneengesloten stuk parkeerterrein. Er worden voor motorrijders kluisjes gefaciliteerd die vooraf online te reserveren zijn.

10.3.2.2 Uitstroom

In de avond wordt uitstromend verkeer vanaf poort 1 primair via N207 richting A4 (N-Vennep) gestuurd. Alternatief is rechtsaf via N208 richting A44 (Noordwijkerhout).

Vanaf Poort 4 wordt uitstromend verkeer via de rotonde richting A44 (Noordwijkerhout) gestuurd. Alternatief linksaf via N207 richting A4 (Nieuw-Vennep).

Een back-up route is vanaf poort 4 rechtsaf via Stationsweg richting N206. Deze route wordt alleen in uiterste gevallen ingezet, aangezien het conflicteert met de pendelbussen.

De uitstroompiek is maximaal 35% per uur. Dit is een relatief lage piek voor een uitstroom. Dit komt doordat de bezoekers gedoseerd met de pendelbus op de Keukenhof aankomen. Keukenhof is tijdens haar reguliere dagen een hogere uitstroompiek gewend.

10.3.3 Kiss+Ride

Naast de P+Ride optie bieden we onze klanten ook een Kiss+Ride optie. Mensen kunnen worden 'gedropt' op de P+Ride locatie om vervolgens in de pendelbus te stappen en richting Zandvoort te rijden. Op beide P+Ride locaties wordt hierin gefaciliteerd, zowel in de in- als uitstroom.

10.3.4 Robuustheid capaciteit

Met de beide parkeerplaatsen samen is op vrijdag een capaciteit beschikbaar van 9.460 en zaterdag/zondag een capaciteit van 9.285. Daarmee is, ten opzichte van de gewenste modal split voldoende reservecapaciteit beschikbaar.

Alle gasten krijgen een digitale navigatieroute aangeboden, zodat ze ook middels de juiste route komen aanrijden. Deze route begeleidt hen ook naar de juiste parking toe, zodat er in Zandvoort geen woud aan gele borden komt te staan. De kaarten voor de parkings worden geregistreerd uitgegeven, waardoor er niet meer auto's richting de parkings rijden dan kunnen parkeren.

10.4 Pendelbus

Om de bezoekers vanaf de P+RIDE terreinen Noord en Zuid naar het circuit te brengen wordt een pendelbusdienst opgezet. Ook voor enkele hospitality parkings wordt een pendeldienst opgezet. In deze paragraaf wordt per locatie omschreven hoe de pendeldienst wordt opgezet en welke routes worden gereden.

10.4.1 P+RIDE Bazaar

Vanaf P+RIDE Bazaar worden OV-bussen (geleed en normaal) ingezet om de bezoekers te vervoeren van de P+RIDE locatie naar het pendelbusstation op Boulevard Barnaart. In de piek gaat dit om een veertigtal bussen per uur (piek uitstroom). De pendelreistijd bedraagt ongeveer 24 minuten (exclusief in- uitstappen). Voor de cyclustijd van één bus houden wij 62,5 minuten aan, dit is inclusief de tijd voor het laten in- en uitstappen van reizigers.

10.4.2 P+RIDE Keukenhof

Vanaf P+RIDE Keukenhof worden reguliere OV bussen (geleed en normaal) ingezet om de bezoekers te vervoeren van de P+RIDE locatie naar het pendelbusstation op Boulevard Barnaart. In de piek gaat dit om een vijftigtal bussen per uur (piek uitstroom). De pendelreistijd bedraagt ongeveer 34 minuten (exclusief transfer). Voor de cyclustijd van één bus houden wij 95 minuten aan, dit is inclusief de tijd voor het laten in- en uitstappen van reizigers.

10.4.3 Pendelbusstation Zandvoort

Het transferium kent drie platforms:

10.4.3.1 Routing tijdens instroom

De bussen voor platform 2 en 3 slaan ter hoogte van Boulevard Barnaart 1 rechtsaf en vervolgens linksaf de Boulevard op. Bezoekers stappen op platform 2 en 3 uit en lopen vervolgens zuidwaarts richting 'Bernie's Beach Club' en steken ter hoogte van Gate 1 Boulevard Barnaart over. Vanaf hier volgen de bezoekers de way-finding naar de juiste ingang van het circuit.

De Hospitality bussen slaan ter hoogte van Boulevard Barnaart 2 rechtsaf en vervolgens linksaf de Boulevard op. Zodra de bezoekers op platform 1 zijn uitgestapt volgen zij dezelfde looproute als platform 2 en 3 (zie hierboven).

De lege pendelbussen draaien aan de zuidzijde van het platform weer via de N200 terug richting Haarlem om een nieuwe rit aan te vangen.

10.4.4 Uitstroom

De pendelbussen bufferen voor de uitstroom op de rechterstrook van de N200 tussen Bloemendaal en Overveen. Dit is een strook van 2.800 meter. Het is mogelijk om hier 175 pendelbussen te bufferen, terwijl er in de piek maximaal 50 bussen staan. De bussen worden op een vaste P+Ride route ingedeeld. Dit wordt gedaan om de foutmarge van een rit te verkleinen. Aan de voorzijde van de buffer vertrekken de bussen naar de platforms. Het kan zijn dat de juiste bus voor het juiste platform niet op volgorde voorhanden is in de buffer. In dit geval wordt door verkeersregelaars, de juiste bussen uit de buffer gehaald.

Op platform 1, 2 en 3 zijn respectievelijk maximaal 7, 3 en 4 bushaltes aanwezig. Met dit aantal haltes kunnen bussen nog steeds los van elkaar halteren.

Dit betekent niet dat per definitie alle haltes continue worden gebruikt. De haltes kunnen makkelijk met lage hekken ter plekke op- en afgeschaald worden. In de praktijk zullen we starten met enkele haltes per platform en schalen we op tijdens de piek.

Alle bezoekers voor de pendelbussen steken ter hoogte van Gate 1 Boulevard Barnaart over. Via de bufferzone worden bezoekers naar het juiste platform verwezen. Bij de ingang krijgen ze gedoseerd toegang naar het platform. Hier worden ze door beveiligers verdeeld over het platform en volgt er per halte instapbegeleiding naar de pendelbus.

In de bufferzone kan de toestroom naar platform 1, 2 en 3 tijdelijk gesmoord- of zelfs stilgezet worden. De bufferruimte heeft twee buffers met Lineup Gates om publieksdruk te voorkomen en kan in totaliteit 9.500 wachtende bezoekers opvangen. Elke buffervak is voorzien van Nooduitgangen, zodat de buffervakken kunnen worden ontruimd in het geval van nood.

11 Overige vervoersstromen

11.1 Taxi

De taxi is een vervoersvorm die niet door DGP wordt toegepast. 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 bijdragen aan de leefbaarheid in Zandvoort. Zo vervoeren zij inwoners naar bestemmingen buiten de stad (vliegveld, ziekenhuis etc.) of brengen ze bewoners weer naar huis. Binnen de ringenstructuur is voor bedrijven gevestigd binnen Ring 2 de mogelijkheid gecreëerd om een doorlaatbewijs te verkrijgen. 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 K&R locaties Bazaar en Keukenhof.

11.2 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 10.3.5)

Op dit moment wordt, in samenwerking met NRPU (No Restrictions Party Unlimited) en 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. In het volgende plan worden de aanvullende zaken hiervoor toegevoegd.

Binnen het verkeersmaatregelplan worden een aantal (22 stuks) parkeerplaatsen voor mindervalide 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 noord-west 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 terrein van sporthal
Elzenbacherstraat	2	Nabij de ingang stationsgebouw (lift)
Parkeerterrein Fauvageplein	2	Nabij de ingang van het parkeerterrein

11.3 Helikopters

Tijdens de DGP worden er 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.).

11.4 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.

Over het strand wordt geen gemotoriseerd verkeer gefaciliteerd vanuit DGP. DGP faciliteert niet in plannen voor deze vorm.

12 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.

12.1 Capaciteit autoroutes

Voor de capaciteitsbepaling voor het gemotoriseerd verkeer zijn vier locaties, die 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 locatie beheersbaar is. De locaties betreffen de toegangswegen naar de twee P+RIDE-locaties, waarbij de vrijdagochtend het maatgevende moment is op basis van het hogere aandeel autogebruik op die dag en het samenvallen met de reguliere vrijdagochtendspits. Voor de intensiteiten van DGP is voor die vrijdag rekening gehouden met de modal split bij slecht weer, wanneer het autogebruik hoger is dan bij normaal dan wel mooi weer. Voor de doorlaatpost op de N201 en de rotonde N200 / Brouwerskolkweg zijn ook capaciteitsbepalingen uitgevoerd. Voor deze locaties is de zondagochtend als uitgangspunt genomen, omdat het verkeersaanbod op deze locatie op dat moment het hoogst is voor het gehele weekend.

De uitkomsten van de capaciteitsbepaling zijn positief voor alle locaties, met uitzondering van de doorlaatpost N201. Op de andere drie locaties is voldoende capaciteit beschikbaar om het verkeersaanbod goed af te wikkelen. Op de doorlaatpost N201 is in de periode tussen 10.00 en 12.00 uur te veel verkeersaanbod om deze hoeveelheid verkeer zonder wachtrijvorming te verwerken. Voor deze locatie gaat DGP diverse maatregelen uitwerken om het verkeersaanbod op de doorlaatpost te verminderen, zodat dit binnen de gewenste kaders komt. Voorbeeld van deze maatregelen zijn het informeren van verkeer dat de doorlaatpost moet passeren dat zij dit doen buiten de drukste uren, waardoor meer spreiding van het verkeersaanbod plaatsvindt.

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.

12.2 Capaciteit (brom-)fietspaden/fietsroutes

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

Vanuit data, ingewonnen door Xstreamtc, op een druk fietspad in Almere blijkt dat de onderlinge volgfstand in de rechtstand 2,2m is tussen fietsers. Doordat DGP kijkt naar het smalste dwarsprofiel en niet naar kruisingen is er voor de betrouwbaarheid van de capaciteiten ervoor gekozen om de volgfstand te verdubbelen. Hierdoor ontstaat er een veiligheidsmarge om vertragingen in bochten en bij kruisingen op te vangen.

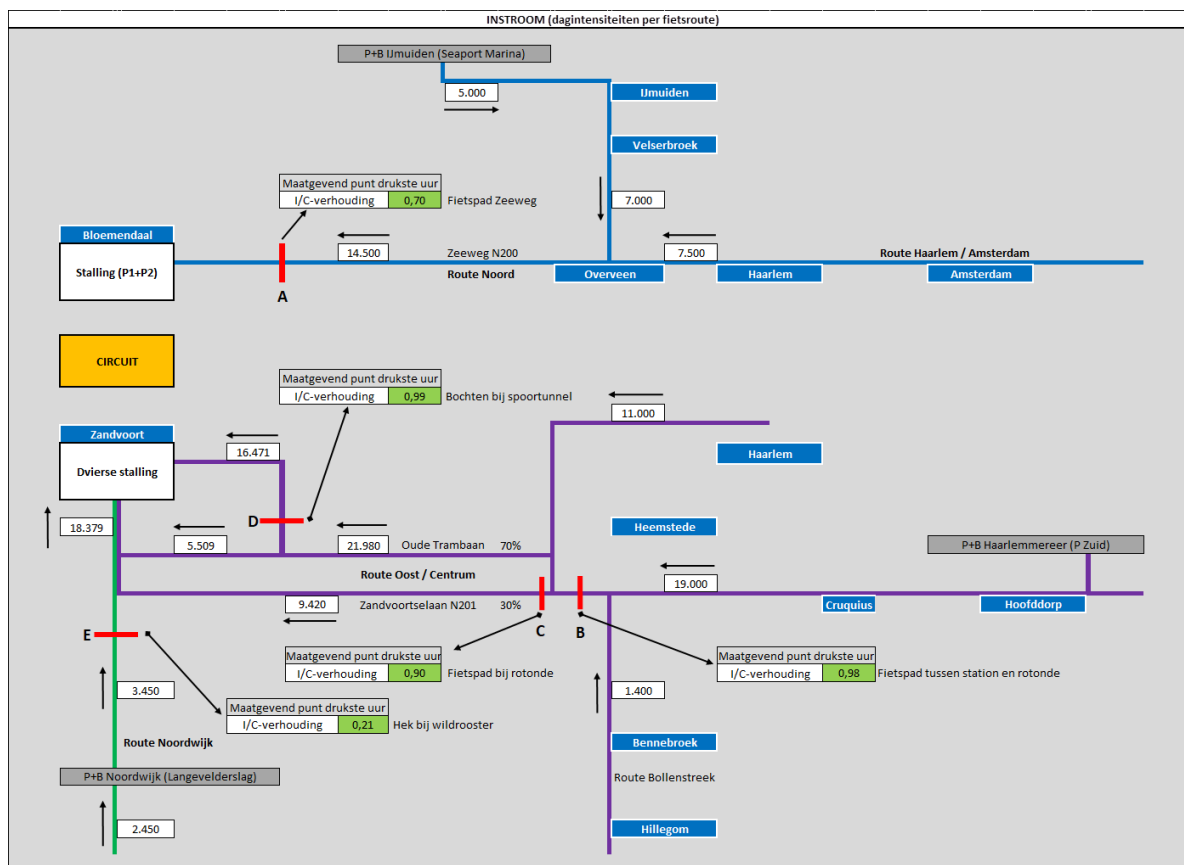
De knelpunten die zijn geanalyseerd zijn:

- 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 de capaciteitsberekeningen is vervolgens een rekenmodel/verkeersmodel opgesteld waarmee inzicht wordt gegeven aan de verdeling van de fietsers (intensiteit) en vervolgens de I/C verhouding 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 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 wordt bepaald, maar naar de wijze waarom 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 geen sprake meer van een veilige en soepele afwikkeling van fietsverkeer.

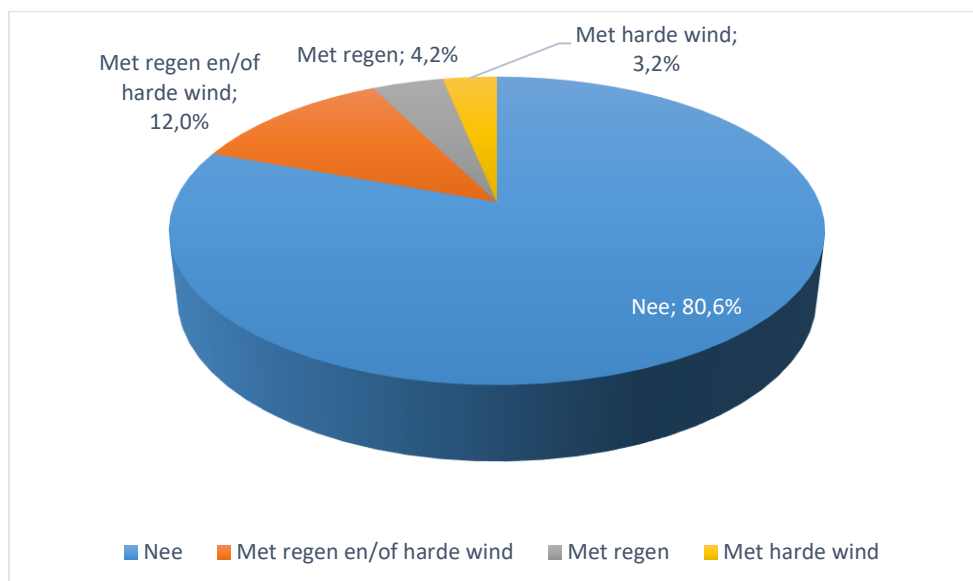
In de verdere voorbereiding naar het evenement wordt haast continu geschakeld op de verdeling van stromen over de beschikbare fietspaden. Dit gebeurt in combinatie met de geboekte fietsparkeerplaatsen. In Figuur 48 een overzicht van het verkeersmodel.



Figuur 48 Verkeersmodel fietsroutes DGP Zandvoort

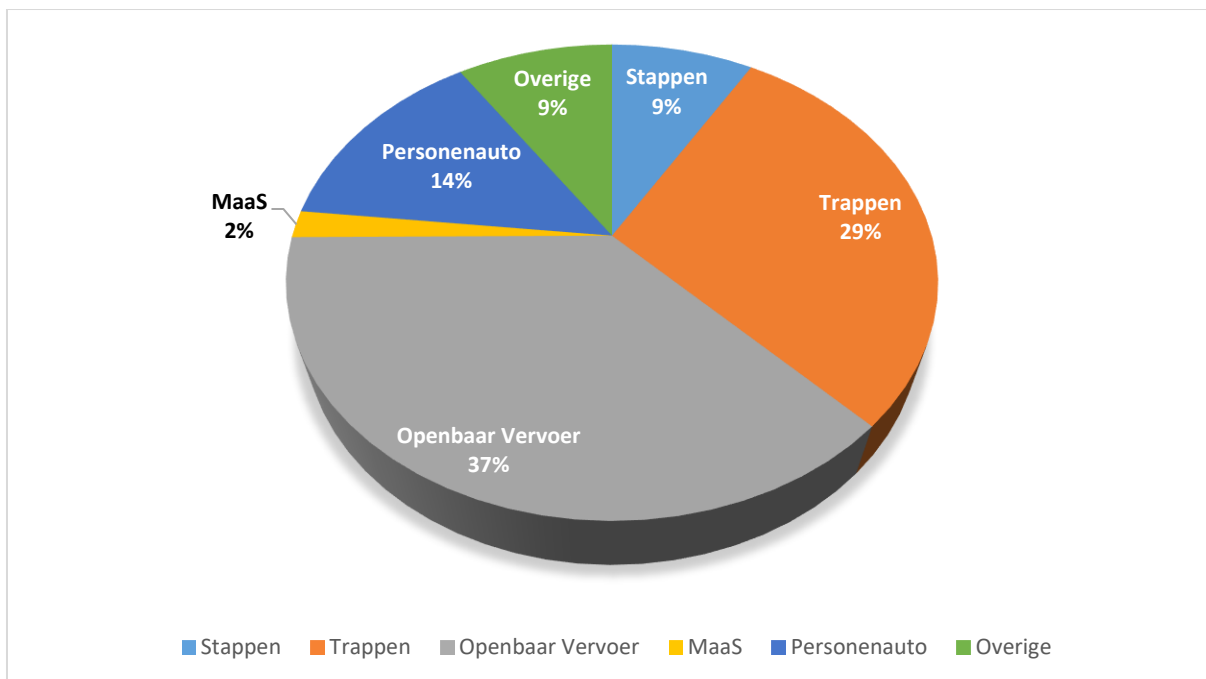
12.3 Slecht weer scenario

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 tegen valt. Uit de reacties van de bezoekers blijkt dat 80,6% vasthoudt aan zijn vervoerskeuze. De overige wijzigen 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 overige vervoerswijzen blijven gelijk.



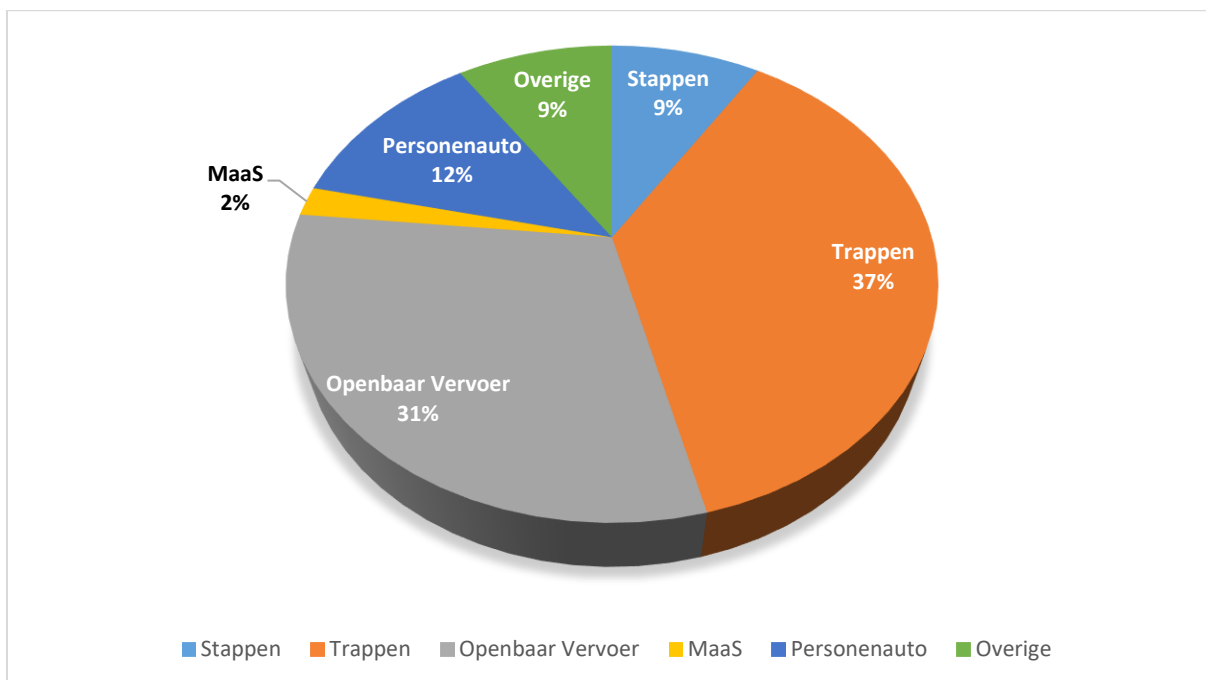
Figuur 49 Overzicht effect slecht weer

Om de effecten van een slecht weer scenario te bepalen is de modal split per dag doorgerekend. In de navolgende figuren is het effect weergegeven.



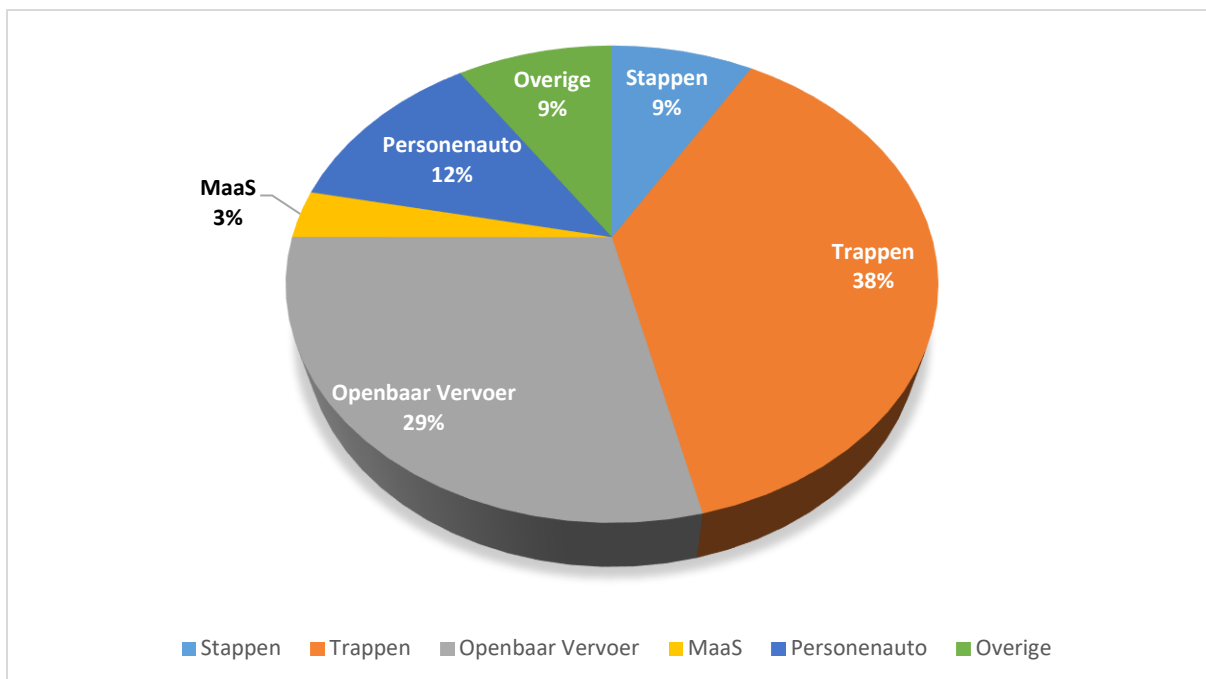
Figuur 50 Modal split vrijdag slecht weer

De (brom-)fietsers nemen op vrijdag met 3% af en dit gaat naar de P+RIDE (2%) en het openbaar vervoer (1%) toe.



Figuur 51 Modal split zaterdag slecht weer

De (brom-)fietsers nemen op zaterdag met 5% af en dit gaat naar de P+RIDE (3%) en het openbaar vervoer (2%) toe.



Figuur 52 Modal split zondag slecht weer

De (brom-)fietsers nemen op zondag met 5% af en dit gaat naar de P+RIDE (3%) en het openbaar vervoer (2%) toe.

In de berekening van het openbaar vervoer en de P+RIDE is rekening gehouden met de extra toestroom als gevolg van het slecht-weer scenario. In alle gevallen geeft dit geen problemen en is de capaciteit nog steeds afdoende.

13 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.

13.1 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 way-finding wordt voorbereid. Integraal worden de locaties afgestemd en waar noodzakelijk aanvullende verkeersmaatregelen getroffen om de verkeersveiligheid in voorbereiding op en tijdens het evenement te borgen.

13.2 Dynamisch verkeersmanagement

Door en voor rekening van de wegbeheerders wordt een regelscenario 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 zijn rekening.

13.3 Tijdelijke verkeersmaatregelen

De ringenstructuur is vertaald naar diverse verkeersmaatregeltekeningen die geordend zijn in een rastertekening en diverse losse tekeningen.

Deze tekeningen maken integraal onderdeel uit van dit mobiliteitsplan.

13.3.1 Verkeersbesluit

De gemeente Zandvoort is voornemens om voor de verkeersbesluit plichtige bebording binnen de verkeersmaatregelen, vanwege het planbare karakter en de bestuurlijke gevoeligheid, een verkeersbesluit te treffen. 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 gemeentes voor en zij dragen, al dan niet gemandateerd, zorg voor de publicatie. Namens de gemeente Zandvoort stelt 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, steekproefsgewijs de verkeersbesluiten op compleetheid en onderbouwing.

13.3.2 Doorlaatbewijzen

De ringenstructuur sluit diverse wegen in het gebied af met een geslotenverklaring (RVV-bord C1). Echter zijn er diverse bestuurders van voertuigen die, ondanks deze afsluiting, door moeten rijden naar hun plaats van bestemming. Denk hierbij aan de bewoners, de wijkverpleegkundige of de mantelzorgers. Voor al deze groepen zal een doorlaatbewijs moeten worden georganiseerd. Deze dient gebaseerd te zijn op een RVV-ontheffing.

13.4 Verkeersregelaars

In basis zijn de verkeersmaatregelen voldoende om het verkeer te geleiden. Echter is het op diverse plaatsen 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 met per motor verplaatsen. Bij de verplaatsing houden zij zich aan de wegenverkeerswet en voeren ze, in basis, geen oranje signaalverlichting. Deze worden rechtstreeks vanuit het mobiliteitscentrum aangestuurd. Zij zijn een paar extra ogen en oren en kunnen, door middel van hun bodycam, ook beeld geven, 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.

13.5 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 wordt geparkeerd zodat de capaciteit van de verschillende parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Vanaf de parkeerplaatsen wordt ook periodiek gerapporteerd over het aantal geparkeerde voertuigen, zodat er informatie over de instroom qua spreiding en volume beschikbaar komt.

13.6 Op- en afbouw

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

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

Gebied	Ingangsdatum	Tijdstip	Einddatum	Tijdstip
Duinpieperpad	30 augustus	00:01	6 september	05:00
Zandvoortselaan	1 september	20:00	6 september	05:00
Zeeweg thv P1	1 september	20:00	2 september	20:00
Zeeweg thv Brouwerskolkweg	2 september	20:00	6 september	05:00
Ring 3	2 september	23:00	6 september	15:00
[P] Boulevard Barnaart 1	23 augustus	07:00	10 september	17:00
[P] Boulevard Barnaart 2	29 augustus	23:00	6 september	20:00
[P] Boulevard Barnaart 3	29 augustus	23:00	6 september	20:00

[P] Boulevard Barnaart 4	31 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 5	31 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 6	31 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 7	31 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 8	29 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 9	29 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Boulevard Barnaart 10	1 september	23:00	6 september	6:00
[P] De Favaugeplein	1 september	23:00	6 september	6:00
[P] Watertorenplein	1 september	23:00	6 september	6:00
[P] De Zuid	29 augustus	23:00	6 september	6:00
[P] Friedhoffplein	1 september	23:00	6 september	6:00

13.7 Leveranciers DGP

Voor de DGP zijn er diverse leveranciers noodzakelijk niet alleen voor het bevoorraden van de horeca, maar ook om het circuit gereed te maken voor het evenement. Denk hierbij aan de tribune-bouwers, de bouwers voor de hospitality etc.

De opbouw van DGP start ongeveer zes weken voor aanvang evenement. Leveranciers krijgen vooraf de aanrijroute via N200 of via de N201,

zodat de kern van Zandvoort in relatie tot overstekend strandverkeer zoveel als mogelijk wordt gemeden.

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

13.7.1 FOM

Naast de reguliere leveranciers wordt de FOM ook onder de leveranciers geschaard.

Bij de afbouw is het noodzakelijk dat de FOM-vrachtwagens spoedig kunnen instromen op het circuit en weer veilig kunnen uitstromen.

15 Communicatie

Voor het welslagen van alle maatregelen is een goede communicatie één van de essentiële voorwaarden. Wanneer mensen het doel begrijpen van een maatregel en de voordelen voor hen zien is de opvolging vele male groter. Daarnaast ontstaat dan de mogelijkheid dat een zelf corrigerend systeem ontstaat waarbij mensen elkaar gaan aanspreken. Om dit doel te bereiken worden er diverse momenten en media gekozen om te communiceren. In dit hoofdstuk wordt de communicatie omtrent de mobiliteit opgenomen.

15.1 Vervoersticketverkoop

De communicatie rondom de verkoop van vervoerstickets wordt door DGP zelf opgepakt. Via het DGP-platform wordt hier richting de klant over gecommuniceerd. Hiervoor zijn twee startmomenten vastgesteld:

1. Verkoop duurzame vervoerstickets (Trein, P+BIKE en georganiseerd vervoer) begin juni 2021
2. Verkoop overige producten (P+RIDE) medio juli 2021

15.2 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.

15.2.1 Vooraankondigingen

Voor alle afsluitingen van wegen worden twee weken vooraf, conform de CROW-richtlijn 96B, vooraankondigingen van de afsluiting worden geplaatst. De borden worden op strategische plaatsen geplaatst, zodat niet in de omgeving een heel veel bordenwoud wordt gerealiseerd. Ditzelfde geldt voor de geldende parkeerverboden. Naast deze fysieke borden langs de wegen rolt DGP een digitale vooraankondiging uit. Middels geo-fencing identificeert DGP enkele weken voorafgaand de bewoners en frequente bezoekers van het gebied binnen ring 4. Op zeven dagen en vier dagen voorafgaand aan de afsluitingen worden de geïdentificeerde gebruikers via social media nogmaals geïnformeerd over de afsluitingen. Hierbij sluit DGP aan op de woordvoeringslijn vanuit de gemeente en stemt vooraf de boodschap in beeld en inhoud af.

15.3 Communicatie met omgeving gedurende de evenementdagen

DGP is op de eventdagen via social media, WhatsApp, SMS, iMessage benaderbaar voor de bewoners in de omgeving. Via diverse platforms kunnen bewoners vragen stellen over actuele zaken. DGP stemt voor de beantwoording vooraf een Q&A af met de gemeenten. Op de dagen zelf wordt de beantwoording gemonitord in het OCC. 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 worden direct naar het klantcontactcentrum van de gemeente en/of provincie doorgezet, zodat geen enkele vraag tussen de wal en het schip komt te liggen.

17 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) rest-risico 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 om gaat.

18 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.

18.1 Monitoring verkeer

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

Naast dat er naar de harde data wordt gekeken wordt ook social media gevolgd. Door een continu omgevingsanalyse worden knelpunten direct gesignaleerd en kan er ook direct op worden gereageerd. Dit kan enerzijds door bijvoorbeeld een motor-verkeersregelaar 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 body-cams.

18.1.1 Monitoring pendelbussen

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

18.1.2 Monitoring omgeving

Door DGP worden in de openbare ruimte de navolgende PTZ-camera's geplaatst die in het OCC worden ontsloten en bedient. Het betreft de navolgende locaties:

- Doorlaatpost N206/Zandvoortselaan;
- Doorlaatpost N200/Brouwerskolkweg;
- Doorlaatpost N201/Nieuw Unicum;
- Stationsplein;
- Pendelbusstation.

18.2 Evaluatie

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

18.2.2 Evaluatie onder bezoekers

Dagelijks 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.

18.2.3 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.

18.2.4 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 gebruik gemaakt van de navolgende databronnen:

- Bezoekers op basis van woonplaats en vervoerskeuze;
- Aantal geparkeerd voertuigen op de P+Ride en P+Bike;
- Aantal Kiss+Ride verkeer op de P+Ride-locaties;
- Aantal geparkeerde (brom-)fietsen per locatie en verloop van vulling;
- Aantal treinreizigers doormiddel van telpunten op Stationsplein (in- en uitstroom);
- Aantal MaaS touringcars (uitgesplitst naar parkeren en niet-parkeren) en bezetting;
- Aantal ritten pendelbussen incl. bezetting in de tijd gezien;
- Instroom per gate bij het circuit;
- Aantal ingezette beheersmaatregelen per modaliteit in relatie tot intensiteit;

18.2.5 Evaluatie ambtelijk breed overleg Mobiliteit

Binnen twee weken na het evenement wordt een laatste ambtelijk breed overleg mobiliteit ingepland. In dit overleg wordt een evaluatie gehouden 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: Overzichtstabel P+BIKE-locaties

<u>Zone</u>	<u>Locatie</u>	<u>Parkeercapaciteit</u>	<u>Fietscapaciteit</u>
-------------	----------------	--------------------------	------------------------

TOTAAL

8.855

12.499

