

DECISIO



Gemeente Zandvoort

Economische impact en haalbaarheid Formule 1 Circuit Zandvoort

Achtergrondrapport
7 november 2017

DECISIO

TITEL

Economische impact en haalbaarheid Formule 1 Circuit Zandvoort

STATUS RAPPORT

Definitief, achtergrondrapport

DATUM

7 november 2017

OPDRACHTGEVER

Gemeente Zandvoort

PROJECTTEAM DECISIO

Menno de Pater, m.depater@decisio.nl

Gerwin van der Meulen

Suzanne Steegman

Thomas de Jonge

Met medewerking van Pieter Verhoogt, Sport2B

CONTACTGEGEVENS DECISIO

Adres: Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam

Telefoon: 020 – 67 00 562

Website: www.decisio.nl

Foto voorblad: Leon Weggelaar Fotografie

DECISIO

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Onderzoeksvragen	2
1.2	Onderzoeksopzet	3
1.3	Situatieschets Circuit Zandvoort	6
1.4	Leeswijzer	8
2	Economische betekenis Circuit Zandvoort	9
2.1	Toelichting impactberekening Circuit Zandvoort	10
2.2	Betekenis van bedrijvigheid op Circuit Zandvoort	11
2.3	Economische betekenis buiten het circuit	14
2.4	Uitstralingseffecten / overige impacts	20
2.5	Overzicht impacts van Circuit Zandvoort	23
3	Haalbaarheid Formule 1	25
3.1	Eisen FIA & Formula One Group	26
3.2	Investerings op het circuit	28
3.3	Investerings in de omgeving	31
3.4	Organisatorische aspecten	33
3.5	Vergunningen	34
3.6	Mogelijke inkomstenbronnen circuit	35
3.7	Overzicht kosten en opbrengsten circuit	36
3.8	Draagvlak ondernemers	39
3.9	Overige aandachtspunten	40
3.10	Conclusies haalbaarheid	42
4	Economische impact Formule 1	44
4.1	Tijdelijke impacts investeringen	45
4.2	Impacts evenement	45
4.3	Blijvende impact Formule 1	62
4.4	Overige impacts	68
5	Conclusies haalbaarheid en impact	70
	Bijlage Methodiek input-output analyse	76
	Bijlage Interviewpartners	78
	Bijlage Literatuurlijst	79

1 Inleiding

De Formule 1 is de hoogste raceklasse in de mondiale autosport. Gevoed door de successen van Max Verstappen is de Formule 1 weer booming in Nederland. Diverse ideeën en initiatieven om de Formule 1 Grand Prix terug naar Nederland te halen hebben de media gehaald. Dit geldt ook voor het circuit van Zandvoort, het enige circuit in Nederland met Formule 1 historie.



Foto: Leon Weggelaar Fotografie

De naam Formule 1 hangt nog altijd aan het circuit en leeft nog steeds in Zandvoort, ondanks dat deze er al ruim 30 jaar niet meer wordt gereden. In de vergunningen voor de activiteiten op het circuit, is altijd rekening gehouden met een mogelijke terugkeer. Recente ontwikkelingen rond het circuit en in de Formule 1 sport, maken het dat als er een moment is waarop een terugkeer van de Formule 1 Grand Prix in Zandvoort mogelijk is, dit het moment zou moeten zijn:

1. Het Circuit Zandvoort is onlangs overgenomen door Chapman Andretti Partners dat een nieuwe impuls aan het circuit wil geven.
2. De Formula One group is overgenomen door Liberty Global. Deze nieuwe eigenaar lijkt historie, ligging en fanshare een grotere rol te willen geven in de aanwijzing van circuits¹.

¹ <https://nl.motorsport.com/f1/news/veertig-circuits-interesse-organisatie-gp-950389/>

DECISIO

3. Juist deze fanshare is groeiend in Nederland, vooruit geduwd door de prestaties van Max Verstappen. En de ligging en historie van het circuit werken naar verwachting ook niet tegen.

Uiteraard is dit geen gewonnen race: de nodige investeringen op en om het circuit zijn nodig en de jaarlijkse kosten voor de organisatie van een Grand Prix zijn aanzienlijk. Daarnaast is de concurrentie van andere circuits groot: meerdere circuits in Europa willen het paradepaardje van de autosport graag ontvangen. De gemeente Zandvoort wil daarom graag inzicht hebben in de haalbaarheid van het terughalen van de Formule 1 en de economische impact die daarmee gepaard gaat. Daarbij gaat het niet alleen om de impact van het evenement zelf, maar ook om inzicht in de blijvende impact daarna op Zandvoort, de omgeving en 'BV Nederland'. Dit zodat de gemeente Zandvoort in samenwerking met het circuit kan kijken of het momentum inderdaad aanwezig is om vervolgstappen richting een terugkeer van de Grand Prix te zetten of niet.

1.1 Onderzoeksvragen

Voor deze studie zijn we met de onderstaande onderzoeksvragen aan de slag gegaan.

- Wat is de economische betekenis van het huidige circuit in 2016 op de regio?
- Wat is de economische impact van het Formule 1 evenement (de Grand Prix van Zandvoort) op de regio en de BV Nederland en welke blijvende veranderende impact heeft dit op het circuit en de regio?
- Wat is de haalbaarheid van de bovenstaande ontwikkelingen? Zowel financieel, organisatorisch als de slagingskansen?
- Welke partijen profiteren van de bovenstaande ontwikkelingen? En/of, welke mogelijkheden worden gecreëerd buiten het circuit zelf, met de bovenstaande ontwikkelingen?
- Hoe heeft men elders dergelijke ontwikkelingen waargemaakt? Welke investeringen gingen daarmee gepaard? Wie droegen daaraan bij? Welke rol zou de overheid moeten hebben bij een dergelijke ontwikkeling?
- Welke overige/maatschappelijke impacts spelen een belangrijke rol bij de komst van de Formule 1?

Aan de hand van de bovenstaande vragen schetsen we in dit rapport het beeld van wat er nodig is om de Formule 1 Grand Prix naar Zandvoort te halen, hoe haalbaar dit is, wat de impact ervan op de regio is en wie er (kunnen) profiteren van de ontwikkelingen op en rond het circuit. Daarbij zijn we ons bewust van alle onzekerheden en complexiteit die gepaard gaat met het organiseren van een dergelijk grootschalig evenement. Het rapport moet dan ook gezien worden als een eerste aanzet die inzicht geeft in mogelijkheden, kansen, maatregelen, onzekerheden en effecten die horen bij het aantrekken van de Formule 1 Grand Prix naar Zandvoort. Dit om beleidsmakers op verschillende overheidsniveaus en de eigenaren en directie van het circuit te

ondersteunen bij het verder afwegen van hun wensen, mogelijkheden en inzet van middelen.

1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek naar de economische impact van het Circuit Zandvoort en de mogelijke terugkeer van de Formule 1 is aan de hand van de volgende stappen en uitgangspunten uitgevoerd:

- Als eerste is er een 'economische foto' gemaakt van het Circuit Zandvoort. Dit vooral om te bepalen hoe de huidige activiteiten en evenementen in elkaar zitten, hoe deze met elkaar samenhangen en hoe deze de economie van Zandvoort en de omgeving beïnvloeden. Zo kan een betere inschatting gemaakt worden wat de komst van de Formule 1 Grand Prix betekent.
- We maken bij de impact onderscheid tussen drie schaalniveaus: Zandvoort (lokaal), de Metropoolregio Amsterdam (MRA) (regionaal) en Nederland (nationaal).
- Voor de haalbaarheid van de komst van de Formule 1 Grand Prix is literatuuronderzoek gedaan naar de kosten, voorwaarden en belemmeringen bij de komst van de Grand Prix. Daarnaast zijn interviews gehouden met de belangrijkste stakeholders in Zandvoort en met circuits in het buitenland (zie bijlage).
- De impact van de Formule 1 Grand Prix is geschat op basis van bezoekersaantallen, bestedingen en overige impacts, uit andere studies (met name Europees, maar ook wereldwijd) gecombineerd met de gegevens over de huidige bedrijfsvoering en impacts van het circuit op de omgeving.
- Het uitgangspunt van de impactberekening is dat het evenement (de F1 Grand Prix) zal plaatsvinden en dus aan de voorwaarden om het te hosten is voldaan. Exacte financiële consequenties (in termen van kosten) zijn nog niet bekend en hangen veelal af van eisen die de FIA en Formula One Group zullen stellen. In deze studie is gewerkt met eerste globale schattingen, maar uiteindelijke kosten kunnen behoorlijk afwijken (vooral waar het eenmalige investeringen betreft).
- Zandvoort is een gemeente met een grote toeristische sector, die sterk seizoens- en weersafhankelijk is. We bekijken de impact van de Grand Prix daarom in twee scenario's: de impact van het evenement in het hoogseizoen met een mooi weer weekend (als Zandvoort al volgeboekt zit) en de impact in het laagseizoen met slecht weer (als de hotels, huisjes en campings zeer beperkt bezet zijn).

Vertrouwelijk

In dit onderzoeksrapport hebben we voor bepaalde onderdelen gewerkt met vertrouwelijke informatie. Dit gaat onder andere om financiële informatie van het Circuit Zandvoort en van buitenlandse circuits die op dit moment de Formule 1 Grand Prix organiseren of dit in het verleden hebben gedaan. Om de vertrouwelijkheid te

DECISIO

waarborgen is de informatie op een zodanige wijze in het rapport opgenomen en gebruikt, dat deze niet tot een persoon of organisatie herleidbaar is.

1.2.1 Definities

In dit onderzoek hanteren we de volgende definities:

Evenement: evenementen zijn de activiteiten op het circuit waarbij duizenden bezoekers komen. In de regel zijn deze bezoekers toeschouwer en geen deelnemer (op evenementen als een Zandvoort-circuitrun, Stormloop of Cycling Zandvoort na). Evenementen kunnen zowel door het circuit zijn georganiseerd, als door derden die het circuit huren voor het evenement. De Formule 1 Grand Prix valt ook onder de noemer evenement. In totaal waren er 30 evenementen in 2016.

Overige/reguliere activiteiten: alle activiteiten die vallen onder de reguliere baanverhuur. Dit zijn veelal activiteiten van organisaties die zogenaamde ‘incentives’ organiseren, zoals ‘race-experiences’, cursussen en race-dagen. Maar ook andere verenigingen en bedrijven die het circuit of de faciliteiten van het circuit huren, vallen hieronder.

Regio: in dit onderzoek zijn drie regio’s beschouwd/drie regionale afbakeningen gehanteerd. Zandvoort, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Nederland.

Additionaliteit: van alle impacts is bekeken of deze additioneel zijn voor de beschouwde regio. Bestedingen zijn voor een regio additioneel als het bezoek van buiten de regio komt². Komt het bezoek uit de eigen regio, dan zijn bestedingen in beginsel niet additioneel. De aanname is dat deze bezoekers hun geld ook in de regio hadden uitgegeven als het circuit er niet was geweest (aan iets anders dan het circuit, maar wel in de eigen regio). Alleen als bezoekers zonder (activiteit op) Circuit Zandvoort de beschouwde regio zouden verlaten om deze activiteit te ondernemen, zijn ook bezoekers uit de eigen regio additioneel. Denk daarbij aan een Nederlander die naar het buitenland gaat, indien hij/zij niet op Zandvoort kan racen of een evenement kan bezoeken.

Directe impact: de impact die ontstaat bij het bedrijf waar de bestedingen door bezoekers van het circuit hebben plaatsgevonden (dus bijvoorbeeld bij het hotel waar een bezoekers van het circuit zijn/haar geld uitgeeft en op het circuit zelf uiteraard).

Indirecte impact: de impact die ontstaat bij de toeleveranciers van de bedrijven waar de directe impacts plaatsvindt (bijvoorbeeld verhuurders tribunes, accountant van het circuit en bakker die het hotel brood levert) en vervolgens ook hun toeleveranciers.

FTE: werkgelegenheid wordt uitgedrukt in ‘full time equivalents’. Een FTE kan één persoon zijn die een jaar lang voltijd werkt, twee personen die een half jaar voltijd werken of iedereen jaar lang 2,5 dag per week, maar ook 250 personen die één dag werken.

² Tenzij het bezoek ook zonder circuit in de regio zou zijn geweest. Dit blijkt in de praktijk niet voor te komen. Er zijn niet/nauwelijks bezoekers van het circuit die ‘in de buurt waren’ en om die reden besloten een activiteit op het circuit te ondernemen.

DECISIO

Toegevoegde waarde: dit is de bijdrage aan het bruto regionaal of bruto binnenlandse product (BBP). Dit is gelijk aan de omzet minus de kosten aan toeleveranciers en is daarmee (bij benadering) gelijk aan de som van de lonen, winsten, afschrijvingen en belastingen.

1.2.2 Afbakening impacts

In het rapport beschouwen we drie vormen van impacts die te maken hebben met hoe en waar de impacts neerslaan (op het circuit, daarbuiten, direct door bestedingen bestedingen bezoekers, of indirect via toeleveranciers):

1. Directe impact op het circuit: inkomsten van het circuit zelf en bedrijvigheid op het circuit als gevolg van bestedingen van bezoekers, teams, etc.
2. Directe impacts op de regio: bestedingen van bezoekers, teams, etc. buiten het circuit (met name horeca). Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de regio waar deze bestedingen neerslaan.
3. Indirecte impacts: de doorwerking van bestedingen bij toeleveranciers van de bedrijven waar de directe bestedingen plaatsvinden. Alleen effecten op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid worden gepresenteerd op deze wijze. Voor de effecten op bestedingen is zoveel mogelijk aangesloten bij de WESP-methode³. Ook hierbij is onderscheid gemaakt naar regio waar toeleveranciers zitten.

Additionaliteit van bestedingen is er op drie regionale niveaus en is afhankelijk van de oorspronkelijke herkomst van de bestedingen:

- **Zandvoort:** alle bestedingen op het circuit en in de rest van Zandvoort door bezoekers en deelnemers van activiteiten op het circuit, worden als additioneel voor de gemeente Zandvoort gezien⁴.
- **Metropoolregio Amsterdam (MRA):** impact als gevolg van bestedingen afkomstig van buiten de MRA. Voor indirect impacts geldt dus dat zowel de neerslag in de MRA moet zijn, als dat de oorspronkelijke bestedingen ook zijn gedaan door bezoekers van buiten de MRA. In een gevoeligheidsanalyse beschouwen we de provincie Noord-Holland in plaats van de MRA als afbakening.
- **Nederland:** bestedingen van buitenlandse bezoekers zijn additioneel. Daarnaast bekijken we welk aandeel van de binnenlandse bezoekers zonder evenementen/activiteiten op Circuit Zandvoort naar het buitenland was gegaan. Als

³ Methodiek conform de werkgroep evaluatie sportevenementen. Voor de impact op de organisatiekosten en -bestedingen is (o.a. als gevolg van onvolledige informatie en mismatch met de toegevoegde waarde benadering) niet volledig aangesloten bij de WESP-methode in de basisberekening. Er is wel een aanvullende analyse uitgevoerd, waarin op basis van de beschikbare informatie ook op dit onderdeel de WESP methode is ingevuld. Voor een toelichting en onderbouwing zie paragraaf 4.2.2.

⁴ Dit impliceert dat deze bezoekers zonder het circuit niet in Zandvoort waren geweest. In praktijk zal een klein deel van de bezoekers uit Zandvoort zelf komen, of een reguliere toerist zijn die ook naar het circuit gaat. Deze groep is echter minimaal (max. 1-2 procent) en valt daarom binnen de onzekerheidsmargers die altijd van toepassing zijn in onderzoeken als dit.

DECISIO

er bijvoorbeeld geen racecursussen in Zandvoort worden gegeven, zal een deel uitwijken naar circuits in het buitenland (een ander deel naar circuits in Nederland of zal andere activiteiten ondernemen). Het deel dat zou uitwijken naar het buitenland, is additioneel voor Nederland.

Verdringing

In beginsel zijn bestedingen in Zandvoort additioneel. Tijdens het hoogseizoen kan echter verdringing optreden. De overnachtingscapaciteit en infrastructurele capaciteit zijn bij mooi weer in het weekend in het hoogseizoen al (bijna) maximaal benut. Daarmee zullen bezoekers van het evenement ervoor zorgen dat het reguliere (strand)toerisme tijdens het evenement Zandvoort niet kan bereiken en/of er niet kan overnachten. Regulier toerisme zal elders of helemaal niet naar de kust gaan. Dit effect brengen we apart in beeld.

1.3 Situatieschets Circuit Zandvoort

Circuit Zandvoort is een circuit dat zich in het noorden van Zandvoort buiten het dorp, naast twee campings en Centre Parcs in het duingebied bevindt. Het circuit bestaat sinds 1948 en heeft een rijk Formule 1 verleden: tussen 1948 en 1985 werd jaarlijks de Formule 1 georganiseerd. Na 1985 zijn in eerste instantie alleen nog nationale autosportraces en de Masters of Formula 3 georganiseerd. In 2001 is de DTM daarbij gekomen en van 2006 tot en met 2008 ook de A1GP World Cup of Motorsport.

Vandaag de dag worden er jaarlijks gemiddeld 30 evenementen op het circuit georganiseerd, zowel autosport, als niet autosport gerelateerd. Het circuit organiseert zelf een aantal autosport- en autosportgerelateerde evenementen. De grootste evenementen zijn de Max Verstappen-dagen en de DTM racedagen, waar tienduizenden bezoekers op afkomen. Ook de jaarlijkse Pinksterraces, Historische Grand-Prix en het British Racefestival trekken vele autosportliefhebbers naar Zandvoort. Daarnaast zijn er ook niet-autosportgerelateerde evenementen zoals de Zandvoort Circuitrun en Cycling Zandvoort, of worden er beurzen op het terrein van het circuit gehouden. Deze evenementen organiseert het circuit niet zelf, maar worden door een organisator opgezet die alleen het terrein en de faciliteiten van het circuit huurt.

Naast het organiseren en faciliteren van evenementen, verhuurt het circuit haar faciliteiten aan autoclubs en verschillende ondernemers die rijvaardigheidstrainingen geven en racedagen organiseren voor de amateurautosport. Verreweg de meeste dagen per jaar is de verhuur van het circuit de belangrijkste activiteit.

DECISIO

Figuur 1.1 Ligging Circuit Zandvoort



In februari 2016 is het circuit overgenomen door Chapman Andretti Partners. De huidige eigenaren verleggen daarbij ook de koers naar een bredere beleving van het circuit die verder reikt dan de autosport alleen, zoals een nog betere Britse of Italiaanse sfeer bij het British racefestival en het Italia a Zandvoort auto- en lifestyle-event. Daarbij wordt meer dan voorheen samengewerkt met de ondernemers in het dorp om niet alleen op het circuit, maar ook in het dorp de sfeer van het evenement door te trekken en activiteiten in het dorp aan te laten sluiten op het evenement. Daarnaast heeft het circuit een aantal nieuwe horecafaciliteiten ontwikkeld, zoals Bernie's Restaurant op het circuit en de Beach Club op het strand. Tegelijk met voorliggend onderzoek ontwikkelt Circuit Zandvoort een masterplan, waarin de verdere mogelijkheden om het circuit beter te beleven worden uitgewerkt en nieuwe activiteiten worden verkend. Een van de doelen is om door het hele jaar heen ('jaarrond') meer activiteiten te kunnen bieden op het circuit, en daarmee ook voor de toeristen in Zandvoort. Dit masterplan staat los van de eventuele komst van de Formule 1. De ideeën uit het masterplan moeten op zichzelf rendabel zijn en conflicteren niet met de mogelijke komst van de Formule 1. Omdat ze nog niet uitgewerkt zijn, nemen we ze niet mee in deze analyse. De komst van de F1 zou het masterplan uiteraard wel in een stroomversnelling kunnen brengen.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport betreft de uitgebreide achtergrondrapportage en geeft de onderbouwing bij de uitkomsten zoals gepresenteerd in de samenvattende rapportage *‘Economische impact en haalbaarheid Formule 1 Circuit Zandvoort, samenvattende rapportage resultaten, dd. 7 november 2017’*.

In hoofdstuk 2 gaan we in op de economische impact van het circuit in de huidige (2016) situatie en de daarbij gebruikte methode, aannames en kengetallen. In hoofdstuk 3 geven we de belangrijkste uitkomsten weer over de haalbaarheid van de komst van de Formule 1 naar Zandvoort. In hoofdstuk 4 gaan we vervolgens in op de economische effecten van de komst van de Formule 1 naar Zandvoort. In Hoofdstuk 5 presenteren we de conclusies en antwoorden op de onderzoeksvragen.

2 Economische betekenis Circuit Zandvoort

In dit hoofdstuk presenteren we de economische betekenis van de verschillende activiteiten op het Circuit Zandvoort. Behalve dat we daarmee de huidige impact van het circuit in beeld brengen, levert dit indicatoren op om grip te krijgen op de impact van een groot evenement als de Grand Prix. De methode om de economische betekenis te bepalen, sluit zoveel mogelijk aan bij de WESP-methode (Werkgroep Evaluatie Sportevenementen) voor economische impactberekeningen van sportevenementen. Omdat de impact van het huidige circuit een status quo betreft, bestaande uit vele verschillende activiteiten die integraal onderdeel uitmaken van de Zandvoortse economie en geen eenmalige impuls betreft zoals bij een evenement, spreken we hier van de term 'economische betekenis' in plaats van impact. Dit omdat impact vaak een verandering of eenmalige impuls impliceert. Voor de onderdelen verdringing en additionaliteit sluiten we zoveel mogelijk aan bij de WESP-methode, zodat uitgangspunten vergelijkbaar zijn met de economische impact van de Grand Prix die berekend wordt in hoofdstuk 4.

De economische betekenis het huidige circuit bestaat uit een aantal onderdelen:

- De omzet en werkgelegenheid die op het circuit zelf wordt gegenereerd, worden besproken in paragraaf 2.2. Dit bestaat uit twee onderdelen:
 - a. De organisatie van circuit zelf genereert omzet, toegevoegde waarde en biedt werkgelegenheid aan haar werknemers in ingehuurd tijdelijk personeel.
 - b. Ook de bedrijven die zijn gevestigd op het circuit (de verschillende aanbieders van race- en rijvaardigheidstrainingen) zorgen voor werkgelegenheid in de regio.
- Ook bedrijven buiten het circuit hebben profijt van de aanwezigheid van het circuit. Vanuit twee stromen brengen we in paragraaf 2.3 de economische betekenis van het circuit op de rest van de regio in beeld:
 - a. Het circuit en de bedrijven op het circuit kopen goederen en diensten in bij andere bedrijven in de regio. Deze zogenaamde indirecte effecten brengen we in beeld.
 - b. De bezoekers van en deelnemers aan evenementen op het circuit, inclusief pers en organisatie, de cursisten van trainingen en deelnemers aan racedagen, geven ook geld uit buiten het circuit. Denk daarbij aan etentjes in restaurants, overnachtingen en andere kleine uitgaven. Deze worden ook meegenomen in de analyse;

DECISIO

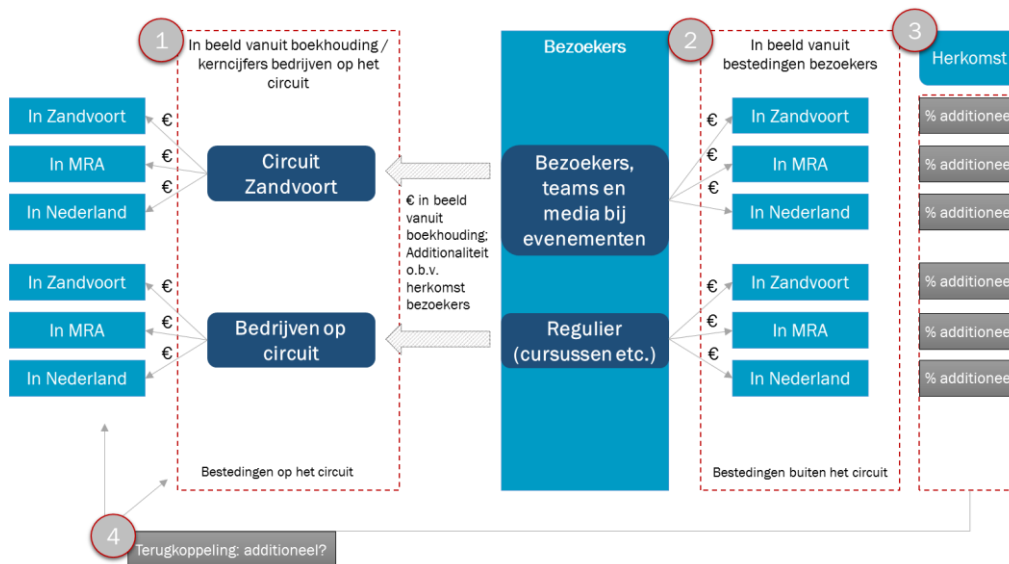
- Tot slot zijn er zachtere impacts. Het gaat om de bijdrage van het Circuit Zandvoort aan het imago en de naamsbekendheid van Zandvoort. Deze zetten we kwalitatief uiteen in paragraaf 2.4.
- In paragraaf 2.5 vatten we de economische betekenis van het huidige Circuit Zandvoort samen.

2.1 Toelichting impactberekening Circuit Zandvoort

De impact van het circuit berekenen we vanuit een tweetal stromen. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.1 en lichten we (aan de hand van de nummers in het figuur die corresponderen met de onderstaande opsomming) toe:

1. De basis bestaat uit de bestedingen en de werkgelegenheid op Circuit Zandvoort. Die brengen we in beeld vanuit de boekhouding en kerncijfers van het circuit zelf en de bedrijven die actief zijn op het circuit. Met deze cijfers ontstaat een overzicht van de economische betekenis van het circuit zelf en is bepaald waar bestedingen van het circuit terecht komen in de rest van de regio (Zandvoort, de MRA of Nederland). Betalingen van de bedrijven op het circuit aan de organisatie van Circuit Zandvoort zijn ontdubbeld, zodat deze omzet niet twee keer is meegenomen.
2. Dit geeft nog niet het beeld van de totale impact van het circuit: zo besteden bezoekers niet alleen geld op het circuit, maar ook in de regio (aan bijvoorbeeld horeca of hotels). Omdat we deze bestedingen niet vanuit de boekhouding of kerncijfers van het circuit of de actieve bedrijven op het circuit kunnen herleiden, schatten we deze in op basis van kengetallen van de gemiddelde bestedingen per bezoeker. De verblijfsplaats van verblijfsbezoekers bepaalt of bestedingen ook buiten Zandvoort terecht komen. Daarnaast is bekeken of regulier bezoek aan Zandvoort wordt verdrongen tijdens grote evenement.
3. Op basis van de herkomst van de bezoekers bepalen we de mate van additionaliteit van de bestedingen. Zijn de bestedingen additioneel voor de regio, of waren ze zonder het circuit elders in de regio terecht gekomen?
4. Dit laatste koppelen we ook terug naar de bedrijvigheid op het circuit. Immers de inkomsten worden uiteindelijk betaald door bezoekers. Daarmee is ook voor het bepalen van de mate van additionaliteit van omzet van bedrijven op het circuit van belang waar de bezoekers vandaan komen en waar ze hun geld hadden uitgegeven als ze niet konden racen of een evenement bezoeken op het circuit.

Figuur 2.1 Schematische weergave berekening huidige betekenis Circuit Zandvoort



2.2 Betekenis van bedrijvigheid op Circuit Zandvoort

In deze paragraaf beschrijven we de betekenis van de organisatie van Circuit Zandvoort en de activiteiten die zich daar afspelen. Voor de activiteiten van het circuit zelf zijn de gegevens volledige gebaseerd op de financiële jaarverslagen van Circuit Zandvoort⁵. Gezien de vertrouwelijkheid van deze bedrijfsgevoelige informatie, is een volledige uitsplitsing van de financiële gegevens in dit rapport niet mogelijk. De gegevens van het circuit zelf worden samengevoegd met inschattingen van effecten van de overige bedrijven die actief zijn op het circuit. Deze inschattingen zijn gemaakt op basis van een combinatie van de werkgelegenheidscijfers bij de bedrijven (sectorgemiddelden voor omzet/toegevoegde waarde per werkzame persoon) en de aantallen deelnemers en de kosten van cursussen en trainingen die ze gegeven.

Afbakening bedrijvigheid op het circuit

Alle werkgelegenheid en gerealiseerde omzet in Zandvoort op het circuit wordt meegenomen in deze analyse. Deze wordt bottom-up, vanuit de bedrijven op het circuit zelf, in beeld gebracht. Van de bedrijven die actief zijn op het circuit, wordt alleen de omzet en werkgelegenheid meegenomen voor zover de bedrijven in Zandvoort zijn gevestigd. In hoeverre deze werkgelegenheid vervolgens additioneel is voor ieder schaalniveau (Zandvoort, Regio, Nederland), hangt samen met waar de bezoekers vandaan komen. Er is gecorrigeerd voor dubbeltellingen, zoals de geldstromen tussen huurders van het circuit en het circuit zelf.

⁵ Jaarverslagen Exploitatie Circuit Park Zandvoort B.V. en Circuit Park Zandvoort Beheer B.V. 2016

DECISIO

Omzet door niet in Zandvoort gevestigde organisatoren van racedagen, cursussen en evenementen blijft buiten beschouwing. De inkomsten slaan buiten de regio neer: ze werken veelal samen met bedrijven die niet in Zandvoort en omgeving gevestigd zijn. Aangezien het gros van hun bezoekers/deelnemers Nederlands is, is ook de additionele impact op 'de BV Nederland' zeer beperkt. De betalingen van de organisatoren aan het circuit zitten uiteraard wel in de impactanalyse, net zoals de bestedingen van hun bezoekers buiten het circuit in de volgende paragraaf.

De bedrijven die we meenemen zijn in grote mate afhankelijk van het circuit én zijn in Zandvoort gevestigd. Een bedrijf waarvan we in deze studie de impact niet meenemen is bijvoorbeeld Slotemarkers Slipschool die direct aan het circuit zit, maar geen grootgebruiker is van de faciliteiten van het circuit en het merendeel van de activiteiten op eigen terrein organiseert. Ook de Rensportschool Zandvoort organiseert enkele race-cursussen per jaar, maar is gevestigd in Brabant. Stichting Dutch National Racing Team (DNRT), is een stichting die het beoefenen van de autosport tegen zo laag mogelijke kosten wil waarmaken. Zij zijn een belangrijke huurder van het circuit, maar aangezien het een organisatie bestaande uit vrijwilligers is, hebben zij als organisatie geen economische impact op Zandvoort. De impact van deze huurders van het circuit nemen we dan ook niet mee in de analyse onder de noemer 'bedrijvigheid op het circuit'. De bezoekers en deelnemers aan de races en cursussen georganiseerd door de Rensportschool Zandvoort en stichting DNRT, worden verderop in dit hoofdstuk wel meegenomen. Het zijn immers wel bezoekers van het circuit en de omgeving.

2.2.1 Organisatie Circuit Zandvoort

De belangrijkste inkomstenbronnen van het Circuit Zandvoort zijn inkomsten uit de baanhuur en de verkoop van tickets bij evenementen. Daarnaast haalt het circuit omzet uit de verhuur van accommodaties, horeca-activiteiten⁶, sponsoring en vergoedingen van cateraars om bij evenementen eten en drinken te mogen verkopen. Het circuit had in 2016 Zandvoort 23 FTE aan vast personeel in dienst. Daarnaast wordt er bij de evenementen personeel ingehuurd (dit komt in het volgende kopje terug onder 'overige bedrijvigheid').

2.2.2 Overige bedrijvigheid op het circuit

Er zijn twee belangrijke spelers op het circuit gevestigd die met grote regelmaat activiteiten op het circuit organiseren: Bleekemolen Race Planet Zandvoort en Driving Fun. Ook de Dutch Race Driver Academy en Dutch Race Driver Organisation zijn in Zandvoort gevestigd en organiseren races en race-cursussen. Daarnaast zit er

⁶ Horeca-activiteiten zijn in 2017 uitgebreid. Aangezien gegevens in deze studie op 2016 zijn gebaseerd, is deze uitbreiding nog niet meegenomen en is de verwachting dat deze impact vandaag de dag groter is.

DECISIO

zelfstandig opererende horeca (niet in handen van het circuit)⁷ en een kleine handel in merchandise. Deze bedrijven zouden niet (op deze locatie) kunnen bestaan zonder aanwezigheid van het circuit. Gezamenlijk zijn deze bedrijven goed voor circa 19 FTE aan permanente werkgelegenheid.

Deze bedrijven huren bovendien tijdens hun cursussen en racedagen, direct en via het circuit, personeel en organisaties in voor de veiligheid (marshalls/officials) en catering. Ook het circuit huurt voor diverse activiteiten en tijdens evenementen personeel in. Deze zijn gezamenlijk goed voor nog eens 19 FTE.

2.2.3 Bedrijvigheid op het circuit samengevat

Gezamenlijk bieden het circuit en de in Zandvoort gevestigde bedrijven die actief zijn op het circuit voor 42 FTE aan structurele werkgelegenheid. Inclusief tijdelijke krachten die worden ingehuurd tijdens evenementen, cursussen en racedagen, bedraagt het aantal FTE 61 (cijfers 2016).

De totale geschatte omzet van deze bedrijven bedraagt naar schatting circa 12 miljoen euro, waarmee een toegevoegde waarde van 4,5 miljoen euro wordt gerealiseerd.

Tabel 2.1 Impact bedrijvigheid op het circuit

	Werkgelegenheid (FTE)	Omzet (mln. €)	Toegevoegde waarde
Structureel	42	€ 11,9	€ 3,7
Flexibele schil (tijdelijke inhuurkrachten)	19		€ 0,8
Totaal	61	€ 11,9	€ 4,5

Bekijken we in hoeverre dit additioneel is, dan moet vanuit de bezoekers worden geredeneerd (wie zorgt er voor de gerealiseerde omzet?). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar omzet die via evenementen is gerealiseerd en aan overige activiteiten te relateren zijn. Voor een verdere uitsplitsing van de bezoekers waar deze verdeling op gebaseerd is, verwijzen we naar de volgende paragraaf.

Tabel 2.2 Directe impact van bedrijven op het circuit en mate van additionaliteit

Additionele impact op	Zandvoort	MRA	Nederland
Omzet/bestedingen (mln. €)	€ 11,9	€ 10,0	€ 5,8
Werkgelegenheid	61	51	30
Toegevoegde waarde (mln. €)	€ 4,5	€ 3,8	€ 2,2

⁷ Tot en met 2016 was dit Mickey's Bar. In 2017 zijn de Bernie's Bar & Kitchen en Bernie's Beach Club geopend. Deze nieuwe horecagelegenheden zijn nog niet meegenomen in de impact van het circuit, aangezien deze op de cijfers van 2016 zijn gebaseerd. Tijdens evenementen is er uiteraard meer horeca aanwezig, maar dat betreft niet permanent in Zandvoort gevestigde bedrijvigheid en valt in een andere categorie.

2.3 Economische betekenis buiten het circuit

2.3.1 Impact via inkoop (indirecte effecten; achterwaarts)

De bedrijven die actief zijn op Zandvoort, inclusief het circuit zelf, kopen goederen en diensten in, in de regio. Dat loopt uiteen van de huur van tribunes, toiletten en heftrucks, naar kosten voor de accountant, nieuw asfalt en drukwerk. Ook de pacht die het circuit aan de gemeente Zandvoort afdraagt valt hieronder. Op basis van de boekhouding van het circuit is bekeken in welke regio dit neerslaat en bij welke sectoren. Voor de overige autosportactiviteiten zijn de gegevens van het circuit als proxy gebruikt, voor de regio en sector waar hun binnenlandse bestedingen neerslaan⁸. De achterwaartse impact van niet-autosport activiteiten op het circuit (horeca & merchandise) zijn volledig op basis van CBS sectorgemiddelden bepaald.

Tabel 2.3 Bestedingen bedrijven op het circuit

Uitgaven in	Mln. €
Zandvoort	0,7
MRA	2,1
Nederland	2,1
Buitenland	3,4
Totaal	8,3

De bovenstaande bestedingen van de bedrijven op het circuit zijn doorgerekend via het input-output model om tot de indirecte werkgelegenheidseffecten te komen. Ook hierin is additionaliteit op dezelfde wijze behandeld als bij de directe impact op het circuit, oftewel: door welke bestedingen van bezoekers zijn deze oorspronkelijk gerealiseerd? Dit is alleen additioneel als bestedingen hun oorsprong hebben door bezoekers van buiten de regio of buiten Nederland.

Tabel 2.4 Additionele indirecte impact via inkoop van bedrijven op het circuit

	Zandvoort	MRA	NL
Werkgelegenheid (FTE)	2	6	7
Bestedingen (mln. €)	€ 0,7	€ 2,3	€ 2,4
Toegevoegde waarde(mln. €)	€ 0,2	€ 0,6	€ 0,6

⁸ Circa 8% van de inkoop van het circuit wordt gedaan in Zandvoort; de aanname is dat andere organisaties op het circuit ook 8% inkopen in Zandvoort. Er is voor aanbieders van race-cursussen e.d. wel eerst een schatting gemaakt welk deel van de omzet terecht komt in Nederland en welk deel in het buitenland o.b.v. CBS-gemiddelden. De omvang van de binnenlandse bestedingen en toegevoegde waarde zijn gelijk gesteld aan de gemiddelde binnenlandse bestedingen en toegevoegde waarde per FTE in de sport en recreatiesector. Het resterende verschil tussen omzet en kosten (omzet, minus lonen en winsten, minus binnenlandse bestedingen) komt in het buitenland terecht. Dit is een relatief groot bedrag, aangezien relatief veel kosten in de autosport uiteindelijk in het buitenland terechtkomen (auto's zelf, maar ook een groot deel van bijvoorbeeld de brandstofkosten (excl. accijns); daarbij geldt dat als de auto in Nederland is gekocht, alleen de handelsmarge aan Nederland wordt toegerekend en de rest aan het land van productie).

DECISIO

2.3.2 Bestedingen in de regio door bezoekers racedagen, cursussen, trainingen

Op de dagen dat het circuit niet gebruikt wordt voor grote evenementen, doen tot een paar honderd deelnemers per dag mee aan trainingen, cursussen, incentives en racedagen (vrij rijden en amateur autosport). In totaal gaat het naar schatting om bijna 35 duizend deelnemers per jaar uit binnen- en buitenland⁹. Een deel van deze deelnemers neemt familie en vrienden mee, vooral in het weekend. Dit zijn er naar schatting ook nog meer dan 10 duizend. In totaal zijn er daarmee ruim 45 duizend bezoekers die Zandvoort vanwege het circuit bezoeken.

De bestedingen van deze bezoekers *op het circuit* zijn reeds in de vorige paragraaf behandeld (ze vormen de inkomsten van de bedrijven op het circuit). Maar ze geven daarnaast ook geld uit in Zandvoort en omgeving zelf. Dit wisselt sterk per type evenement. Bij de amateur autosport gaan de meeste deelnemers na de wedstrijd naar huis (materiaal e.d. moet ook mee terug). Bij de cursussen en incentives ligt het aantal deelnemers dat na het evenement nog een hapje of drankje doet hoger. De programma's zijn allemaal exclusief avondeten. Op doordeweekse dagen gaat naar verwachting 25 procent nog iets eten of drinken, in het weekend is dat meer dan de helft van de bezoekers¹⁰. Voor het totaal van de deelnemers aan incentives, amateur autosport en cursussen die niet overnachten, hanteren we de voorzichtige aanname dat 25 procent Zandvoort in gaat om nog wat te eten of te drinken. Gemiddeld geven zij € 20 p.p. uit¹¹.

Daarnaast is er ook een groep deelnemers die overnacht in Zandvoort. Uit interviews met hotels, organisatoren van incentives, het VVV en het circuit blijken er nagenoeg geen reguliere verblijfstoeristen te zijn die een activiteit op het circuit ondernemen (cursussen en incentives zijn volgeboekt, spontaan meedoen is bijna nooit mogelijk). De relatie andersom bestaat wel: een behoorlijke groep deelnemers van een activiteit, besluit er een overnachting aan vast te plakken. Vrijwel alle buitenlandse deelnemers doen dit, maar ook ongeveer een kwart van de Nederlandse deelnemers. Deze overnachtingen zijn nagenoeg altijd in een hotel, waarvan 90% in Zandvoort en 10% in de omliggende gemeenten. De gemiddelde bestedingen van gasten in hotels bedraagt

⁹ Inventarisatie vier grootste organisatoren die bij elkaar het grootste deel van de baanhuur voor hun rekening nemen. Aangenomen is dat het ontbrekende deel van de baanhuur tot een evenredig aantal deelnemers leidt.

¹⁰ Opgave organisatoren incentives en cursussen; de Snaijer (2007) meldt dat 50 procent van de deelnemers aan incentives Zandvoort ingaat; deelnemers aan de amateur autosport gaan volgens de organisatoren nauwelijks Zandvoort in.

¹¹ Gemiddelde bestedingen horecabezoeker (minus vervoerskosten) Bron: ZKA, 2014 & de Snaijer (2007)

DECISIO

€ 107¹². Daarmee komen we tot het volgende overzicht aan bezoekers en bestedingen.

Tabel 2.5 Bezoekersaantallen racedagen, cursussen en trainingen naar dagbezoek, verblijfsbezoek en bestedingen

	Binnenlands	Buitenlands	Totaal
Aantal bezoekers	39.100	6.500	45.600
Waarvan dagbezoek	29.700	-	29.700
% dagbezoek dat Zandvoort in gaat	25%	n.v.t.	
Bestedingen p.p. in Zandvoort	€ 20	n.v.t.	
Totale bestedingen dagbezoek mln. €	€ 0,1	-	€ 0,1
Waarvan verblijfsbezoek	9.400	6.500	15.900
Gemiddeld aantal nachten	2	2	
Bestedingen p.p.p.n.	€ 107	€ 107	
Totale bestedingen verblijfsbezoek mln. €	€ 2,0	€ 1,4	€ 3,4
% Zandvoort	90%	90%	
% MRA	10%	10%	
Totale bestedingen mln. €	€ 2,2	€ 1,4	€ 3,5
Additioneel voor (mln. €)			
Zandvoort	€ 2,0	€ 1,2	€ 3,2
MRA*	€ 1,8	€ 1,4	€ 3,2
Nederland*	€ 1,1	€ 1,4	€ 2,5

* 2/3 komt van buiten de MRA, maar de helft van de bezoekers uit de MRA was zonder Circuit Zandvoort elders gaan racen. Deze zien we als additioneel voor de MRA. Hetzelfde geldt voor de Nederlandse bezoekers. We gaan ervan uit dat de helft zonder Circuit Zandvoort in het buitenland naar een circuit was gegaan.

2.3.3 Bezoekers evenementen

Op het Circuit Zandvoort werden in 2016 dertig evenementen georganiseerd, die gezamenlijk circa 200 duizend bezoekers trokken. Dit betreft zowel de autosport gerelateerde evenementen, als de overige evenementen. Het gaat hier om aantallen unieke bezoekers; het aantal bezoekdagen ligt hoger. Meerdaagse evenementen trekken in de regel naast dagbezoek, ook groepen bezoekers die meerdere dagen verblijven. Waar overnachtingen door deelnemers aan incentives en cursussen vooral in hotel plaatsvinden, overnachten bezoekers van de meerdaagse race-evenementen ook op campings en in vakantiehuisen. Hun bestedingen liggen ondanks de goedkopere accommodatiekeuze nauwelijks lager, doordat tijdens grote evenementen de overnachtingsprijzen hoger liggen dan normaal.

¹² Bron: ZKA (2014), Statline.CBS, bewerking Decisio

Impact van evenementen op overnachtingsprijzen

De impact van het verblijfsbezoek is ook goed terug te zien in de prijzen van overnachtingen in hotels en op campings. Zodra de data van de DTM-races bekend zijn, gaan de prijzen op de aangrenzende campings in Zandvoort met 50 procent omhoog of worden hoogseizoenprijzen gerekend in het voor- en naseizoen¹³. Tot in de wijde omgeving¹⁴ liggen de hotelprijzen 25 tot 50 procent hoger dan normaal. In Zandvoort gaan de laatste kamers (hotels zijn het DTM-weekend volledig uitverkocht) soms voor meer dan de dubbele prijs weg ten opzichte van vergelijkbare weekends zonder evenement.

Van de Nederlandse bezoekers overnacht circa 10 procent in Zandvoort en de directe omgeving. Van de buitenlandse bezoeker is dat nagenoeg 100 procent¹⁵. Deze kunnen niet allemaal in Zandvoort overnachten. Zandvoort beschikt over circa 6.600 overnachtingsplaatsen voor toeristen. Tijdens de DTM zullen al bijna 25 duizend Duitse bezoekers in de omgeving willen overnachten. Aangezien dit evenement in het hoogseizoen plaatsvindt, treedt er ook de nodige verdringing op.

Verdringing bij evenementen

De meeste evenementen op het circuit van Zandvoort zijn relatief kleinschalig en worden vooral bezocht door de binnenlandse bezoeker. De extra toestroom in treinen en op de weg is niet dusdanig dat het reguliere strandbezoek aan Zandvoort (indien het evenement tijdens een mooie stranddag plaatsvindt) de badplaats zal mijden. Binnenlandse bezoekers van evenementen overnachten bovendien in beperkte mate in Zandvoort en omgeving, waarmee verdringing op campings en in hotels ook beperkt zal zijn. Er zijn echter twee uitzonderingen: de Max Verstappendagen en de DTM-races.

Tijdens de Max Verstappendagen in 2016 waren er 20 duizend minder mensen in Zandvoort (buiten het circuit) dan verwacht indien er geen evenement zou op het circuit zijn¹⁶. De grote toestroom op de wegen en in de trein (inclusief de communicatie daarvan) heeft er dus voor gezorgd dat er minder mensen dan gebruikelijk naar het strand, de duinen en het dorp Zandvoort gingen.

In de weekends in het hoogseizoen is de bezetting van hotels en campings nagenoeg 100% in Zandvoort. De DTM vond in 2016 (en ook in 2017) in het hoogseizoen plaats. We gaan ervan uit dat de helft van de bedden in Zandvoort bezet wordt door DTM bezoekers, maar dat dit voor honderd procent verdringing is van het reguliere bezoek (de inkomsten per DTM bezoeker liggen wel 50% hoger dan van het reguliere bezoek). Buiten Zandvoort vindt geen verdringing plaats, maar is wel de capaciteit beperkt. Een deel van de buitenlandse bezoekers zal buiten de MRA overnachten om de race te bezoeken.

Overnachtingen door evenementenbezoekers vinden zowel in hotels als op campings plaats. Naar verwachting wordt er met 105 euro per persoon per overnachting 50 procent meer uitgegeven tijdens een evenementenbezoek dan de gemiddelde 70 euro per overnachting als er geen evenementen zijn in Zandvoort. Dagbezoekers geven,

¹³ Bron: onderzoek prijzen campings in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee.

¹⁴ Vergelijking weekenden voor, na en tijdens DTM Booking.com in Zandvoort, Bloemendaal, Haarlem, Santpoort en Noordwijk.

¹⁵ Schatting o.b.v. de Snaijer (2007) en interviews circuit, hotels en VVV.

¹⁶ Bron: Analyse mobiele telefoondata Mezuro; Het aantal gemeten bezoekers in Zandvoort (inclusief circuit) lag 20 duizend lager, dan wanneer het reguliere aantal verwachte bezoekers (gezien de weersomstandigheden en periode in het jaar) en het aantal bezoekers aan het circuit bij elkaar worden opgeteld.

DECISIO

indien zij nog een strandtent, restaurant of café bezoeken, gemiddeld 20 euro per bezoek uit. Dit resulteert in het volgende overzicht van effecten.

Tabel 2.6 Bezoekersaantallen evenementen naar dagbezoek, verblijfsbezoek en bestedingen

	Binnenlands	Buitenlands	Totaal
Aantal bezoekers	170.000	30.000	200.000
Waarvan dagbezoek	153.000	-	153.000
% dagbezoek dat Zandvoort in gaat	25%	25%	
Bestedingen p.p.	€ 20	€ 20	
Inkomsten parkeergeld* (mln. €)	€ 0,4	-	€ 0,4
Totale bestedingen dagbezoek (mln. €)	€ 1,2	-	€ 1,2
Waarvan verblijfs/meerdaagsbezoek	17.000	30.000	47.000
Gemiddeld aantal nachten	2	2	
Bestedingen p.p.p.n.	€ 105	€ 105	
Totale bestedingen verblijfsbezoek (mln. €)	€ 3,6	€ 6,3	€ 9,8
% Zandvoort	50%	28%	
% MRA	50%	58%	
% Rest Nederland		14%	
Totale bestedingen (mln. €)	€ 4,7	€ 6,3	€ 10,6
Verdringing (mln. €)	€ 0,4	€ 0,5	
Additioneel voor (mln. €)			
Zandvoort	€ 2,5	€ 1,3	€ 3,8
MRA (incl. Zandvoort) **	€ 2,6	€ 4,9	€ 7,8
Nederland (incl. MRA) **	€ 0,0	€ 5,8	€ 5,8

*Zie paragraaf over inkomsten voor de gemeente voor verdere uitsplitsing

** Van de binnenlandse bezoeker komt ongeveer een derde uit de regio¹⁷. We verwachten op de schaal van Nederland geen additionele impact als gevolg van het evenement. Zonder evenement op Circuit Zandvoort, onderneemt men een andere activiteit in de eigen regio (men gaat niet op zoek naar een ander race-, fiets-, hardloop- of lifestyle-evenement in het buitenland, zoals bij de reguliere activiteiten (vrij rijden, incentives, cursussen) op het circuit wel deels gebeurt).

Totale impact bestedingen bezoekers

De bestedingen van bezoekers in Zandvoort en omgeving zorgen voor werkgelegenheid in de regio en toegevoegde waarde. Deze zijn direct het gevolg van de bestedingen (bijvoorbeeld bij de horeca en detailhandel), maar ook indirect zijn er effecten. De leveranciers van de horeca en detailhandel (groothandel, maar ook boekhouder, schoonmaak, onderhoud, etc.) profiteren immers ook van deze bestedingen. Dit laatste effect is op regionale en nationale schaal groter dan op de schaal van Zandvoort, aangezien de meeste leveranciers niet in Zandvoort gevestigd zijn.

¹⁷ De Snaijer (2007)

Tabel 2.7 Totale impact bestedingen bezoekers

Impact bezoekers	Zandvoort	MRA	Nederland
Bestedingen (additioneel)	€ 7,0	€ 11,0	€ 8,3
Toegevoegde waarde direct	€ 3,1	€ 4,9	€ 3,7
Banen direct (FTE)	56	88	76
Toegevoegde waarde indirect	€ 0,2	€ 1,9	€ 2,0
Banen indirect (FTE)	2	19	22
Totaal toegevoegde waarde	€ 3,3	€ 6,8	€ 5,7
Totaal banen (FTE)	58	107	97

2.3.4 Bestedingen teams, organisatie en pers race-evenementen

De bestedingen van teams, pers, organisatie en sponsors schatten we op basis van het DTM evenement. Daarbij komt het onderstaande aantal personen en bijbehorend aantal overnachtingen.

Tabel 2.8 Overnachtingen teams, organisatie en pers DTM-races¹⁸

Organisatie en sponsors e.d.	
Aantal personen	400
Aantal nachten gemiddeld p.p.	5
Teams	
Aantal personen	270
Aantal nachten gemiddeld p.p.	4,25
Pers	
Aantal personen Nederlandse pers (geen overnachtingen)	170
Aantal personen internationale pers en tv-registratie	120
Aantal nachten gemiddeld p.p.	3
Totaal aantal nachten	3508
Bestedingen per nacht	€ 150
Totale bestedingen (mln. €)	€ 0,5

We gaan ervan uit dat 50 procent overnacht in Zandvoort en 50 procent in de directe omgeving. Teams maken zowel gebruik van de hotels in de omgeving, als het aangrenzende bungalowpark. Omdat de groep gemiddeld in het hogere segment hotels zit, gaan we uit van gemiddeld besteed bedrag van € 150 per overnachting¹⁹. Geen van deze bezoekers was in Nederland geweest zonder het evenement. Ze zijn dus volledig additioneel.

¹⁸ O.b.v. de Snaijer (2007) en MIA (2002)

¹⁹ O.b.v. prijzen geboekte hotels Circuit Zandvoort rond evenementen, de Snaijer (2007), ZKA (2010)

Naast de DTM zijn er meer evenementen met internationale deelnemers en pers. Deze zijn aanzienlijk kleiner. Ze trekken niet alleen minder personen aan, maar de budgetten van teams zijn ook een stuk kleiner voor bijvoorbeeld de overnachtingen. We schatten in dat de teams, organisatie en internationale pers bij de gezamenlijke overige evenementen ongeveer een vergelijkbaar bedrag uitgeven, als tijdens het DTM-evenement²⁰. Daarmee komen we tot het onderstaande overzicht.

Tabel 2.9 Totale impact organisatie, teams en pers van race-evenementen

Organisatie, teams en pers	Zandvoort	MRA	Nederland
Bestedingen	€ 0,5	€ 1,1	€ 1,1
Toegevoegde waarde direct	€ 0,2	€ 0,5	€ 0,5
Banen direct (FTE)	4	8	8
Toegevoegde waarde indirect	€ 0,0	€ 0,2	€ 0,2
Banen indirect (FTE)	0	2	2
Totaal toegevoegde waarde	€ 0,2	€ 0,7	€ 0,7
Totaal banen (FTE)	4	10	11

2.4 Uitstralingseffecten / overige impacts

2.4.1 Uitstralingseffecten en spin-offs

Ondernemers in Zandvoort en de VVV merken op de dagen van grote evenementen geen grote toename van bezoek in het dorp of bij de paviljoens. In de winkelstraat is het vaak zelfs rustiger dan gebruikelijk. Dit bevestigt het beeld van verdringing. Toch zijn zij ervan overtuigd dat het circuit, inclusief de evenementen, een goede bijdrage aan het toerisme in Zandvoort leveren. De dagen voor en na het evenement is het vaak wel drukker met bezoekers (en hun familie) die het evenement bezoeken. Bij grote evenementen, zoals de Max Verstappendagen, is Zandvoort landelijk nieuws. Bij internationale evenementen als de DTM, is Zandvoort in Duitsland uitgebreid in het nieuws. De ondernemers in Zandvoort zijn ervan overtuigd dat deze exposure in Duitsland bijdraagt aan (het behoud van) de sterke positie van Zandvoort onder de Duitse toerist. Bovendien komt een deel van de bezoekers die naar een evenement gaan, later nog een keer terug naar het circuit voor een andere activiteit: de bedrijven op het circuit die adverteren tijdens de DTM, zien mede als gevolg hiervan een behoorlijk aandeel Duitse deelnemers aan hun activiteiten. Daarnaast zorgt de DTM er ook voor dat Duitse autosportverenigingen graag racen op Zandvoort.

²⁰ O.b.v. de Snajjer (2007), SQW (2009), EY (2011), en MIA (2002).

DECISIO

Via het Masterplan voor het circuit, waar op het moment van schrijven aan wordt gewerkt, kunnen de uitstralingseffecten en impact op Zandvoort uitgebreid worden. Daarbij gaat het ook om bijvoorbeeld verbreding van slecht-weeractiviteiten in Zandvoort, waarbij het circuit diverse activiteiten jaarrond voor de toeristen in Zandvoort kan bieden (denk aan een kartbaan, gebruik van het mountainbikeparcours, etc.). Ook de relatie tussen het dorp en het circuit tijdens evenementen wordt uitgebreid. Zo zijn er inmiddels rond het British racefestival en de Classic Grand Prix ook evenementen in het dorp. Deze trekken bezoekers die niet naar het circuit gaan en geven plezier aan de inwoners van Zandvoort.

De impact van uitstralingseffecten is nog niet goed in te schatten, deels omdat de plannen nog in ontwikkeling zijn (masterplan), deels omdat ze ook niet volledig aan de inspanning van het circuit te relateren zijn (samenspel ondernemers in Zandvoort) en deels omdat onbekend is hoeveel Duitse toeristen er bijvoorbeeld extra komen als gevolg van bijvoorbeeld de DTM. Voor zover het het aantrekken van deelnemers aan (onder andere) racedagen en incentives op het circuit betreft, zijn deze effecten al in de cijfers verwerkt. Immers, Duitse bezoekers die na het zien van de DTM besluiten op het circuit te willen racen, zitten in de bezoekersaantallen en bestedingen van het circuit.

Dat het circuit met haar uitstraling een belangrijke bijdrage aan Zandvoort levert, daar zijn de geïnterviewde ondernemers in Zandvoort het over eens. Zelfs de Formule 1 historie lijkt nog steeds bij te dragen aan de naamsbekendheid van Zandvoort. Volgens ondernemers wordt de link tussen de Formule 1, het circuit en het dorp Zandvoort nog steeds door een deel van de bezoekers van Zandvoort gelegd en profiteert Zandvoort nog steeds van deze historie.

2.4.2 Neerslag inkomsten gemeente Zandvoort (niet additioneel)

Een deel van de eerder genoemde impacts slaat neer bij de gemeente. Allereerst betaalt het circuit jaarlijks ruim € 300 duizend euro aan de gemeente als pacht van het terrein. Daarnaast leveren de overnachtingen van bezoekers € 2,25 per nacht aan inkomsten op via de toeristenbelasting. Tot slot betalen bezoekers tijdens grotere evenementen parkeergeld van € 13,50 per dag (bij kleinere evenementen en voor de reguliere activiteiten is er op het terrein van het circuitpark zelf voldoende ruimte).

De gemeente bezit ruim 2.300 betaalde parkeerplaatsen langs de boulevard en in het centrum. Daarnaast zijn er nog circa 2.000 plaatsen (buiten het circuit) die via een pachtconstructie met de gemeente als privaat geëxploiteerde parkeerplaats beschikbaar zijn. Deze liggen vooral aan de zuidkant van Zandvoort en bij evenementen worden er pendelbussen tussen deze parkeerplaatsen en het circuit ingezet. Voor de parkeerplaatsen geldt echter ook dat een groot deel verdringing zal zijn. Bij mooi strandweer zouden de parkeerplaatsen anders ook vol staan.

DECISIO

Voor het parkeren hanteren we de volgende aannames. Bij de grootste evenementen (Max Verstappen + DTM) staan alle parkeerplaatsen van de gemeente vol met bezoekers van het evenement, maar 75% is verdringing, aangezien deze het grootste deel van de dag ook vol hadden gestaan zonder evenement (de evenementen vonden plaats in het hoogseizoen en op weekenddagen met mooi weer). Voor de overige evenementen gaat we ervan uit dat 80% met de auto²¹ komt en 50 procent verdringing betreft van parkeerplaatsen die anders bezet zouden worden door andere automobilisten. De verdeling over particuliere en gemeentelijke parkeerplaatsen, is op basis van de verhouding in aanbod tussen deze twee. De totale additionele parkeerinkomsten komen op circa 400 duizend euro, waarvan meer dan de helft direct bij de gemeente Zandvoort terecht komt. De rest komt bij de particulier geëxploiteerde terreinen terecht. Daarmee komen we op het volgende overzicht van inkomsten voor de gemeente Zandvoort:

Tabel 2.10 Inkomsten gemeente Zandvoort

Gemeente Zandvoort	mIn. €
Pacht	0,3
Parkeerinkomsten	0,2
Toeristenbelasting	0,3
Totaal	0,8

2.4.3 Neerslag inkomsten overige overheden (niet additioneel)

Ook in de gemeenten rondom Zandvoort wordt toeristenbelasting geheven op overnachtingen van bezoekers van het circuit die niet in Zandvoort (kunnen) overnachten. In Haarlem, Amsterdam en de Haarlemmermeer ligt het tarief hoger dan in Zandvoort, in Bloemendaal en Noordwijk (geen MRA) is het vergelijkbaar en in Velsen ligt het lager. In deze berekening is uitgegaan van het Haarlemse tarief van € 3,25 per overnachting.

Behalve toeristenbelasting wordt er ook BTW geheven. Voor zover het additionele bestedingen betreft, zijn dit extra inkomsten voor de Nederlandse overheid.

Let op: deze effecten maken onderdeel uit van de al uitgewerkte bestedingseffecten. Deze berekening is alleen om inzichtelijk te maken in hoeverre deze terecht komen bij de lokale, en nationale overheden.

²¹ De Snaijer (2007)

Tabel 2.11 Inkomsten overige overheden

Overige overheden	mln. €
Gemeenten MRA	€ 0,1
BTW/accijnzen Nederlandse overheid	€ 2,3
Totaal	€ 2,4

2.5 Overzicht impacts van Circuit Zandvoort

Rekening houdend met de herkomst van bezoekers en verdringing van bezoekers leiden de activiteiten op Circuit Zandvoort tot een bestedingsimpuls van bijna 20 miljoen euro op jaarbasis in de gemeente Zandvoort, waarvan circa 12 miljoen euro op het circuit zelf terecht komt en 7,5 miljoen euro daarbuiten. In de MRA is deze impact met 22 miljoen euro nog groter als gevolg van de overnachtingen die buiten Zandvoort plaatsvinden. Op de schaal van Nederland zijn de effecten wat kleiner doordat de meeste bezoekers van het circuit uit Nederland komen en zonder de aanwezigheid van het circuit elders in Nederland hun geld hadden uitgegeven.

Deze bestedingen leiden tot een werkgelegenheid die gelijk staat aan 125 voltijdsequivalenten (FTE) in Zandvoort, waarmee 3,7 procent van de Zandvoortse werkgelegenheid direct of indirect aan het circuit gerelateerd is. In de MRA gaat het om 175 FTE. De toegevoegde waarde (personeelskosten en winsten) is gelijk aan 8,2 miljoen euro in Zandvoort en 11,8 miljoen euro in de MRA.

Tabel 2.12 Huidige (additionele) impact Circuit Zandvoort

Totale huidige impact circuit	Zandvoort	MRA	Nederland
Bestedingen	€ 19,4	€ 22,0	€ 15,1
Toegevoegde waarde	€ 8,2	€ 11,8	€ 9,2
Banen	125	175	145

Toekomstige ontwikkelingen en relevantie voor impact van de Formule 1

De investeringen van het afgelopen jaar en de geplande investeringen in de komende jaren van Circuit Zandvoort, zoals de nieuw geasfalteerde baan, uitbreiding van horecavoorzieningen en de mogelijke uitbreiding van andere activiteiten, zorgen ervoor dat impact van het circuit in de komende jaren zal veranderen. De investeringen zullen geen invloed op hebben op de economische effecten van een eventueel Formule 1-evenement: een betere horecavoorziening of meer jaarrondactiviteiten op het circuit, gaan niet leiden tot meer bezoekers of bestedingen tijdens het F1-evenement. Deze staan in die zin los van elkaar. Er worden ook geen specifieke investeringen in voorbereiding op de Formule 1 gedaan: investeringen zitten een komst van de Formule 1 niet in weg, zorgen wellicht voor iets minder benodigde aanpassingen bij een komst van de Formule 1, maar moeten op zichzelf al renderen. Het feit dat de 'nulsituatie', het huidige circuit zonder Formule 1, in de komende jaren gaat veranderen heeft dus

DECISIO

geen invloed op de effecten van het evenement. Andersom kan het evenement wel effect hebben op verschillende investeringen op en rond het circuit. Het zogenaamde 'katalyserende effect' dat een dergelijk evenement met zich mee kan brengen. Imago en naamsbekendheid van het circuit en omgeving, kunnen leiden tot een grotere stroom bezoekers naar Zandvoort, het circuit en de faciliteiten op het circuit, die ervoor kunnen zorgen dat het interessanter wordt om investeringen in Zandvoort en het circuit te versnellen of uit te breiden. Hier gaan we verder op in het hoofdstuk over de impact van de Formule 1.

3 Haalbaarheid Formule 1

Een mogelijke terugkeer van de Formule 1 is van veel verschillende factoren afhankelijk. In dit hoofdstuk beschouwen we de belangrijkste financiële, politieke en organisatorische aspecten die komen kijken bij de organisatie van een dergelijk evenement, en brengen we daarbij de mogelijkheden, onmogelijkheden en onzekerheden in beeld.

In de haalbaarheid van een F1-evenement hangen veel aspecten met elkaar samen. Er zijn echter twee organen die een allesbepalende invloed uitoefenen op de haalbaarheid: de FIA en Formula One Group. De FIA bepaalt of het circuit aan de eisen voldoet om een Formule 1 race te mogen rijden (keuring van het circuit) en de Formula One Group bepaalt op welke circuits het Formule 1 seizoen daadwerkelijk plaats zal vinden. Dit laatste gebeurt op basis van verschillende factoren, zoals historie, faciliteiten, organisatie, exposure, financiën (afdrachten aan de Formula One Group) en andere zaken die de gunfactor beïnvloeden. Hoe deze factoren samenhangen en welke de doorslag gaan geven, heeft uiteraard ook invloed op de kosten van het binnenhalen van de Formule 1. Signalen die in het onderzoek zijn opgevangen, zijn in dit hoofdstuk verwerkt, maar de exacte gevolgen voor de kosten en overige haalbaarheidsfactoren zijn pas duidelijk als het onderhandelingsproces met de FIA en de Formula One Group is afgerond.

In dit hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op de belangrijkste aandachtspunten bij de volgende onderdelen:

- De eisen en wensen van de FIA en Formula One Group: deze organisaties bepalen respectievelijk of het circuit een licentie krijgt om een Formule 1 race te mogen organiseren en vervolgens of het circuit ook daadwerkelijk op de kalender wordt geplaatst;
- De benodigde investeringen in het circuit om aan de eisen en wensen van de FIA en Formula One Group te voldoen;
- De benodigde investeringen in de omgeving om het evenement te kunnen organiseren;
- De organisatorische aspecten rond het evenement zelf;
- Vergunningen;
- Mogelijke inkomstenbronnen;
- De businesscase van het evenement: kosten en opbrengsten;
- Draagvlak onder ondernemers en andere partijen;
- Overige aandachtspunten;
- Conclusies over de haalbaarheid.

3.1 Eisen FIA & Formula One Group

Een circuit dient aan eisen en reglementen te voldoen die de veiligheid van alle betrokkenen bij een Formule 1 race kunnen garanderen. In dit kader is gesproken met de afdeling Circuit & Rally Safety van de FIA. Het Circuit Zandvoort beschikt momenteel over een zogeheten 'type 2' licentie. Met dit type licentie is het mogelijk een race-evenement als de DTM op het circuit te laten plaatsvinden. Een 'type 1' licentie is noodzakelijk om aanspraak te maken op de mogelijke komst van de Formule 1. Het bereiken van deze status betekent dat investeringen in het circuit onvermijdelijk zijn. Nadat de vereiste aanpassingen aan het circuit zijn verricht, voert de afdeling Circuit & Rally Safety van de FIA een keuring van het circuit uit. De FIA inspecteert met behulp van onder andere testen en simulatieprocessen het circuit. Aan de keuring is een bedrag van 40.000 á 50.000 euro aan kosten verbonden. Als het circuit de licentie 'type 1' ontvangt, is de komst van een Formule 1 Grand Prix nog altijd geen garantie.

Of Formule 1 Grand Prix vervolgens aan het Circuit Zandvoort wordt gegund, valt buiten het bereik van de FIA. De beslissing hierover wordt uiteindelijk gemaakt bij de Formula One Group (Liberty Media) en betreft een geheel nieuw lobby-traject. Welke afspraken met de Formula One Group gemaakt kunnen worden, wordt pas duidelijk als de onderhandelingen daadwerkelijk starten. Onder de nieuwe eigenaar gaat de Formule 1 kalender op de schop. Men wil geen nieuwe circuits meer in niemandsland, maar vooral meer races in steden met een *'een goede verdeling tussen stratencircuits, historische banen en permanente circuits die gebouwd zijn voor de F1'*. Zo meldt de commercieel directeur van Liberty Media: *'We moeten veel proactiever te werk gaan om te bepalen welke steden een bijdrage kunnen leveren voor ons merk en onze strategie. Dat zijn landen waar je een grote fanshare op de been kunt brengen, vooral in het hartje van een stad.'*²² De concurrentie is groot, er zijn 40 partijen die in het afgelopen half jaar zich hebben gemeld bij Liberty Media en aangaven interesse te hebben.

Zandvoort heeft een aantal 'unique selling points', zoals de historie, unieke locatie met ligging aan zee, stijgende populariteit van de Formule 1 in Nederland door Max Verstappen, internationaal uitstekend bereikbaar via Schiphol, vlakbij Amsterdam met een directe treinverbinding. Gezien de uitspraken van Liberty Media kunnen deze zaken invloed hebben op de (kans op) toewijzing en de daarbij vereiste investeringen in nieuwe tribunes en faciliteiten op het circuit, infrastructuur of horeca in de omgeving en/of de hoogte van de fee. Ook de mate waarin mogelijk andere aspecten onderhandelbaar zijn, hangt hiervan af. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan afspraken over of investeringen al gedaan moeten zijn voordat de Formula One Group

²² <https://nl.motorsport.com/f1/news/veertig-circuits-interesse-organisatie-gp-950389/>

DECISIO

een toewijzing doet (bijvoorbeeld voor de type 1 licentie), of dat de toezegging op tijd aan deze licentie te voldoen bij het krijgen van de Grand Prix voldoende is. Ook andere mogelijkheden zoals de organisatie van de race niet ieder jaar, maar roulerend met andere circuits om de paar jaar, kan een optie zijn die interessant is voor Zandvoort en samenwerkende circuits.

3.1.1 Jaarlijkse fee Formula One Group

Op dit moment bedraagt de fee aan de Formula One Group gemiddeld 25 – 30 miljoen euro per race met bovendien een ‘escalator’ (jaarlijkse stijging van de fee opgenomen in een contract) van 5 tot 10 procent.²³ In Europa ligt de gemiddelde fee iets lager op circa 20 miljoen euro per jaar, landen als Rusland en Bahrein betalen aanzienlijk hogere bedragen. Een contract tussen het circuit en de Formula One Group duurt 5 tot meer dan 10 jaar. De standaard ‘escalator’ laat fees snel stijgen: Silverstone betaalde in 2010 iets meer dan 11 miljoen pond, nu is dat ruim 16 miljoen pond en in 2025 zou dit 25 miljoen pond zijn²⁴. De recente nieuwe eigenaar van de Formula One Group (Liberty Global in plaats van Ecclestone), lijkt gevoeliger voor zaken als historie, omgeving en daarmee ook exposure. Vanuit de circuits zelf komt er ook meer geluid dat de hoge fees niet langer op te brengen zijn²⁵. Maar er zijn nog geen signalen dat fees voor het organiseren van een race dalen en ook bij lagere fees, zal de fee aan de Formula One Group de belangrijkste kostenpost zijn.

3.1.2 Kosten en kansen Formula One Group

Wat Zandvoort zal moeten betalen is geheel afhankelijk van de onderhandelingen en hoe aantrekkelijk de Formula One Group het totale plaatje (inclusief de fee) van Zandvoort vindt. Ieder circuit heeft zijn of haar eigen onderhandelingspositie: een circuit als Monaco betaalt aanzienlijk minder dan andere circuits in Europa, omdat men zich geen Grand Prix seizoen zonder Monaco kan voorstellen.

In het kader van dit onderzoek is met medewerkers van zowel de FIA als de Formula One Group gesproken. Beiden kunnen niet op voorhand zeggen wat er exact nodig is om het Formule 1 circuit weer een type 1 licentie te geven en vervolgens om ook Zandvoort op de kalender te krijgen. Dat is een spel van eisen, afspraken en onderhandelingen. Het feit dat Zandvoort de mogelijkheden onderzoekt om de Formule 1 terug te krijgen, werd positief ontvangen.

²³ Formula One Group (2016)

²⁴ <https://www.grandprix247.com/2017/07/12/grant-silverstone-is-not-alone-struggling-with-f1-fees/>

²⁵ Recent kwam Silverstone in het nieuws zich te beraden over voortzetten van het F1 contract; meerdere circuits die we hebben gesproken beraden zich hierover.

3.2 Investerings op het circuit

Het organiseren van de Formule 1 Grand Prix op Circuit Zandvoort vereist een type 1 licentie van de Federation Internationale de l'Automobile (FIA). De exact benodigde maatregelen en hoogte van investeringen worden pas duidelijk na de keuring door de FIA.

Het Circuit Zandvoort heeft een eerste (grobe) inschatting gemaakt van de benodigde investeringen om een F1-waardig circuit te realiseren. Daarin zal in elk geval de pitstraat aangepast moeten worden, en dient de Hugenholtzbocht aangepast te worden. Daarnaast zijn er mogelijk aanpassingen nodig aan hekken of grindbakken²⁶, afhankelijk van de veiligheidseisen. Dit zijn zaken die om de paar jaar veranderen en inherent zijn verbonden aan het exploiteren van een Formule 1 circuit.

De meest complexe aanpassing betreft de aanpassing van het pitcomplex. Dat gaat niet zozeer om de aanpassing zelf, maar wel om de mogelijke aankoop van gronden en wijziging van het bestemmingsplan. Het huidige pitcomplex voldoet niet: de pitboxen zijn te klein en zowel de ruimte tussen de baan en de pitboxen als de ruimte achter de pitboxen is te krap. Het pitcomplex zal daarom zowel langer als dieper moeten worden om aan de eisen te voldoen.

Het pitcomplex van Zandvoort is circa 165 meter lang en 64 meter diep (vanaf de baan tot en met de weg achter het pitcomplex). Hockenheim heeft een complex van 245 meter lang, maar andere Europese circuits hebben meestal een pitcomplex met een lengte van 300 tot 350 meter. Een pitcomplex heeft gemiddeld 40 – 50 pitboxen van minimaal 7 meter breed, die bepalend zijn voor de lengte van 300 – 350 meter ontstaat. De huidige 25 pitboxen op Zandvoort zijn slechts 5 meter breed. Het nieuwe pitcomplex zou dus aanzienlijk langer moeten worden. De lengte van de pitstraat is relatief eenvoudig in te passen; het rechte stuk is lang genoeg. Het is vooral om de diepte die lastiger in te passen is op het circuitterrein.

De huidige boxen zijn 15 meter diep. Deze dienen minimaal 18 meter diep te zijn om een type 1 licentie te krijgen. De Formula One Group vraagt bij nieuwe circuits om boxen van 25 meter diep. Ook de afstand tussen de baan en de pitboxen is op dit moment enkele meters te smal, maar vooral achter de boxen is meer ruimte nodig dan nu aanwezig is voor trailers, een brandweg en transportweg. Daarmee komt de minimaal benodigde diepte vanaf de baan tot en met de weg achter het pitcomplex om aan de FIA regels voor de type 1 licentie te voldoen op 84 meter. De Formula One Group heeft bij voorkeur op alle onderdelen rond het pitcomplex meer ruimte dan de minimeisen van de FIA en daarnaast ook nog 40 meter aan ruimte achter de

²⁶ Deze worden volgens de nieuwste richtlijnen vervangen door asfalt, maar er is ook de nodige weerstand tegen deze aanpassing.

DECISIO

pitboxen voor hospitality-activiteiten. Om aan de wensen van de Formula One Group te voldoen is 140 meter nodig. In Europa zijn overigens weinig circuits die hieraan voldoen. Gemiddeld hebben circuits in Europa circa 110 meter aan ruimte vanaf de baan gerekend voor het gehele pitcomplex (incl. hospitality, indien van toepassing). Dit is wel aanzienlijk meer dan de minimum FIA-eis van 84 meter.

De huidige locatie van het pitcomplex op het circuit van Zandvoort is niet geschikt voor een nieuw exemplaar. De minimaal benodigde diepte van 84 meter kan niet ingepast worden. Een nieuw pitcomplex lijkt momenteel fysiek op twee locaties in te passen. De voorkeurslocatie ligt aan het rechte stuk tegenover de huidige pitstraat tussen het rechte stuk en camping de Duinrand in. Een complex voldoende aan de minimale FIA eisen van 84 meter diep lijkt net in passen op eigen terrein zonder bestemmingsplanwijziging, maar voor 110 of 140 meter diepte zou een deel van de camping aangekocht moeten worden. In dat geval is een bestemmingsplanwijziging nodig. Indien meer dan de minimale 84 meter nodig is, is dit de meest voor de hand liggende optie, maar hij vergt naast een financiële compensatie ook medewerking van de campingeigenaar en de gemeente.

Een tweede mogelijke locatie is de plek waar nu duinmeren liggen. Dit terrein is momenteel ook in handen van het circuit en mag gebruikt worden voor evenementen, maar een bestemmingsplanwijziging is nodig om hier een pitcomplex te bouwen. Bij bebouwing van het gebied is naar verwachting een toets op de Wet Natuurbescherming (voormalige Flora en Faunawet) nodig, met bijbehorend ecologisch onderzoek. Dit onderzoek moet uitwijzen of deze locatie mogelijk is. Tot slot behoort een pitcomplex aan een recht stuk te liggen; de vraag is of het deel van het circuit naast de duinmeren 'recht genoeg' is, of door de FIA als een bocht wordt beschouwd waarmee een pitcomplex op deze locatie niet mogelijk is.

DECISIO

Figuur 3.1 Pitcomplex van 300 meter lang bij 84 (FIA regels) en respectievelijk 140 meter diep (wensen Formula One Group) en mogelijk alternatieve locatie.



Andere oplossingen om het pitcomplex op eigen terrein te aan te leggen zouden met aanzienlijke aanpassingen aan het circuit gepaard moeten gaan. Kleine aanpassingen (denk aan een verplaatsing van het recht stuk) zijn niet mogelijk zonder de kwaliteit en race-ervaring van het circuit aan te tasten en zijn bovendien complex door hoogteverschillen en de wijze waarop de huidige bochten zijn aangelegd (verkantingen). Daarnaast zou in dat geval een nieuwe FIA keuring nodig zijn voor de race-licentie. Bij een andere dan de weergegeven oplossingen op eigen terrein, zou het dus om grote aanpassingen gaan die behalve gepaard zouden gaan met hoge kosten, ook met complexe procedures rond bouwvergunningen. Dit zien we daarom niet als een realistische optie.

Om aan de minimale eisen van type 1 licentie circuit te voldoen, zijn naar verwachting investeringen met een ordegrootte van minimaal 10 miljoen euro benodigd. Dit zijn de minimaal benodigde investeringen om het circuit aan de FIA eisen te laten voldoen en is geen garantie dat de F1 daadwerkelijk naar Zandvoort komt. Vanuit een commercieel oogpunt kan de Formule One Group andere voorwaarden stellen dan alleen een technisch geschikt circuit.

Op sommige circuits, zoals Spa-Francorchamps en Hockenheim zijn investeringen van meer dan 60 miljoen euro gedaan, met als doel de Formule 1 te behouden. Deze

DECISIO

betroffen naast de benodigde aanpassingen voor de (veiligheids)eisen van de FIA, ook aanzienlijke investeringen in tribunes en voorzieningen. Dergelijke omvangrijke plannen dragen mogelijk bij aan de kans de Formule 1 aan te trekken, maar in hoeverre dat het geval is, is niet op voorhand te zeggen en zal moet blijken uit de onderhandelingen.

Investeringen zullen volledig moeten worden terugverdiend met het Formule 1 evenement. Ze zijn niet op een andere wijze te exploiteren: een nieuwe pitstraat draagt niet bij tot hogere inkomsten uit andere evenementen, evenals aangepaste bochten, tribunes, etc. Omdat de investeringen in het circuit geen ander verdienvermogen genereren dan de komst van de Formule 1, is het van belang ze alleen te doen als duidelijk is dat de Formule 1 daadwerkelijk komt. Omdat er geen andere evenementen zijn waarmee investeringen terug te verdienen zijn, is het ook van belang ze zo beperkt mogelijk te houden. Om deze reden gaan we in deze studie ook niet uit van bijvoorbeeld grote investeringen in nieuwe tribunes die eenmaal per jaar worden gebruikt, maar gaan we ervan uit dat deze gehuurd worden voor het evenement, zoals dat ook bij de DTM gebeurt en in het verleden de A1-GP gebeurde.

3.3 Investerings in de omgeving

Bij organisatie van een evenement als de Formule 1 zijn er twee belangrijke aandachtspunten in de omgeving van het circuit: de bereikbaarheid en kwaliteit van voorzieningen (hotels, horeca, etc.)²⁷.

Aangezien Zandvoort onder de rook van Amsterdam ligt waar veel hoogwaardige vier en vijfsterren hotels te vinden zijn, lijkt het hotel- en horeca aanbod geen probleem. Het is wel dit segment hotels waar de top van de organisatie en teams zich zullen bevinden. Het circuit zal zich wel met dit aanbod (grotendeels buiten Zandvoort gelegen) moeten profileren.

De bereikbaarheid heeft een aantal aandachtspunten, die met de juiste maatregelen aangepakt kunnen worden. Er zijn twee belangrijke toegangswegen tot (het circuit van) Zandvoort: de N200 en de N201. Daarnaast heeft het circuit op loopafstand een station liggen (iets wat vrij uniek is voor een racecircuit). Uit gevoerde gesprekken blijkt dat deze toegangswegen tijdens de grotere evenementen op het circuit (uitgaande van 60.000 bezoekers) in aanloop naar en na afloop van het evenement leiden tot filevorming. De verwachting is dat tijdens een F1-evenement, met een bezoekersaantal in een orde grootte van 125.000, bereikbaarheidsproblemen verder toenemen. Op drukke dagen buiten evenementen om ontvangt Zandvoort rond de 100.000

²⁷ Interview FIA

DECISIO

bezoekers²⁸. Op deze dagen treedt er ook aanzienlijke filevorming op. De spreiding over de dag is op een stranddag breder dan bij een evenement met een vaste begin en eindtijd, dus naar verwachting is de filevorming bij een evenement met dit aantal bezoekers groter dan op een stranddag. Enige filevorming is overigens geen onoverkomelijk bezwaar: bij de races op Spa stonden Formule 1 fans uren in de file om de race te kunnen zien en ook bij andere race evenementen zijn files niet altijd te vermijden. Bij de A1 GP waren er in 2007 tegen de 100.000 bezoekers op het circuit, waarmee het circuit heeft bewezen eerder deze aantallen af te kunnen handelen.

De bezoekersstroom lijkt daarmee goed op te vangen, maar vraagt wel om organisatorische maatregelen. Door een heldere afstemming met de NS, regeling van shuttlebussen, ontmoedigen van autoverkeer, parkeren op afstand, tijdelijk eenrichtingsverkeer, spreiding over de tijd (side-events op het circuit en in het dorp voorafgaand en na afloop) en communicatie kan een groot deel van het verkeer in goede banen geleid worden.

Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de kennis over logistieke mogelijkheden bij andere grotere evenementen in de omgeving (bijvoorbeeld het jaarlijkse Awakenings (70.000 bezoekers) of Mysteryland (50.000 bezoekers) in Spaarnwoude). Deze festivals met grote aantallen bezoekers hebben hun logistiek immers goed op orde.

Gebruik van parkeren op afstand en inzet van pendelbussen lijkt essentieel. Het is namelijk niet mogelijk om alle bezoekers met de trein en auto op tijd Zandvoort in en uit te krijgen. De NS zal extra materieel moeten inschakelen en in samenwerking met de gemeente aanvullende maatregelen op het rond het station moeten nemen (hekken, beveiliging op het station, extra in- en uitcheckpalen etc.). De NS kan bij vier treinen per uur, zoals tijdens de Max Verstappendagen, maximaal 5.000 reizigers per uur vervoeren. Daarmee zitten de treinen vol; bij de Max Verstappendagen heeft de trein van Amsterdam naar Zandvoort reizigers op station Haarlem-Spaarnwoude moeten laten staan omdat de trein overvol zat. Indien er 'out of the box' wordt gedacht, zijn bijna 7.500 passagiers mogelijk bij 6 treinen per uur. Dit is echter sterk afhankelijk van de benodigde materieel inzet op andere trajecten en werkzaamheden op het spoor (kan het materieel op het juiste traject komen, maar ook: kunnen reizigers bij de juiste stations komen of zijn er veel werkzaamheden op de trajecten van en naar Haarlem en Amsterdam?). Daarnaast betekent dit ook dat er veel aandacht voor crowd-management nodig is op de routes van en naar het station en op het station zelf.

²⁸ Decisio (2017)

DECISIO

Een deel van de bezoekers zal met de auto komen: in Zandvoort zijn er maximaal 6.000 parkeerplaatsen²⁹ en kunnen er naar verwachting 3-4 duizend auto's (9-12 duizend bezoekers) per uur het dorp in via de twee toegangswegen. Maar belangrijk om de weten is dat ditzelfde aantal bezoekers met 125 bussen kan worden vervoerd. Dit laatste zorgt uiteraard voor veel minder verkeersdruk. Met alleen de auto en trein heeft Zandvoort dus niet voldoende capaciteit, maar via parkeren op afstand met een buscombi en bijvoorbeeld afspraken met hotels over bus/groepsvervoer, moet Zandvoort de verkeersdruk goed aankunnen. Enige filevorming vooraf en na afloop van het evenement zal altijd optreden: dit gebeurt bij ieder groot evenement en de Formule 1 bezoeker maakt dit bij een groot aantal races mee³⁰. Maar met een goed logistiek plan zijn de grote stromen bezoekers goed af te handelen en naar verwachting zelfs beter dan bij andere circuits, met een treinstation op loopafstand en voldoende grote parkeergelegenheden op een half uur tot drie kwartier rijden van Zandvoort.

3.4 Organisatorische aspecten

In de organisatie van een F1-evenement is het Circuit Zandvoort verantwoordelijk voor de bezoekers en (kwaliteit van) het circuit: kaartverkoop, tribunes, bereikbaarheid, vergunningen, etc. De rest van de organisatie ligt voor een belangrijk deel bij de Formula One Group. De Formula One Group regelt de organisatie van de pers, teams, sponsors, catering en accommodatie. Daarvoor is het belangrijk dat het circuit aan de juiste randvoorwaarden voldoet (als het gaat om ruimte, veiligheid, etc.) en dit ingericht wordt volgens de eisen van de Formula One Group. Zo moet er rekening gehouden worden met 2 tot 2,5 week waarin het F1-circuit op- en afgebouwd moet worden; in deze periode kunnen de baan en faciliteiten niet worden verhuurd.

Ook de gemeente, NS en veiligheidsregio's zijn belangrijke partners in de organisatie van een Grand Prix, zowel individueel als gezamenlijk. NS is verantwoordelijk voor het crowd management op het station, de gemeente in het dorp en de looproutes van en naar het station. Samenwerking zorgt ervoor dat bezoekersstromen in goede orde van en naar het circuit geleid kunnen worden. Het Circuit Zandvoort betaalt een bijdrage aan de veiligheidsregio om de kosten van extra inzet te dekken. Tot slot zijn er afspraken te maken met ondernemers en omliggende gemeenten over eventuele side-events, zowel in Zandvoort als daarbuiten.

Er kunnen alleen met zekerheid inkomsten gegenereerd worden uit de kaartverkoop. Sponsorinkomsten op het evenement zijn niet mogelijk: het circuit wordt 'blanco' zonder enige sponsoruitingen opgeleverd. Ook de vergunningen om de horeca te mogen exploiteren op het circuit tijdens het evenement, zullen in beginsel door de

²⁹ Opgave gemeente Zandvoort, inclusief parkeerplaatsen circuit. Mogelijk zijn deze al bezet door de Formule 1 Teams, waarmee de capaciteit tot 4300 daalt.

³⁰ De afgelopen jaren stonden bezoekers uren in de file van en naar Spa-Francorchamps, maar ook bij andere circuits zijn files op de dag van de race onvermijdbaar.

DECISIO

Formula One Group worden geregeld. Wellicht kan het circuit hier nog een klein deel aan overhouden, via haar eigen vaste horeca of onderhandelingen over verdeling inkomsten uit de verkoop van eten, drinken en merchandise, maar dat is geen gegeven. Er zijn dus beperkte mogelijkheden tot inkomsten naast de kaartverkoop. Daar staat tegenover dat de organisatorische inspanningen ook relatief beperkt zijn, omdat dit voor een belangrijk deel door de Formula One Group wordt gedaan. Het circuit schat in dat de organisatie vanuit het circuit zelf (nadat de Grand Prix eenmaal de eerste keer heeft plaatsgevonden) niet meer vergt dat bij een huidige DTM evenement, waarbij het circuit wel een rol speelt in het organiseren van bijvoorbeeld horeca en catering op het circuit. De grootste organisatorische inspanning zal naar verwachting zitten in het plannen en organiseren voordat de race is toegezegd en de voorbereiding op de eerste race: het binnenhalen (aantrekkelijke propositie, afspraken over financiën e.d.) en gereed maken van het circuit en omgeving, inclusief de organisatorische afspraken die daarbij een rol spelen op het gebied van veiligheid, vervoer, etc.

3.5 Vergunningen

Het Circuit Zandvoort krijgt jaarlijks een maximum aantal van 12 geluidsdagen toegewezen door de gemeente. Geluidsdagen bestaan in verschillende klassen. De organisatie van de Formule 1 vraagt om drie geluidsdagen van de hoogst mogelijke categorie omdat dit evenement meer geluid produceert dan veel andere evenementen. Het circuit beschikt al over een vergunning om dit geluidsniveau te mogen produceren, maar gebruikt deze hoogste klasse nog niet. Wel benut het Circuit Zandvoort alle 12 de geluidsdagen. Om een F1-evenement te kunnen organiseren, zal een kleiner evenement waarschijnlijk moeten komen te vervallen. Wellicht zijn er nog mogelijkheden voor de provincie Noord-Holland om voor een bijzonder evenement als de Formule 1 Grand Prix een uitzondering te maken en hier extra ruimte voor te creëren, maar dan moet de provincie dit willen en kunnen (er kan immers bezwaar tegen worden gemaakt en conflict optreden met nationale wet- en regelgeving; dit kan ook vertragend werken).

Daarnaast dient het bestemmingsplan aangepast te worden wanneer het nodig is een deel van de camping aan te kopen en te gebruiken voor de verplaatsing van het pitcomplex. Dit gebied heeft immers nu de bestemming 'kampeerterrein' en zou moeten worden aangepast naar een gebied waar motorsport op kan worden uitgevoerd. Indien het circuit op eigen terrein de aanpassingen aan het pitcomplex (buiten de aangewezen natuurgebieden) kan doen, is een aanpassing van het bestemmingsplan naar verwachting niet nodig. Ook wanneer het duingebied bebouwd zou moeten worden is een bestemmingsplanwijziging en waarschijnlijk toets op de natuurbeschermingswet nodig.

3.6 Mogelijke inkomstenbronnen circuit

Zoals reeds besproken gaan (anders dan bij kleinere evenementen op het circuit) sponsorinkomsten tijdens een Grand Prix naar de organisatie van de Formula One Group. Dat betekent dat inkomsten voor Circuit Zandvoort afhankelijk zijn van kaartverkoop.

Andere circuits die de Formule 1 organiseren of in het verleden hebben georganiseerd, geven aan dat zij vrijwel altijd verlies draaien op het evenement zelf³¹. Een klein deel kunnen zij mogelijk compenseren doordat zij door de F1 een hogere baanhuur kunnen vragen of een hogere bezetting hebben³², maar dit is in geen geval voldoende om gaten van enkele miljoenen euro's te dichten tussen opbrengsten en kosten van het evenement. Naast de kosten voor het evenement zelf loopt het circuit immers ook een deel van haar inkomsten mis, door de 2 tot 2,5 week waarin het F1-circuit op- en afgebouwd moet worden en het circuit niet kan worden verhuurd.

Het is de overheid die financieel vaak bijspringt. Zo boekte Spa-Francorchamps in 2013 met de Belgische Grand Prix een exploitatieverlies van bijna 5,9 miljoen euro³³. Elk jaar vult de Waalse overheid de verliezen op het circuit aan. In Australië, een stratenrace met hogere exploitatiekosten, draagt de overheid zelfs tientallen miljoenen euro's bij. Ook het circuit van Silverstone in Engeland is op dit moment in heronderhandeling over de hoogte van de fee omdat het enkele opeenvolgende jaren verlies boekt³⁴.

De Nederlandse overheid draagt via de kaderregeling VWS subsidies maximaal 2,5 miljoen euro bij aan aansprekende internationale sportevenementen, bestaande uit 25% van de organisatiekosten (tot maximaal 2 miljoen euro) en 50% van de kosten van side-events (tot maximaal 500 duizend euro). Voor evenementen van de buitencategorie, staat de maximale hoogte niet vast: deze wordt per evenement bepaald³⁵. Dit zou voor dit evenement een mogelijke bron van inkomsten voor het evenement kunnen zijn. Een voorbeeld van een ander type overheidssteun is te vinden bij het TT Circuit Assen, waar de provincie Drenthe 4 miljoen euro reserveert voor verbetering van het circuit³⁶. De Provincie Noord-Holland heeft een subsidieprogramma

³¹ Bron: interviewronde bij andere circuits

³² Uit de interviewronde blijkt dat de hoogte van baanhuur bij een F1-circuit kan oplopen tot twee keer zoveel huur als bij circuits die geen Grand Prix organiseren; in hoeverre dit alleen het gevolg is van de aanwezigheid van de Formule 1 of dat ook andere factoren een rol spelen is niet nauwkeurig te bepalen.

³³ Bron: Express Business, 2015. Grand Prix F1 in Spa is zwaar verlieslatend, maar toch noodzakelijk

³⁴ Bron: SkySports, 2017. Silverstone confirm break from F1 contract from 2019: What does that mean for British GP future?

³⁵ Kaderregeling VWS-Subsidies

³⁶ Dagblad van het Noorden, 2016. Drenthe reserveert 4 miljoen voor TT Circuit

DECISIO

voor topsportaccommodaties waarbij de provincie tot maximaal 500 duizend euro bijdraagt.³⁷

Er zijn wel mogelijkheden voor het bedrijfsleven om mee te investeren, bijvoorbeeld door de naam aan het circuit te koppelen (Red Bull Ring Oostenrijk), of via sponsoring in de omgeving en voorafgaand en na afloop van het evenement. Daarnaast is voor te stellen dat het voor de exposure voor een team als Red Bull, met Max Verstappen, interessant is om een race in Nederland te kunnen rijden. Deze opties moeten nader verkend worden in een vervolg.

3.7 Overzicht kosten en opbrengsten circuit

De organisatie van een F1-evenement vergt een aantal eenmalige en structurele investeringen. De minimale kosten, zoals uitgewerkt in dit hoofdstuk, brengen we hieronder in beeld. Het betreft een eerste grove inschatting op basis van kengetallen. Exacte kosten worden pas duidelijk na een volledig uitgewerkt draaiboek, voor zowel de dag zelf, als de investeringen en duidelijkheid over de fee aan de Formula One Group.

Het circuit moet in een eerste schatting minimaal 10 miljoen euro investeren in de technische geschiktheid van het circuit. Het circuit zal daarna door de FIA gekeurd worden op veiligheid en duurzaamheid. Daaraan zijn kosten verbonden van 40 tot 50 duizend euro. De grootste kostenpost is de afdracht van de jaarlijkse fee aan de Formula One Group. Op basis van andere Europese races zou dit rond de 20 miljoen euro per jaar kosten, maar dit is sterk afhankelijk van de onderhandelde voorwaarden (inclusief 'escalator'). Tot slot zijn er kosten voor het circuit voor inhuur van personeel op en rond (verkeersregelaars) het circuit, afdrachten aan de veiligheidsregio voor de inhuur van veiligheidsdiensten, huur van tribunes, toiletten, marketing, kosten kaartverkoop, etc. Deze zijn voor een het grootste deel afhankelijk van het aantal bezoekers: er is immers minder personeel, inzet van veiligheidsdiensten, tribunes, etc. nodig bij een lager aantal bezoekers. Op basis van de huidige kosten van het circuit bij evenementen en de bekende winst/verliescijfers bij andere circuits zijn deze kosten geschat voor een bandbreedte van 75 – 150 duizend bezoekers.

³⁷ Provincie Noord-Holland, 2017. Topsportaccommodaties NH 2017, Uitvoeringsregeling subsidie

Tabel 3.1 Overzicht kosten organisatie Formule 1

Onderdeel	Geschatte kosten (mln. €)	Eenmalig/jaarlijks
Investerings voor type 1 licentie	Minimaal 10	Eenmalig
Inspectie en keuring circuit door FIA	0,05	Eenmalig
Jaarlijkse fee Formula One Group	15 - 25 ³⁸	Jaarlijks
Kosten personeel, veiligheidsregio, organisatie, huur tribunes, etc.	2,5 - 5	Jaarlijks

Tegenover de eenmalige en structurele kosten van het F1-evenement, staat eigenlijk maar één belangrijke inkomstenbron: de opbrengsten uit kaartverkoop. Inkomsten uit sponsoring gaan naar de Formula One Group. Ook horecavoorzieningen worden veelal geregeld door de Formula One Group en dragen hooguit een klein deel van de omzet af aan het circuit.

Tabel 3.2 Overzicht opbrengsten organisatie Formule 1

Onderdeel	Geschatte opbrengsten (mln. €)	Eenmalig/jaarlijks
Opbrengsten uit kaartverkoop	15 - 30	Jaarlijks
Minus BTW	-/- 1 - 2	Jaarlijks
Netto opbrengsten	14 - 28	Jaarlijks
Opbrengsten uit horeca	Beperkt*	Jaarlijks

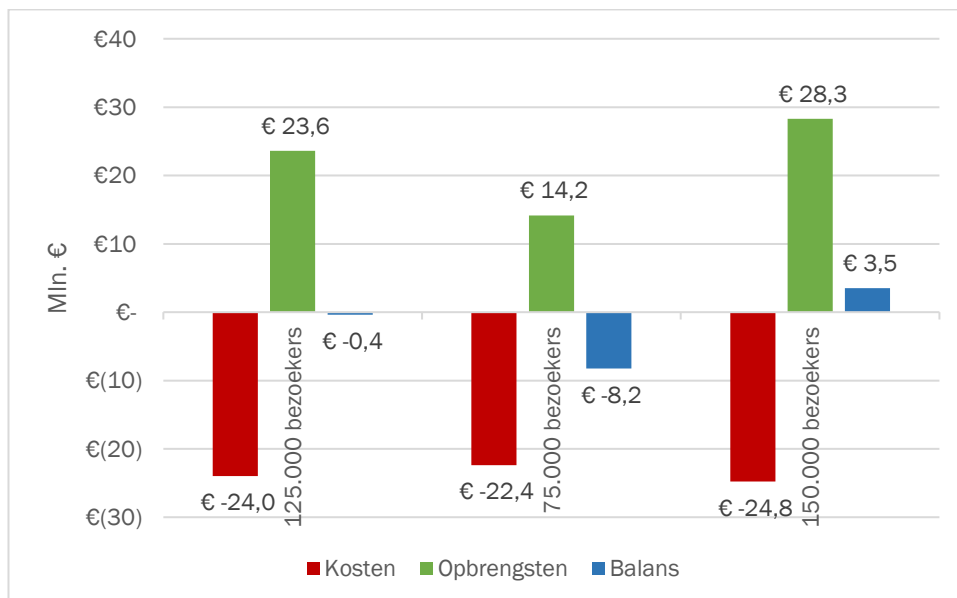
* indien het circuit dezelfde voorwaarden zou kunnen onderhandelen als op huidige evenementen gaat het om één tot hooguit 2 a 3 ton; enerzijds is de potentie van een Formule 1 evenement om inkomsten uit de horeca te genereren groter omdat er meer bezoekers zijn, maar het lastiger om hierover te onderhandelen met de Formula One Group.

Uitgaande van een fee van 20 miljoen euro resulteert het onderstaande overzicht van kosten en opbrengsten van het evenement. Daaruit blijkt dat bij 125 duizend bezoekers het evenement zichzelf bijna zou moeten kunnen bedruipen. Dit geldt voor de jaarlijkse exploitatie, de investeringen in het circuit zijn dan nog niet terugverdiend en niet meegenomen in het onderstaande overzicht. Daalt het aantal bezoekers naar 75 duizend (Spa heeft hier nog enkele jaren onder gezeten), dan resulteert er een miljoenen verlies. De opbrengsten dalen dan immers aanzienlijk, terwijl de kosten nagenoeg gelijk blijven. De financiële risico's zijn daarmee aanzienlijk.

³⁸ Deze fee is een schatting en is sterk afhankelijk van onderhandelingen met de Formula One Group, ontwikkelingen in de omgeving en concurrentie van andere circuits.

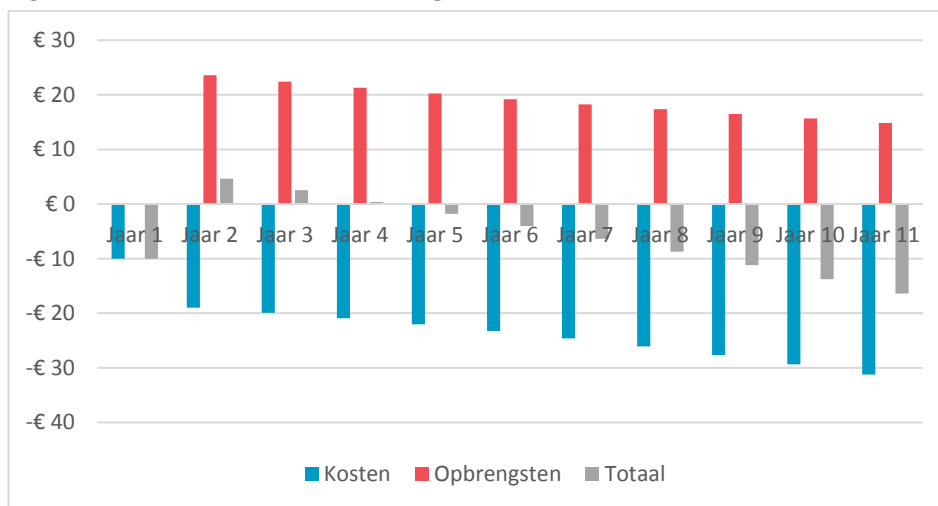
DECISIO

Figuur 3.2 Kosten en opbrengsten exploitatie circuit Formule 1 bij verschillende bezoekersaantallen en een fee van 20 miljoen euro (excl. investeringen)



Bovendien geldt dat de fee in de meeste contracten jaarlijks oploopt. De mogelijke effecten hiervan (en de reden waarom veel circuits op termijn het steeds moeilijker krijgen), laten we in de onderstaande grafiek zien. Daarin gaan we uit van investeringen van 10 miljoen euro en een tienjaarscontract met een fee die met 7,5 procent per jaar oploopt van 15 miljoen euro in het eerste jaar naar bijna 29 miljoen euro in het laatste jaar. Stel dat daarnaast bezoekersaantallen met 5 procent afnemen van 125 duizend in het eerste jaar naar circa 80 duizend in het laatste jaar (omdat de 'nieuwigheid' eraf is, de economie tegenzit of successen van Nederland in de Formule 1 achteruit gaan), dan leidt dat tot het volgende overzicht aan kosten en opbrengsten.

Figuur 3.3 scenario kosten en opbrengsten Formule 1



DECISIO

In het bovenstaande scenario wordt er in de eerste paar jaar nog een kleine winst gemaakt, maar deze is niet voldoende om de investeringen terug te verdienen. In de latere jaren wordt er een steeds verder oplopend verlies geboekt. Dit is de reden dat overheden in steeds grotere mate moeten bijspringen bij circuits en dat circuits die het zelfstandig moeten bekostigen uit de Formule 1 stappen en/of failliet gaan. De fee aan de Formula One Group is hierin alles bepalend. Zonder deze fee (waaruit uiteraard ook een deel organisatiekosten wordt betaald) zou de Formule 1 een uitermate lucratieve race zijn en zou de exploitatie van het evenement ruimschoots voldoende zijn om zelfs de verwachte investeringskosten te dekken. Ook bij een gehalveerde fee is de Grand Prix naar verwachting een lucratieve race in financieel opzicht. De hoogte van de fee zal daarmee een belangrijke rol spelen in de bijdrage die benodigd is vanuit de overheid en andere geldschieters om het evenement mogelijk te maken.

Tussentijdse investeringen in het circuit door veranderende veiligheidseisen, zoals onlangs meer asfalt langs bochten in plaats van grindbakken, nieuwe eisen aan de pitstraat, etc. zitten nog niet in de bovenstaande analyse. Deze zijn onbekend, omdat niet op voorhand te zeggen is wat er in de komende tien jaar gaat veranderen op dit gebied. Maar het zijn wel reële kosten die gemaakt moeten worden met het risico om anders de type 1 licentie van de FIA te verliezen.

3.8 Draagvlak ondernemers

Ondernemers in Zandvoort zijn enthousiast over een mogelijke komst van de Formule 1 en zien dit als een positieve impuls aan de naamsbekendheid en het aantal bezoekers in het dorp door het jaar heen. Tijdens huidige evenementen merken zij weinig van de grote aantallen bezoekers op het circuit. Op de dag(en) van het evenement zelf is het in het dorp eerder rustiger dan drukker, maar in de aanloop naar en na afloop van een evenement trekken teams en ook bezoekers het dorp in om wat te eten of te overnachten. In de rest van het jaar zien zij ook positieve effecten. Zo hebben ondernemers de overtuiging dat de DTM leidt tot een bredere aantrekkelijkheid van Zandvoort voor Duitse toeristen³⁹ en verwachten ze dat de Formule 1 een vergelijkbaar effect heeft als het gaat om internationale bezoekers.

Om ondernemers en voorzieningen in het dorp optimaal te laten profiteren van een Grand Prix, is het belangrijk om na te denken over versterking van de verbinding tussen het circuit en centrum. Op dit moment geven ondernemers aan dat door omleidingen en andere maatregelen om de bereikbaarheid van het circuit te verbeteren, het dorp slechter bereikbaar is tijdens grote evenementen. Daarnaast bestaat er voor de meeste bezoekers aan het circuit geen natuurlijke looproute naar het dorp. Hier kan

³⁹ Bron: eigen analyse op basis van interviewronde bij andere circuits, 2017

DECISIO

sterker op ingezet worden door onder andere side-events in het dorp tijdens evenementen op het circuit. Eerdere evenementen laten zien dat er voldoende mogelijkheden zijn: zo was er tijdens de British Race Days een parade van Britse auto's naar het centrum en speelden winkeliers in op dit thema. Dergelijke side-events zouden ook bij de Formule 1 een extra impuls kunnen geven (en dragen bovendien bij aan een spreiding van aankomst en vertrek van bezoekers).

3.8.1 Draagvlak overige partijen

Een eerste indicatie van draagvlak onder bewoners, fans en overige partijen actief in de Nederlandse racewereld is positief, zo blijkt uit onze interviews, maar ook bijvoorbeeld uit een serie reportages onlangs op TVNH⁴⁰ en de internationale peiling van de ideale Formule-1 kalender onder fans door Motorsports.com⁴¹. Er is echter ook weerstand te verwachten vanuit bewoners die geluids- en verkeersoverlast ervaren. Dit is niet alleen in Zandvoort het geval, maar mogelijk ook daarbuiten in bijvoorbeeld Haarlem, Bloemendaal of Heemstede waar de races te horen zijn en waar de toeleidende wegen naar Zandvoort de drukte te verwerken krijgen. Ook natuur- en milieuorganisaties kunnen weerstand bieden op het moment dat er een Grand Prix naar Zandvoort komt. Bij benodigde of gewenste overheidsbijdragen en uitbreiding van vergunningen, kan deze weerstand een belemmering vormen.

3.9 Overige aandachtspunten

Zandvoort beschikt over een unieke ligging aan de kust en in de nabijheid van Amsterdam. Uit de interviewronde blijkt dat de ligging nabij Amsterdam als een extra aantrekkelijke factor voor een race op Circuit Zandvoort wordt gezien. Een koppeling met Amsterdam, met mogelijk side-events (demo-race, grote schermen, etc.) zoals in London in 2016, biedt mogelijk ook extra kansen voor het binnenhalen van een dergelijk evenement. Zeker gezien het feit dat de Formula One Group zich meer op evenementen in grote steden wil richten. In Amsterdam is er uiteraard discussie of er inmiddels niet voldoende (of te veel) toeristen en evenementen in de stad zijn. Aan de andere kant is een Formule 1 circuit wel een extra attractie buiten de stad, waarmee het in combinatie met een sterker profiel van 'Amsterdam Beach' ook een bijdrage aan de spreiding van toerisme over de regio en verlichting op de druk in de stad kan leveren.

De ligging aan de kust maakt het circuit niet alleen een unieke locatie, het is ook een factor om rekening mee te houden. De economie van Zandvoort is voor een groot deel afhankelijk van toerisme. Met zonnig weer in het weekend komen tienduizenden bezoekers naar het strand, loopt de temperatuur op zoals in de periode van april tot en

⁴⁰ <http://www.nhnieuws.nl/nieuws/210294/Komen-er-weer-Formule-1-races-op-Zandvoort>

⁴¹ <https://nl.motorsport.com/f1/news/ideale-kalender-f1-fans-spa-zandvoort-915990/>

DECISIO

met oktober mogelijk is, dan komen er in topweekenden 80 – 100 duizend bezoekers naar Zandvoort. Uit de huidige indeling van de Formule 1 kalender (2017, deze wordt in de komende jaren omgegooid) blijkt dat de Europese Grand Prix's vrijwel geheel buiten het laagseizoen worden verreden. Dit brengt een bepaald risico met zich mee op verdringing. Indien een F1-evenement samenvalt met een warme, zonnige zomerdag, zal een deel van de bezoekers aan het strand of dorp wegblijven. De logistieke operatie en communicatie richting regulier bezoek is daarmee in het hoogseizoen ook complexer en de economische impact van het evenement (op de dagen zelf) is in dat geval kleiner. In hoeverre Zandvoort invloed zou hebben op de keuze van de periode, hebben we in het kader van dit onderzoek niet kunnen achterhalen. Het is goed voor te stellen dat een Formula One Group een circuit op een dergelijke toeristische locatie ook bij voorkeur in het laagseizoen plant. Aan de andere kant biedt het voor- of hoogseizoen, met grotere kans op mooi weer, mogelijk wel een interessantere beleving voor de bezoeker en meer exposure voor Zandvoort.

In de afgelopen jaren zijn de successen van de coureur van Hollandse bodem Max Verstappen gegroeid, en daarmee ook de aandacht voor Formule 1 en autosport in brede zin. Het aantal Nederlanders dat de Grand Prix op Spa-Francorchamps bezoekt is toegenomen⁴². Ondernemers op het circuit merken een toegenomen interesse in racedagen door een breder (jonger) publiek. Echter is het belangrijk in ogenschouw te nemen dat de interesse voor een F1-evenement daarmee ook voor een belangrijk deel afhankelijk is van de successen van een sleutelfiguur als Max Verstappen. Andersom zien we bijvoorbeeld in Duitsland dat na het tijdperk van Schumacher ook de interesse in autosport afnam (ondanks successen van Vettel). In Engeland lijken de successen van Hamilton ervoor te zorgen dat de F1 in termen van bezoekersaantallen weer in de lift zit, na jaren van daling. Concurrentie met andere circuits, met name Spa-Francorchamps, is een aandachtspunt: het circuit ziet geen ruimte voor 2 circuits in de Benelux en daarmee de komst van een circuit in Nederland niet zitten⁴³. Nu is er ook voldoende tegengeluid dat de fanshare groot genoeg is voor twee evenementen in de Benelux, maar Spa-Francorchamps is een zeer geliefd circuit onder race-fans met een uitgebreide historie en daarmee een sterke onderhandelingspositie voor hun nieuwe contract (per 2019). De Formula One Group zal daarnaast rekening houden met de verdeling van races over de verschillende werelddelen en Zandvoort is niet als enige Europese circuit geïnteresseerd. Zandvoort wil naar verwachting ook niet de boeken ingaan als het circuit dat een ander geliefd circuit uit de agenda heeft geschrapt. Tot slot speelt de economie ook een belangrijke rol: het bezoek van een Formule 1 race is geen goedkope aangelegenheid.

⁴² NOS, 'Verstappen-effect': miljoen Nederlanders kijken F1. 2015

⁴³ <https://www.telesport.nl/artikel/113623/autosport/belgen-willen-f1-uit-nederland-houden>

3.10 Conclusies haalbaarheid

Er lijken op voorhand geen onoverkomelijke technische, organisatorische of logistieke knelpunten te zijn die de komst van de Formule 1 onmogelijk maken. Ook het draagvlak in Zandvoort zelf lijkt aanwezig te zijn, hoewel er altijd partijen zijn die weerstand bieden. Bereikbaarheid is een aandachtspunt, maar goed oplosbaar met een sterk en integraal vervoersplan (parkeren, pendelbussen, trein, fiets en communicatie): Zandvoort laat op zomerse dagen en bij evenementen in het verleden zien 100 duizend bezoekers aan te kunnen. Filevorming treedt ook bij andere races op.

Er zijn nog wel grote onzekerheden over de wensen en eisen van de FIA en Formula One Group, die zich uiteindelijk vooral zullen vertalen in een kostenplaatje. De verplaatsing van het pitcomplex en de eisen die bepalen of het complex wel of niet op eigen terrein zal passen, is er één van. In totaal zijn er vier uitdagingen, voor een groot deel met elkaar samenhangend, die een adequate aanpak vergen om te komen tot een Formule 1 Grand Prix in Zandvoort:

1. Lobby-uitdaging: Formula One Group bewegen tot gunning aan Zandvoort met een acceptabele fee en mate waarin een historisch circuit aan alle FIA regels moet voldoen voor type 1 licentie.
2. Financiële uitdaging: publieke en private middelen om de investeringen en exploitatie rond te krijgen en risico's (met name afhankelijk van toekomstige bezoekersaantallen) op te vangen.
3. Politiek-ambtelijke uitdaging: maatschappelijk draagvlak om plan door te zetten en middelen in te zetten.
4. Bereikbaarheidsuitdaging: zorgen voor een goed vervoersplan.

Veranderende eisen aan het circuit van de FIA en afdrachten aan de Formula One Group vormen de grootste onzekerheid in de haalbaarheid van de F1. Beide organisaties staan niet negatief tegenover F1-races op Zandvoort, maar wat de exacte vereiste aanpassingen aan het circuit zijn, zowel vanuit technisch oogpunt (FIA) als commercieel oogpunt (Formula One Group) is niet op voorhand te zeggen en zal ook het resultaat zijn van een onderhandelingsproces. Het staat ook niet vast welke investeringen de Formula One Group voorafgaand geregeld wil hebben en aan welk deel via garanties voor bepaalde (technische) voorwaarden kan worden voldaan. Moet het circuit 'F1-waardig' zijn voordat in onderhandeling wordt gegaan, of is een garantie dat dit op tijd gebeurt al voldoende? Het totaalpakket van het aanbod van Zandvoort (investeringen en activiteiten op en om het circuit, historie, ligging, populariteit Formule 1 in Nederland, kwaliteit van het plan met haalbare planning) zal daarbij ook invloed hebben op de onderhandelingspositie over deze onderwerpen en de hoogte van de jaarlijkse fee die aan de Formula One Group moet worden afgedragen. De enige manier om meer grip op deze onzekerheden te krijgen, is het begin van verkennende

DECISIO

gesprekken voor verdere onderhandelingen. Dit zal dan ook de eerste stap moeten zijn, indien het circuit en de gemeente Zandvoort besluiten vervolg te willen geven aan het traject om de Formule 1 terug naar Nederland te halen.

4 Economische impact Formule 1

In dit hoofdstuk beschouwen we de economische effecten van de komst van de Formule 1 naar Zandvoort. Het uitgangspunt bij de berekeningen in dit hoofdstuk is dat de Formule 1 daadwerkelijk komt.

Zoals in het vorige hoofdstuk besproken is de komst van de Formule 1 afhankelijk van een aantal onzekere factoren. De eisen van de FIA en de Formula One Group zijn immers pas duidelijk na een afgeronde onderhandelingsronde. Investerings in het circuit en de omgeving om het circuit geschikt te krijgen voor de Formule 1 en de bezoekersstromen af te kunnen handelen, hoeven in theorie niet uitgebreid te zijn. Uitgebreide investeringen, zoals Spa en Hockenheim met investeringen van meer dan 60 miljoen euro, dragen mogelijk wel bij aan de kansrijkheid van het binnenhalen van de Formule 1.

In dit hoofdstuk gaan we uit van een minimale variant: met beperkte investeringen de Formule 1 realiseren. Op deze wijze kunnen we ook eenvoudiger de impact van het evenement los zien van overige impacts die gepaard kunnen gaan met aanvullende onderdelen van een propositie (nieuwe hotels, parkeerfaciliteiten en andere aspecten zouden een voorstel sterker kunnen maken, maar hebben ook een impact de rest van het jaar door die losstaat van het evenement zelf).

In de analyse is niet meegenomen dat bestaand evenement moet komen te vervallen bij de komst van de Formule 1 (in verband met de geluidsvergunning). Indien dit wel het geval is, zal de impact van het Formule 1 evenement een hooguit paar procent kleiner worden. Er hoeft slechts een klein evenement te vervallen om voldoende geluidsruimte vrij te spelen om de Formule 1 mogelijk te maken⁴⁴.

De berekeningen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op aannames en kengetallen. Aangezien er nog geen Formule 1 is in Zandvoort en deze ook niet recent heeft plaatsgevonden, zijn deze geschat op basis van een combinatie van bronnen. De belangrijkste bronnen daarbij zijn de impactstudies naar Silverstone uit 2002 en 2009, twee studies naar de Grand Prix van Australië uit 2011, de TT in Assen, de Grand Prix in Canada, de Grand Prix in de Verenigde Staten, de impact van evenementen van het huidige Circuit Zandvoort zoals besproken in Hoofdstuk 2. Dit is verder aangevuld met onderzoek naar ticketprijzen, hotelprijzen en bezetting rond circuits in Europa, impactstudies van andere sportevenementen in Nederland en interviews met

⁴⁴ De GT4 finaleraces en de pinksterraces zijn relatief kleine evenementen met een paar duizend, voornamelijk Nederlandse, bezoekers. Het verdwijnen van deze evenementen heeft een minimale impact op zowel bedrijfsvoering van het circuit als op de regionale economie.

toeristische bureaus, gemeenten in de omgeving van circuits en de circuits zelf binnen en buiten Europa. Voor een complete lijst van bronnen en interviewpartners verwijzen we naar de bijlage.

Achtereenvolgens gaan we in dit hoofdstuk in op de tijdelijke impact van investeringen in de aanpassingen aan het circuit (paragraaf 4.1), de impact van het evenement zelf (paragraaf 4.2) en tot slot de impact die blijft na afloop van het evenement (paragraaf 4.3) en de minder goed te kwantificeren impacts (paragraaf 4.4).

4.1 Tijdelijke impacts investeringen

Om het circuit gereed te krijgen voor de Formule 1 zullen er minimaal investeringen in de pitstraat (met tribune) en een aanpassing van een bocht moeten worden gedaan. Deze aanpassingen zijn relatief beperkt en met een goede timing (zoveel mogelijk buiten het race-seizoen) is de impact op de reguliere bedrijfsactiviteiten beperkt.

Met de aanpassingen is naar verwachting een bedrag minimaal 10 miljoen euro gemoeid. Dit biedt heeft een tijdelijke directe impact op de werkgelegenheid in de bouwsector ter grootte van circa 50 FTE (de bedrijven die de aanpassingen realiseren), en een vergelijkbare indirecte impact op de toeleverende bedrijven. Waar deze impact neerslaat (in de omgeving van Zandvoort, elders in Nederland of het buitenland) hangt af van de ondernemingen die de werkzaamheden uiteindelijk uitvoeren.

4.2 Impacts evenement

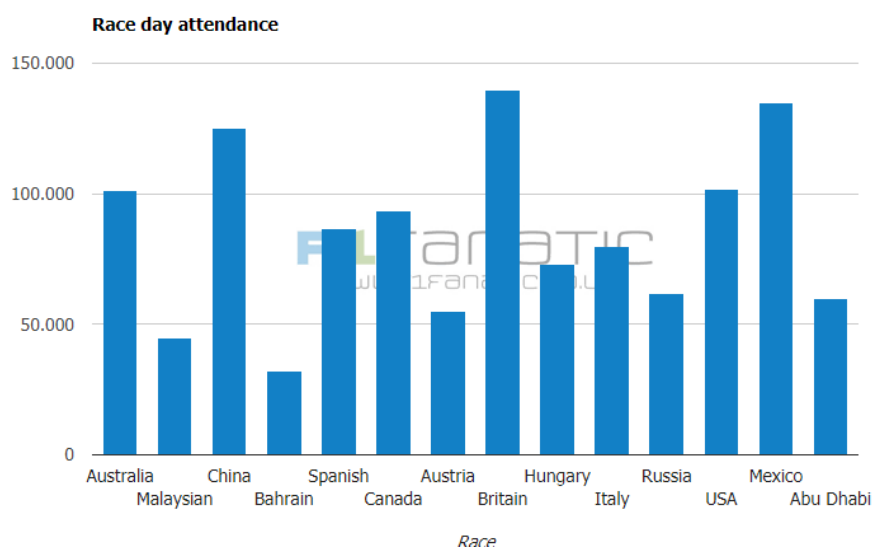
4.2.1 Bezoekersaantallen

We verwachten dat een F1-evenement gemiddeld **125 duizend bezoekers** aantrekt op de drukste dag (de racedag). Het aantal bezoekdagen is naar verwachting ongeveer het dubbele: 250 duizend⁴⁵. Op vrijdag gaan we uit van circa 50 duizend bezoekers bij de vrije training, op zaterdag bij de kwalificatie 75 duizend bezoekers en op zondag 125 duizend bezoekers. Dit zijn veelal dezelfde mensen. De meeste bezoekers van de vrijdag en zaterdag hebben een meerdaags kaartje. Er zijn ook bezoekers met alleen een kaartje op de vrijdag of zaterdag: dit zijn veelal lokale bezoekers die wel iets van het evenement mee willen krijgen, maar niet de hoofdprijs kunnen of willen betalen.

⁴⁵ De factor tussen weekend en racedag bezoek bedraagt gemiddeld een factor 2 – 2,5 o.b.v. bezoekersaantallen 2015, 2016 F1fanatic.co.uk, interviews F1-circuits, gepubliceerde cijfers SPA. Barcelona en impactstudies F1 in Canada, Australië en Engeland. In deze studie kiezen we voor de onderkant van de bandbreedte. De totale impact is hier beperkt van afhankelijk, aangezien verschillen vooral komen door binnenlands dagbezoek en de grootste impact voortkomt uit het verblijfsbezoek.

DECISIO

Deze vallen onder dagbezoekers van het evenement: dit kunnen zowel mensen met een meerdaags kaartje zijn die meerdere dagen tussen het circuit en huis pendelen, als bezoekers die een kaartje voor alleen de betreffende dag hebben gekocht. De inkomsten van het circuit zijn afgestemd op het bezoek op de racedag: gemiddeld bedragen deze 200 euro per bezoeker op de zondag⁴⁶. In praktijk zal dit zijn opgebouwd uit personen die meerdaagse tickets hebben gekocht, of tickets voor alleen de racedag of de training. Dit exacte onderscheid is niet te maken, waardoor de bezoeker op de zondag als maatstaf is gekozen.



Bron: F1fanatic.com (2015)

Met 125 duizend bezoekers op de zondag zou de race tot een van de grotere races van de Formule 1 behoren. Alleen Engeland en Mexico trekken meer bezoekers, China en de Verenigde Staten kennen een vergelijkbaar aantal, maar de overige races minder. Toch verwachten we dat dit realistisch is:

- Zandvoort heeft een dichtbevolkt achterland en is met een eigen station en nabijheid van Schiphol ook voor internationaal bezoek uitstekend bereikbaar;
- De A1 GP op Zandvoort in 2008 trok bijna 100 duizend bezoekers;
- Max Verstappen zorgt voor een grote impuls: Spa trok in 2017 50 duizend Nederlanders (op een totaal van circa 100 duizend bezoekers) en Oostenrijk waren er circa 10 duizend Nederlanders⁴⁷.

De bezoekersaantallen van de Formule 1 zijn echter sterk afhankelijk van lokale successen en spanning in het seizoen:

⁴⁶ Analyse ticketprijzen Europese races, financieel jaarverlag F1 Australië en economische impact studies F1 United States, Canada en Verenigd Koninkrijk.

⁴⁷ NRC van 9 juli en 27 augustus 2017

DECISIO

- Spa had te maken met teruglopende bezoekersaantallen; van 95 duizend in het jaar 2000 naar 56 duizend in 2014. De successen van Max Verstappen zijn een grote drijfveer achter de stijgende aantallen: 63 duizend in 2015, 95 duizend in 2016 en circa 100 duizend bezoekers in 2017.
- Ook op Silverstone zijn sterk wisselende bezoekersaantallen geweest: in 2002 trok het circuit zo'n 50 duizend bezoekers op de drukste dag, in 2008 waren er 95 duizend bezoekers⁴⁸ en de laatste drie jaar trekt het circuit circa 140 duizend bezoekers op de drukste dag.
- In Duitsland trok de Nürburgring jarenlang 90 duizend bezoekers, maar in de laatste jaren waren dit er nog maar 60 duizend op de drukste dagen.

Al met al lijken de aantallen van 125 duizend bezoekers goed haalbaar. De eerste jaren zou het 'nieuwigheid' effect, de herintrede van het klassieke Formule 1 Circuit Zandvoort, nog extra kunnen bijdragen. De maximale fysieke capaciteit van het circuit ligt naar verwachting tussen de 150 en 175 duizend bezoekers⁴⁹. Wat over de lange termijn aan aantallen gehaald wordt is vooral afhankelijk van de lokale successen en bredere interesse in autosport die wereldwijd verandert (tijdens de crisis leek de interesse in autosport te dalen, maar nu stabieleert deze of neemt zelfs weer toe⁵⁰). Om de gevoeligheid in bezoekersaantallen ook mee te nemen voeren we aan het eind van dit hoofdstuk een aantal gevoeligheidsanalyses uit.

De aanname is dat 25% van de bezoekers internationaal is⁵¹. Ook hiervoor voeren we gevoeligheidsanalyses uit aan het eind van het hoofdstuk. Van de internationale bezoekers zal (zo goed als) 100% in de regio overnachten. Van de nationale bezoekers is dit maximaal 10 procent. Dit heeft met name met hotelcapaciteit te maken: de directe omgeving is naar verwachting snel volgeboekt, waardoor het voor Nederlanders niet zinvol is in een hotel te overnachten. Buitenlandse bezoekers verblijven gemiddeld 4 nachten⁵², binnenlandse bezoekers die overnachten blijven alleen de twee nachten rond de race.

⁴⁸ MIA (2002), SQW (2009)

⁴⁹ Opgave Circuit Zandvoort

⁵⁰ O.b.v. kijkcijfers wereldwijd en gemiddeld stijgende bezoekersaantallen bij races in Europa.

⁵¹ Na vergelijkend onderzoek met aandeel internationale bezoekers in Maleisië (20% internationaal), Groot-Brittannië (5% internationaal), Australië (9% internationaal) en de VS, Singapore en een aantal oliestaten (35 - 40% internationaal, verwachte overschatting voor Nederlandse situaties) verwachten we dat mede door de goede internationale bereikbaarheid van Zandvoort via Schiphol en vanuit omliggende buurlanden, het aantal internationale bezoekers op 25% ligt.

⁵² O.b.v. impactstudies Formule 1 in de US, UK, Australië en Canada.

DECISIO

4.1 Bezoek aan het Formule 1 evenement door dag- en verblijfsbezoek

	Verblijfsbezoek	Dagbezoek	Totaal
Bezoekers vrijdag	40.625	9.375	50.000
Bezoekers zaterdag	40.625	34.375	75.000
Bezoekers zondag (racedag)	40.625	84.375	125.000
Totaal	121.875	128.125	250.000
Aantal overnachtingen binnenlands bezoek	18.750		
Aantal overnachtingen buitenlands bezoek	125.000		
Totaal aantal overnachtingen	143.750		
% buitenlands	87%	0%	

Netto toename van bezoek

De netto impact van het evenement is sterk afhankelijk van het seizoen en de toevallige weersomstandigheden. Het Formule 1 seizoen loopt van eind maart tot en met eind november. De huidige Formule 1-kalender heeft een Europees seizoen van mei tot en met begin september. De meeste Europese races zijn in juli en augustus en vallen dus samen met het hoogseizoen in Zandvoort. De kalender wordt in de komende jaren opnieuw ingericht, waarmee er nu nog weinig te zeggen is over de periode waarin Zandvoort in aanmerking komt voor de Formule 1 Grand Prix.

In het voor- of laagseizoen met slecht of middelmatig weer, gaan er (normaliter, zonder evenement) niet veel mensen naar Zandvoort voor bijvoorbeeld een bezoek aan het strand. Verdringing zal er dan ook nauwelijks zijn op deze dagen en de logistieke operatie is eenvoudiger te regelen. Een race tijdens het hoogseizoen op een mooie zomerse zondag, waarop er zonder evenement normaliter al 100 duizend mensen naar Zandvoort toe gaan⁵³, leidt tot aanzienlijke verdringingseffecten. De bezoekers van de race zullen nooit tegelijkertijd met deze aantallen strandbezoekers Zandvoort in kunnen. Om deze reden rekenen we met twee scenario's: een scenario op een zomerse piekdag en een scenario op een druilerige dag in het laag/voorseizoen buiten de vakanties om.

⁵³ Decisio (2017), Bezoekersonderzoek Zandvoort en Amsterdam

Type bezoekers	Scenario hoogseizoen – mooi weer	Scenario laagseizoen – slecht weer
Totaal bezoekers 3 dagen circuit x1000	250	250
Impact bezoekers Zandvoort strand/dorp (x1000)		
Bezoek circuitbezoekers aan het dorp/strand	100	100
Verblijfsbezoek (overnachtingen x1000)	144	144
Zandvoort	12	21
MRA (excl. Zandvoort)	93	123
NL (excl. MRA)	39	0
Verdringing strandbezoek Zandvoort x1000		
Zandvoort	149	0
MRA (incl. Zandvoort)	60	0
NL (incl. MRA)	0	0
Verdringing verblijfsbezoek (overnachtingen x1000)		
Zandvoort	12	2
MRA (incl. Zandvoort)	39	0
NL (incl. MRA)	39	0

In beide scenario's rekenen we met hetzelfde aantal bezoekers aan het circuit en hetzelfde percentage dat het dorp/strand van Zandvoort daarnaast nog bezoekt: 40% van de bezoekers van het Formule 1-evenement gaat nog het dorp in of bezoekt een strandtent. Dit is meer dan bij de huidige evenementen, maar is een logisch gevolg van het feit dat grote aantallen bezoekers niet tegelijkertijd het dorp kunnen verlaten na afloop van het evenement.

In het hoogseizoenscenario is de aanname dat van het reguliere strandbezoek op de vrijdag ruim 40% verdrongen wordt en op de zaterdag en zondag 75% (alleen reguliere bezoekers die per fiets Zandvoort kunnen bereiken, gaan nog naar het strand op de zaterdag en zondag)⁵⁴. In totaal worden daarmee bijna 150 duizend van de 230 duizend strandbezoekers verdrongen in het weekend van de Formule 1 in het hoogseizoenscenario. Op de schaal van de MRA is dat veel kleiner, aangezien 60% van het strandbezoek aan Zandvoort uit de MRA komt en dus weliswaar niet naar Zandvoort kan, maar (grotendeels) wel elders in de MRA zal verblijven. In het laagseizoenscenario vindt er geen verdringing van dagbezoek plaats. Met slecht weer komen er een paar duizend recreatieve bezoekers naar Zandvoort⁵⁵. Naar verwachting zal dit niet of nauwelijks veranderen bij de komst van het Formule 1 evenement.

Voor de overnachtingen gaan we er in het hoogseizoenscenario van uit dat in Zandvoort 50% van de bedcapaciteit benut zal worden door F1-bezoekers (de andere

⁵⁴ Uit onderzoek van Decisio (2017) blijkt dat ongeveer 25 procent van het bezoek aan Zandvoort op de piekdagen op fietsafstand (maximaal 10-15 kilometer) van het strand woont. Aangenomen is dat deze ook voor het grootste deel per fiets naar het strand gaan, aangezien dit sneller gaat dan de auto.

⁵⁵ Inclusief de waterleidingduinen.

DECISIO

helft is al geboekt voordat de Grand Prix datum bekend gemaakt wordt). Dit betreft 100% verdringing, aangezien in een warm en zonnig weekend in het hoogseizoen Zandvoort volledig volgeboekt zit. In het laagseizoenscenario wordt 90% van de bedcapaciteit in de Zandvoort door F1-bezoekers ingevuld. Circa 10% van het bezoek wordt verdrongen (de bezettingsgraad bij slecht weer in het laagseizoen ligt rond de 20%).

In de MRA is er in het hoogseizoen een 'vrije' bedcapaciteit van naar schatting 15 duizend bedden (de bezettingsgraad zonder evenement ligt rond de 90%)⁵⁶. Circa 30 duizend bedden worden gebruikt door F1-bezoekers, waarmee er circa 50% verdringing is. De rest van de bezoekers zal buiten de MRA een accommodatie moeten vinden: daar vindt geen verdringing plaats. In het scenario nemen we aan dat verdringing van internationale bezoekers binnen de MRA, ook verdringing voor Nederland is: deze bezoekers komen niet op een ander tijdstip of een andere locatie alsnog naar Nederland. Dit is een pessimistische aanname om een 'worst case' scenario te schetsen. In het laagseizoen kan de MRA alle bezoekers opvangen zonder dat er sprake is van verdringing.

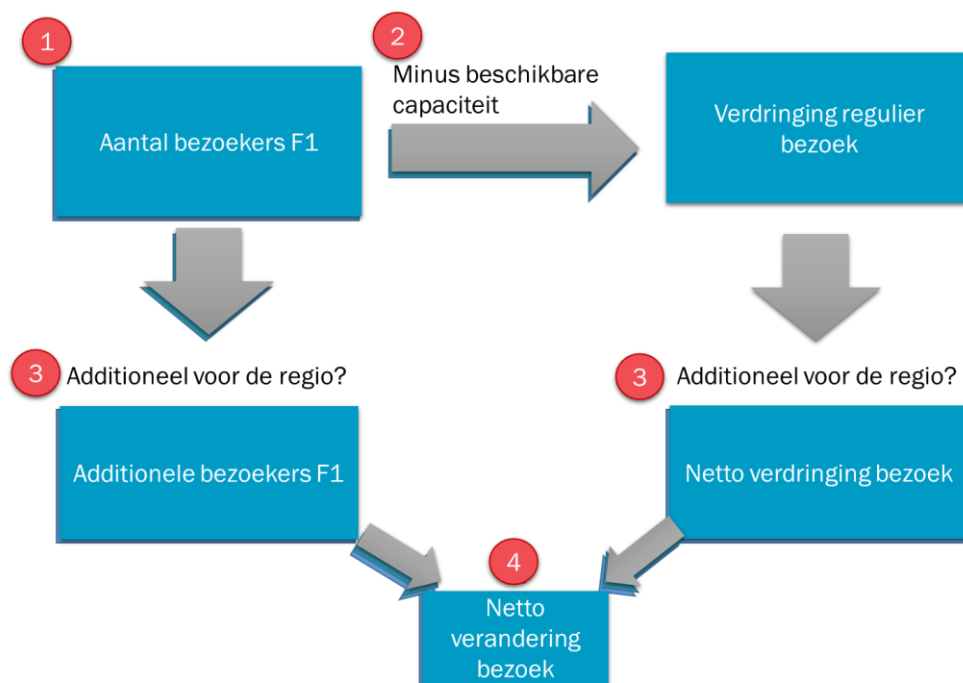
De verdrongen overnachtingen kennen een andere samenstelling aan herkomsten van bezoekers dan de overnachtingen van de Formule 1 bezoekers.

Samenstelling verdrongen verblijfstoerisme	Binnenlands	Buitenlands
Zandvoort	50%	50%
MRA	25%	75%

⁵⁶ De gemiddelde kamerbezetting van hotels in de MRA ligt op 76 procent; De drukste maand (augustus) ligt circa 20 procent boven het gemiddelden, waarmee we tot circa 90% bezetting in het hoogseizoen komen. Bron: Gemeente Amsterdam, OIS (2016) Toerisme in de MRA 2015 - 2016

DECISIO

Figuur 4.1 Schema netto toename bezoek



Behalve de mate van verdringing is ook de mate van additionaliteit van belang bij het bepalen van de netto impact. Zowel van de bezoeker die komt voor de Formule 1, als voor de bezoeker die wordt verdrongen. Deze verschilt immers ook voor de verdrongen bezoekers en de bezoekers van de Formule 1. Het bovenstaande schema laat zien hoe de netto toename van bezoek op basis van verdringing en additionaliteit worden bepaald:

1. De bezoekers aan de Formule 1 worden vastgesteld (125 duizend in beginsel)
2. Bepaald wordt wat de beschikbare capaciteit is om deze bezoekers op te vangen: in het hoogseizoenscenario zijn er geen bedden vrij in Zandvoort en zijn er 15 duizend bedden beschikbaar in de rest van de MRA. Alle overnachtingen van bezoekers die niet in de 'vrij beschikbare capaciteit' kunnen worden opgevangen, worden verdrongen (oftewel aantal bezoekers Formule 1 minus beschikbare capaciteit).
3. Per regio wordt bepaald of deze bezoekers additioneel zijn voor de regio op basis van de herkomst van de bezoekers. Zowel voor de bezoekers van de Formule 1, als voor de bezoekers die zijn verdrongen.
4. De netto verdringing en de additionele bezoekers van de Formule 1 worden bij elkaar opgeteld om te komen tot de netto verandering in bezoekersaantallen. Dit gebeurt ook met de bestedingen (verdrongen bezoekers hebben een ander bestedingspatroon dan de F1 bezoekers).

DECISIO

Zo goed als 100 procent van het bezoek aan de Formule 1 Grand Prix komt van buiten Zandvoort⁵⁷. Van het strandbezoek aan Zandvoort komt 40% van buiten de MRA, van het dagbezoek aan de F1 schatten we in dat 80% van buiten de MRA⁵⁸ komt.

Verblijfsbezoek komt (zo goed als) volledig van buiten de regio, anders zou het immers thuis kunnen slapen. Op de schaal van Nederland is de aanname dat 5% van het bezoek zonder F1 in Zandvoort een race elders (extra) zou bezoeken. Om deze reden wordt 5% van het binnenlandse F1 bezoek als additioneel voor Nederland gerekend.

Binnenslands regulier bezoek aan Zandvoort is niet additioneel op Nederlandse schaal: dit bezoek gaat geen (kust)plaats buiten Nederland bezoeken, indien het dit weekend Zandvoort niet kan bereiken.

Tabel 4.2 Additionaliteit van bezoekers per regio

% additioneel voor regio	Zandvoort	MRA	Nederland
Bezoekers Formule 1			
Nederlandse dagbezoekers F1	100%	80%	5%
Nederlandse verblijfsbezoekers F1	100%	100%	5%
Buitenlandse bezoekers F1 (iedere regio)	100%	100%	100%
Reguliere bezoekers			
Strandbezoek Zandvoort	100%	40%	0%
Binnenlands verblijfstoerisme	100%	100%	0%
Buitenlandse bezoekers	100%	100%	100%

Voor de verdringing en de directe netto impact op Zandvoort en de regio is een Formule 1-evenement op een dag in het laagseizoen gunstiger. Dit zou een impuls geven aan de toeristische sector op de normaliter rustigere dagen.

Het is voor te stellen dat voor wat betreft het imago van Zandvoort en Nederland, een race bij mooi weer het juist goed doet. De plaatjes van strand en duinen bij een strakblauwe lucht die de wereld overgaan, maken meer indruk dan beelden van een race bij een grauwe lucht en regen. Ook kan het evenement zelf wellicht makkelijker kaarten verkopen in vakantieperioden als mensen vrij zijn. Met dit onderscheid is geen rekening gehouden in de analyse. De twee scenario's zijn geschetst om de uitersten weer te geven van de impact van de periode waarin het evenement plaats kan vinden. Dit voor de directe effecten van het evenement zelf. Er is ook geen rekening gehouden met het feit dat bezoek dat verdrongen kan worden in het weekend van de F1-race, ook een weekend eerder of later kan komen. Voor (sterk weersafhankelijk) dagbezoek zal dat niet gelden, voor verblijfsbezoek mogelijk wel. De verdringing in het

⁵⁷ In praktijk zal ook een klein deel afkomstig zijn uit Zandvoort (max. 1-2%), maar dat valt weg in de onzekerheidsmarges van de bezoekersaantallen.

⁵⁸ Voor grote evenementen in 2006-2007 kwam circa 75% van buiten de MRA (van kleinere evenement was dit beduidend minder). Aangezien de F1 groter is, gaan we uit van een groter bereik van 80% dat van buiten de MRA komt.

DECISIO

hoogseizoen scenario is daarmee eerder een overschatting dan een onderschatting. Op de schaal van de MRA/Nederland is de kans dat een toerist een weekend eerder of later komt, of in Utrecht in plaats van Amsterdam gaat zitten groter dan voor Zandvoort. In Zandvoort zijn de omliggende kustplaatsen en weekenden in het hoogseizoen ook relatief volgeboekt.

4.2.2 Impact van evenement op het circuit

De bezoekers van het evenement besteden gemiddeld circa 200 euro per ticket⁵⁹. Dit zijn de belangrijkste, zo niet de enige, inkomsten voor het circuit. Inkomsten uit sponsoruitingen op het circuit zelf zijn niet mogelijk⁶⁰. Ook het genereren van inkomsten uit de verkoop van eten, drinken en merchandise is niet vanzelfsprekend. Bezoekers geven gemiddeld bijna 60 euro per persoon per dag uit aan eten, drinken en merchandise op het circuit⁶¹. In beginsel maakt de Formula One Group afspraken met de leveranciers van de cateringdiensten en verkopers van merchandise. Dit zijn voor een deel partijen die met het Formule-1-circus meereizen en de merchandise wordt in het buitenland geproduceerd. Een groot deel van deze bestedingen komt dus ook niet in de lokale economie terecht. Een deel van de catering wordt naar verwachting wel lokaal gecontracteerd. We gaan uit van een weglekeffect van 50% van de bestedingen op het circuit op nationale schaal, 75% op regionale schaal en 90% op lokale schaal⁶².

4.3 Additionaliteit bestedingen op het circuit naar regio (in mln. €)

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	Nederland	Zandvoort	MRA	Nederland
Tickets	€ 25	€ 22	€ 7	€ 25	€ 22	€ 7
<i>Overige bestedingen op het circuit</i>						
Horeca	€ 7	€ 6	€ 2	€ 7	€ 6	€ 2
Merchandise	€ 4	€ 4	€ 1	€ 4	€ 4	€ 1
Totaal	€ 11	€ 9	€ 3	€ 11	€ 9	€ 3
Weglekeffect buitenland*	€ 10	€ 7	€ 2	€ 10	€ 7	€ 2
Netto effect	€ 26	€ 24	€ 9	€ 26	€ 24	€ 9

⁵⁹ Gemiddelde inkomsten o.b.v. 125 duizend bezoekers op de zondag. Ticketprijzen lopen op tot meer dan 500 euro (en arrangementen incl. Paddock Club tot enkele duizenden euro's), maar de grootste groep koopt de goedkoopste tickets (op Spa € 155,- voor een weekend). Op basis van races in Canada, Australië, België en Engeland, is een gemiddelde van 200 euro per bezoeker op de zondag bepaald.

⁶⁰ Het circuit dient 'blanco' opgeleverd te worden. Toch zijn er partijen die wel lokaal in andere uitingen hun naam aan het circuit willen/kunnen verbinden ('mede mogelijk gemaakt door' of via uitingen langs de weg). Zo weet het stratencircuit van Australië 4 à 5 miljoen euro aan sponsorinkomsten te genereren. De Red Bull Ring is Oostenrijk is uiteraard ook een vorm van sponsoring.

⁶¹ SQW (2009) en Motorsportnetwork (2017), *Fan Report*

⁶² O.b.v. SQW (2009); 50% personeel werd regionaal gecontracteerd (maar groot deel bestedingen gaat naar geïmporteerde producten en niet naar personeel).

DECISIO

Op het circuit wordt tijdens het evenement tijdelijke werkgelegenheid gecreëerd. Het circuit zelf zal al tegen de 1.500 mensen inhuren om het evenement op de dag zelf in goede banen te leiden (schoonmaak, verkeersregelaars, informatiepunten, marshalls, catering voor speciale gasten, etc.). Daarnaast is er een vergelijkbaar aantal mensen werkzaam in de horeca en merchandise. Deze zijn nu beiden toegerekend aan de plek waar het geld wordt uitgegeven en waar het personeel op deze dag werkt (Zandvoort). In praktijk kan dit personeel uit heel Nederland komen.

Het personeel ingehuurd door het circuit zelf en de inkoop van goederen en diensten voor het event, is volledig als 'additioneel' gerekend. Immers, zonder het evenement was dit personeel niet ingehuurd. Voor de bestedingen aan horeca en merchandise is wel rekening gehouden met de herkomst van bezoekers. Hadden Nederlandse bezoekers geen drankje op het circuit gekocht, dan had men dit elders wel gedaan.

Tot slot is de impact op de werkgelegenheid meegenomen bij de bedrijven die de overige goederen en diensten leveren die het circuit moet inkopen.

Tabel 4.4 Additionele (tijdelijke) werkgelegenheid naar regio (uitgedrukt in FTE)

Tijdelijk werkgelegenheid op het circuit	Beide scenario's		
	Zandvoort	MRA	Nederland
Tijdelijk personeel circuit: o.a. organisatie, marshalls, schoonmaak, veiligheid en verkeer	17	17	17
Horeca & Merchandise	10	9	2
Inkoop goederen en diensten*	1	6	12
Totaal	28	32	32

* Inkoop van tribunes, toiletten, transport, catering VIPs, etc.

De exacte toegevoegde waarde is lastig te bepalen, aangezien deze sterk afhankelijk is van of er uiteindelijk winst of verlies wordt gedraaid op het evenement. Op basis van de werkgelegenheidcijfers schatten de de volgende toegevoegde waarde van het evenement in.

Tabel 4.5 Toegevoegde waarde activiteiten op het circuit (mln. €)

	Zandvoort	MRA	Nederland
Toegevoegde waarde circuit	€ 1,7	€ 2,2	€ 2,3

Methode WESP berekening impact organisatie evenement

In de meeste (internationale) impactstudies wordt gekeken naar de bestedingen van bezoekers, teams, etc. aan een evenement. Dit zijn zowel in uitgaven aan het evenement zelf, als in de omgeving. Deze werkwijze is in de bovenstaande analyse gebruikt. De WESP-methode bekijkt de organisatie met alle inkomsten en uitgaven, inclusief tickets, sponsorgelden en overheidssubsidies als één apart onderdeel. Uitgaven binnen de regio minus financiering uit de eigen regio (inclusief het exploitatieresultaat) wordt als additioneel gezien.

DECISIO

Een bijdrage van het Rijk is dan een additionele impact voor de MRA en Zandvoort (draagt bij aan het exploitatieresultaat). Het probleem van deze fase in het onderzoek is dat sponsorgelden en overheidssubsidies nog niet bekend zijn. Ook de hoogte van de fee aan de Formula One Group is nog niet bekend (slaat volledig neer buiten de regio en heeft een grote negatieve impact op het resultaat). Als we de fee op 20 miljoen euro zetten en de overheidsbijdrage en sponsoringkomsten op nul euro, resulteert het onderstaande overzicht. Sponsors en overheidsbijdragen (en de hoogte van de fee) kunnen nog een aanzienlijke impact hebben op de uitkomsten. De onderstaande saldi zullen hoger worden bij een overheidsbijdrage of sponsorinkomsten en lager in geval van een hogere fee aan de FIA.

	Inkomsten en uitgaven organisatie	Zandvoort	MRA	Nederland
A	Additionele inkomsten uit tickets	€ 25,0	€ 21,6	€ 7,2
B	Fee Formula One Group	€ 20,0	€ 20,0	€ 20,0
C	Leveranciers, personeel producten en diensten in regio	€ 1,3	€ 2,6	€ 3,5
D	Leveranciers, personeel producten en diensten buiten regio	€ 2,7	€ 1,3	€ 0,5
E	Belasting buiten de regio (BTW)	€ 1,5	€ 1,5	€ 0,0
F	Resultaat op regionaal niveau (A-B-C-D-E)	-€ 0,5	-€ 3,8	-€ 16,8
G	Bijdrage overheden en sponsors van buiten de regio	?	?	?
	Totaal (C + F + G)	€ 0,8	-€ 1,2	-€ 13,3

Een kritiekpunt op deze methode is dat bestedingen van bezoekers aan tickets anders worden behandeld dan bestedingen van bezoekers aan een restaurant of de detailhandel. Voor de bestedingen aan tickets worden alleen de effecten meegenomen van de kosten die de organisatie in de regio maakt. Bij de bestedingen aan een restaurant, wordt het volledige bedrag meegenomen en wordt niet gekeken waar het restaurant zijn inkopen doet (veelal ook buiten de regio). Om deze reden achten de auteurs van dit rapport de toegevoegde waarde een consistentere indicator voor de regionaal economische impact dan de bestedingen. De toegevoegde waarde betreft immers de bestedingen minus de inkoopkosten, maar dan voor alle organisaties op dezelfde wijze behandeld.

4.2.3 Bestedingen bezoekers in de omgeving

Horeca, vervoer en detailhandel

Bezoek dat na afloop in Zandvoort nog iets gaan eten of drinken geeft gemiddeld 20 euro per persoon uit. Strandbezoek dat is verdrongen geeft gemiddeld 11 euro per persoon uit. Ondanks dat er in het hoogseizoenscenario over het gehele weekend gemeten minder dagbezoekers buiten het circuit in Zandvoort zijn dan gebruikelijk, nemen de bestedingen in de gemeente door het dagbezoek toch toe, zowel in het hoge als het lage scenario.

Voor het verblijfsbezoek is met de dubbele prijs gerekend van wat normaal besteed wordt per overnachting in Zandvoort, oftewel 140 euro per persoon per nacht⁶³. Verreweg het grootste deel van deze bestedingen (80%) komt in de horeca terecht. Uit interviews bij de Duitse en Belgische circuits blijkt dat sommige hotels tot een factor 5 van de normale tarieven vragen. Het verdrongen verblijfsbezoek besteedde het gemiddelde bedrag per persoon: daarmee nemen de bestedingen in de horeca toe, ondanks de verdringing.

⁶³ De kosten voor vervoer (excl. parkeren) door Nederlands dag- en verblijfsbezoek laten we buiten beschouwing en zijn bovendien nauwelijks additioneel voor de regio: ze komen immers vooral bij landelijk opererende partijen terecht. Nederlands bezoek geeft daarmee 134 euro oer nacht uit per persoon in de regio.

Tabel 4.6: Netto toename van bestedingen bezoekers (mln. €)

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	NL	Zandvoort	MRA	NL
Bestedingen dagbezoek in Zandvoort	€ 0,4	€ 1,0	€ 0,1	€ 2,0	€ 1,6	€ 0,1
Bestedingen verblijfsbezoek	€ 0,7	€ 11,1	€ 13,4	€ 2,7	€ 19,1	€ 17,6
Totale additionele regionale bestedingen (excl. bestedingen op het circuit)	€ 1,1	€ 12,0	€ 13,5	€ 4,7	€ 20,7	€ 17,7

Deze bestedingen leiden tot de volgende additionele werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de regio.

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	NL	Zandvoort	MRA	NL
Bestedingen bezoekers	€ 1,1	€ 12,0	€ 13,5	€ 4,7	€ 20,7	€ 17,7
Toegevoegde waarde (mln. €, direct)	€ 0,5	€ 5,5	€ 6,3	€ 2,1	€ 9,4	€ 8,2
Werkgelegenheid (FTE, direct)	9	101	129	39	173	169
Toegevoegde waarde (mln. €, indirect)	€ 0,0	€ 2,2	€ 3,3	€ 0,1	€ 3,7	€ 4,3
Werkgelegenheid (FTE, indirect)	0	21	37	1	37	48
Toegevoegde waarde totaal (mln. €)	€ 0,5	€ 7,6	€ 9,6	€ 2,2	€ 13,1	€ 12,5
Werkgelegenheid Totaal	10	122	166	40	209	217

Parkeren

De inkomsten uit parkeren vormen een aparte post. Circa 60% van de bezoekers komt naar verwachting met de auto richting het circuit (de rest komt met de fiets/te voet vanaf zijn/haar overnachtingslocatie of trein). Gemiddeld zitten zij met 3 personen in een auto. Aangezien er in Zandvoort voor iets meer dan 4 duizend auto's een parkeerplaats is, zullen er bijna 21 duizend auto's elders in de regio moeten parkeren. Voor deze auto's is uitgegaan van een tarief van 20 euro per dag⁶⁴ (inclusief vervoer naar het circuit) per auto.

Voor de gemeente Zandvoort is in het hoogseizoen scenario uitgegaan van 100 procent verdringing en het reguliere dagtarief van 13,50 euro. In het laagseizoen is er geen verdringing verondersteld. Er zijn uiteraard mogelijkheden om tijdelijk een hoger tarief te vragen dan het huidige tarief van 13,50 euro per dag. Hier is in de berekening geen rekening mee gehouden.

⁶⁴ Tarief Spa Franchorchamps

DECISIO

De mate van additionaliteit is wederom afhankelijk gemaakt van de herkomst van de bezoekers. Aangezien er geen extra (inkoop)kosten gemaakt hoeven te worden om deze inkomsten te realiseren (die zitten al in de businesscase van het circuit), zijn deze bestedingen ook gelijk aan de toegevoegde waarde.

Tabel 4.7 bestedingen parkeren (mln. €)

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA (excl. Zandvoort)	NL (excl. MRA)	Zandvoort	MRA (excl. Zandvoort)	NL (excl. MRA)
Parkeren gemeente	€ 0,1			€ 0,1		
Parkeren particulier	€ 0,1	€ 0,8		€ 0,1	€ 0,8	
	Zandvoort	MRA (excl. Zandvoort)	NL (excl. MRA)	Zandvoort	MRA (excl. Zandvoort)	NL (excl. MRA)
Additionele bestedingen parkeren	€ 0,0	€ 0,7	€ 0,2	€ 0,2	€ 0,9	€ 0,2

4.2.4 Bestedingen teams, media en organisatie in de omgeving

Voor de teams, organisatie en sponsors gaan we uit van de volgende parameters die zijn gebaseerd op de impactstudies uit Canada, het Verenigd Koninkrijk en Australië. Behalve de Formule 1-teams zijn er bij de meeste races ook diverse side-events met races in lagere klassen zoals de Formule 3. De bestedingen van de teams die hieraan deelnemen bedragen gemiddeld 10% van het totaal van de bestedingen van de Formule 1-teams.

Tabel 4.8 Bestedingen media, teams, organisatie, sponsors

	In Zandvoort	In MRA
Teams F1		
Aantal personen	200	600
Bestedingen per persoon per dag	€ 500	€ 500
Aantal dagen	5	5
Totaal	€ 500.000	€ 1.500.000
Teams side-events		
Bestedingen 10% van F1	€ 50.000	€ 150.000
Media (internationaal)		
Aantal personen	75	225
Bestedingen per persoon per dag	€ 150	€ 150
Aantal dagen	5	5
Totaal	€ 56.250	€ 168.750
Organisatie en sponsors		
Aantal personen	250	750
Bestedingen per persoon per dag	€ 150	€ 150
Aantal dagen	5	5
Totaal	€ 187.500	€ 562.500

DECISIO

Daarmee komen we op het onderstaande overzicht van de impact van bestedingen van de media, teams en sponsors. Deze is voor 100% additioneel. Immers, zonder evenement hadden deze bestedingen niet in Nederland plaatsgevonden.

Tabel 4.9 Impact media, teams, organisatie, sponsors

	Zandvoort	MRA	Nederland
Bestedingen	€ 0,8	€ 3,2	€ 3,2
Toegevoegde waarde (mln. €, direct)	€ 0,4	€ 1,4	€ 1,4
Werkgelegenheid (FTE, direct)	7	27	27
Toegevoegde waarde (mln. €, indirect)	€ 0,0	€ 0,6	€ 0,8
Werkgelegenheid (FTE, indirect)	0	6	9
Toegevoegde waarde (mln. €)	€ 0,4	€ 2,0	€ 2,2
Werkgelegenheid Totaal	7	32	36

4.2.5 Neerslag inkomsten overheden (niet additioneel)

Voor de berekening van de overheidsinkomsten (o.b.v. additionele bestedingen en overnachtingen) is uitgegaan van ongewijzigd overheidsbeleid. Wanneer de gemeente Zandvoort geen specifiek beleid maakt om inkomsten te genereren uit het Formule 1-evenement, haalt de gemeente naar verwachting niet of nauwelijke extra inkomsten op in het hoogseizoen scenario. Alle overnachtingen en geparkeerde auto's voor het evenement verdringen het reguliere bezoek. In het laagseizoen scenario vindt deze verdringing niet plaats en haalt de gemeente in het F1-weekend naar verwachting 140 duizend euro op aan parkeergelden en toeristenbelasting.

In de omliggende gemeenten worden meer overnachtingen geboekt dan in Zandvoort, dus is de impact op de inkomsten van de regio ook groter. De grootste impact zit in de BTW-inkomsten voor de Nederlandse overheid als gevolg van de additionele bestedingen.

Tabel 4.10 Inkomsten overheden naar hoog- en laagseizoen (niet additioneel, mln. €)

Directe inkomsten overheden	Hoogseizoen	Laagseizoen
Gemeente Zandvoort	€ 0,00	€ 0,14
Overige gemeenten MRA	€ 0,15	€ 0,40
Nederlandse overheid (BTW)	€ 3,09	€ 3,71

Let op: de bovenstaande impacts kunnen niet opgeteld worden bij de eerder gepresenteerde bestedingen van bezoekers, maar maken er onderdeel van uit. De berekening geeft alleen weer welk deel (van de additionele bestedingen in de regio) neerslaat bij de verschillende overheden bij ongewijzigd overheidsbeleid.

4.2.6 Overzicht effecten Formule 1 Grand Prix Zandvoort

De bezoekers van de Formule 1 geven voor 57 miljoen euro aan bestedingen uit bij Nederlandse bedrijven. Hiervan is, afhankelijk van het scenario, 26 tot 30 miljoen euro 'additioneel' voor de 'BV Nederland'. In Zandvoort bedragen de additionele bestedingen 28 tot 32 miljoen euro, maar daarvan komt 26 miljoen euro op het circuit terecht (25 miljoen euro aan tickets, 1 miljoen euro bij Zandvoortse catering en merchandise bedrijven en personeel op het circuit). Circa 2 tot ruim 5 miljoen euro komt (afhankelijk van het scenario) bij de overige ondernemers in de gemeente terecht. Het seizoen waarin de race plaatsvindt en de weersomstandigheden hebben dus een aanzienlijke invloed op de additionele inkomsten van de ondernemers in Zandvoort.

De impact is het grootste op de schaal van de MRA. Dat komt met name doordat de meeste overnachtingen buiten Zandvoort plaats zullen vinden. In totaal gaat het om 48 tot 53 miljoen euro aan bestedingen die goed zijn voor een werkgelegenheidseffect ter grootte van 185 – 275 FTE.

Tabel 4.11 Overzicht impacts Formule 1 Grand Prix in mln. € en FTE

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	Nederland	Zandvoort	MRA	Nederland
Totale bestedingen	€ 31	€ 48	€ 57	€ 32	€ 53	€ 57
Additionele bestedingen	€ 28	€ 40	€ 26	€ 32	€ 49	€ 30
Toegevoegde waarde	€ 2,6	€ 12,6	€ 14,4	€ 4,5	€ 18,2	€ 17,3
Werkgelegenheid (FTE)	45	186	237	76	274	287

Één 'weglekeffect' is nog niet meegenomen in de bestedingen in het bovenstaande overzicht. Dat is de bijdrage aan de Formula One Group. Het is immers nog niet bekend hoe groot dit bedrag zal zijn. Daarnaast bekijken de meeste (internationale) impactstudies voornamelijk de aangetrokken bestedingen en in mindere mate waar exact de vervolguutgaven plaatsvinden; dit zou dan immers voor iedere uitgavepost gedaan moeten worden, dus ook voor de horeca en detailhandel, die importeren ook goederen. De toegevoegde waarde (bijdrage aan het BRP/BBP, omzet minus inkoopkosten) is om deze reden ook een betere indicator voor de impact van het evenement⁶⁵. Deze ligt dusn de 12,5 en 18 miljoen euro op regionale schaal en tussen de 14 en 17 miljoen euro op de schaal van Nederland. Zandvoortse ondernemers en werknemers houden naar verwachting tussen de 2,6 en 4,5 miljoen euro aan winsten en salarissen over aan het evenement.

⁶⁵ Het exploitatieoverschot (of tekort) uit de kaartverkoop dat zou resulteren zonder fee aan de Formula One Group is niet opgenomen in de toegevoegde waarde. Het evenement zelf zal immers naar verwachting niet winstgevend zijn voor de organisatie; de vraag is vooral welk deel van de fee gedekt kan worden uit de kaartverkoop.

DECISIO

De fee aan de Formula One Group zal naar verwachting in de orde grootte van 20 miljoen euro liggen. Als we de bestedingen volledig conform de WESP-methode meenemen, inclusief dit weglekeffect bij de inkomsten van de organisatie, maar nog exclusief de bijdragen van overheden en eventuele sponsors, dan resulteert het volgende overzicht.

Tabel 4.12 Bestedingen conform de WESP-methode, mln. € (excl. bijdragen sponsors en overheden)

Totale bestedingen	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	Nederland	Zandvoort	MRA	Nederland
Organisatie	€ 0,8 +?	€ -1,2 +?	€ -13,3 +?	€ 0,8 +?	€ -1,2 +?	€ -13,3 +?
Bestedingen op het circuit	€ 1,1	€ 2,4	€ 1,6	€ 1,1	€ 2,4	€ 1,6
Verblijfstoerisme	€ 0,7	€ 11,1	€ 13,4	€ 2,7	€ 19,1	€ 17,6
Dagtoerisme	€ 0,4	€ 1,0	€ 0,1	€ 2,0	€ 1,6	€ 0,1
Teams, media, etc.	€ 0,8	€ 3,9	€ 3,4	€ 1,0	€ 4,0	€ 3,4
Totaal	€ 3,8 +?	€ 17,1 +?	€ 5,2 +?	€ 7,5 +?	€ 25,8 +?	€ 9,4 +?

Op ieder schaalniveau resulteert een positieve impact op de bestedingen, ongeacht eventuele verdere sponsor of overheidsbijdragen: deze kan alleen nog tot een plus leiden van het doorgerekende evenement⁶⁶. De WESP-methode beschrijft alleen een rekenmethode voor de bestedingen. Impacts op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid blijven dan ook gelijk aan de eerder weergegeven resultaten.

De gepresenteerde resultaten betreffen de jaarlijks terugkerende effecten zolang de Grand Prix in Zandvoort gereden blijft worden. De eenmalige investeringen om het circuit gereed te krijgen zullen een eenmalige impuls geven, voornamelijk in de bouwsector. Bij investeringen 10 miljoen euro zal het gaan om een werkgelegenheidsimpuls van naar schatting 50 FTE. Maar aangezien de omvang van de investeringen nog niet bekend zijn, is hier ook geen goede uitspraak over te doen.

4.2.7 Gevoeligheidsanalyses

Tot nu toe is gerekend met een scenario hoog- en laagseizoen, dat met name invloed heeft op de mate van verdringing. In de onderstaande gevoeligheidsanalyses wordt achtereenvolgens ingegaan op hogere/lagere bezoekersaantallen, meer/minder internationale bezoekers en een andere afbakening van 'de regio' (de Provincie Noord-Holland in plaats van de MRA)

⁶⁶ Deze zijn hooguit netto 0 conform de WESP-methode: extra bijdragen slaan minimaal neer in de regio waar ze worden uitgegeven (de uitgaven van de organisatie zijn immers al wel toegerekend aan de regio waar ze neerslaan; extra inkomsten slaan neer bij de organisatie in Zandvoort).

Tabel 4.13 Impact op additionele bestedingen (mln. €)

Totale additionele bestedingen	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	Regio	Nederland	Zandvoort	Regio	Nederland
Basis (125K bezoekers, 25% buitenlands)	€ 28	€ 40	€ 26	€ 32	€ 49	€ 30
75 duizend bezoekers	€ 17	€ 28	€ 18	€ 20	€ 30	€ 19
150 duizend bezoekers	€ 34	€ 46	€ 30	€ 37	€ 58	€ 35
10% buitenlands	€ 28	€ 36	€ 14	€ 31	€ 38	€ 15
40% buitenlands	€ 28	€ 43	€ 37	€ 32	€ 56	€ 45
Regio NH i.p.v. MRA	€ 28	€ 40	€ 26	€ 32	€ 49	€ 30
Verskil met basis						
75 duizend bezoekers	€ -11	€ -12	€ -8	€ -11	€ -18	€ -11
150 duizend bezoekers	€ 6	€ 6	€ 4	€ 6	€ 9	€ 5
10% buitenlands	€ 0	€ -4	€ -12	€ 0	€ -10	€ -15
40% buitenlands	€ 0	€ 3	€ 11	€ 0	€ 7	€ 15
Regio NH i.p.v. MRA	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

De bezoekersaantallen hebben een grote impact op alle schaalniveaus. Maar met name op het niveau van de regio (MRA) en Zandvoort is de impact groot. Dat gaat uiteraard alleen al om circa 200 euro per ticket per bezoeker die niet meer wordt besteed. Op het niveau van Nederland wegen bijna uitsluitend de buitenlandse bezoekers mee. Het aandeel buitenlandse bezoekers heeft daardoor op het niveau van Nederland juist de grootste impact. Voor Zandvoort maakt het nauwelijks iets uit of een bezoeker aan het circuit uit Nederland of het buitenland komt. Op regionaal niveau is het verschil vooral terug te leiden tot het feit dat buitenlandse bezoekers meer nachten blijven slapen.

De afbakening van de regio (rekenen we de MRA of de provincie Noord-Holland als 'de regio'?) is in beginsel van belang voor de mate van additionaliteit en de locatie waar overnacht wordt door verblijfsbezoekers en bestedingen dus neerslaan. De MRA is gelijk aan de Provincie Noord-Holland minus het gebied ten noorden van de IJmond en Zaanstad, plus Almere en Lelystad. Het verschil tussen de afbakening zit dus in of Lelystad en Almere worden gerekend tot 'de regio', of het noordelijke deel van Noord-Holland. De inschatting is dat het voor de locatie van overnachtingen niet uitmaakt of Almere en Lelystad, of juist het noordelijke deel van Noord-Holland wordt meegenomen. Voor de neerslag van bestedingen is de afbakening daarmee niet relevant. Ook voor de mate van additionaliteit is er nauwelijks onderscheid: bezoekers van Zandvoort komen uit beide regio's ongeveer in gelijke mate⁶⁷. Alleen voor de indirecte doorwerking op de werkgelegenheid is er een klein verschil. De economie van Noord-Holland als geheel is meer gediversificeerd dan die van de MRA, waardoor er iets meer toeleveranciers van goederen en diensten in de provincie zitten dan in de MRA die profiteren van de extra bestedingen op en rond het circuit.

⁶⁷ Decisio (2017)

Tabel 4.14 Impact op de totale werkgelegenheid (in FTE)

Totale additionele werkgelegenheid	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	Regio	Nederland	Zandvoort	Regio	Nederland
Basis (125K bezoekers, 25% buitenlands)	45	186	237	76	274	287
75 duizend bezoekers	39	160	186	65	187	200
150 duizend bezoekers	50	200	262	81	317	331
10% buitenlands	44	154	147	72	178	158
40% buitenlands	45	213	323	77	337	417
Regio NH i.p.v. MRA	46	194	237	78	286	287
Verschil met basis						
75 duizend bezoekers	-6	-26	-51	-11	-87	-88
150 duizend bezoekers	5	14	25	5	44	44
10% buitenlands	-1	-32	-89	-3	-96	-129
40% buitenlands	0	27	86	1	63	129
Regio NH i.p.v. MRA	0	8	0	0	13	0

Bekijken we de impact conform de WESP methode, exclusief bijdragen van het bedrijfsleven en overheden, dan blijft op regionaal niveau de impact in alle gevallen positief. Op lokaal niveau worden deze (als verliezen op de exploitatie niet door derden van buiten de gemeente worden aangevuld) negatief bij tegenvallende bezoekersaantallen. Op nationaal niveau worden ze ook negatief als de aantallen buitenlandse bezoekers tegenvallen.

Tabel 4.15 Impact op bestedingen conform WESP (excl. subsidies en sponsoring)

Bestedingen conform WESP Excl. sponsoring en subsidies	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	Regio	Nederland	Zandvoort	Regio	Nederland
WESP basis	€ 4	€ 17	€ 5	€ 8	€ 26	€ 9
75 duizend bezoekers	-€ 6	€ 6	-€ 2	-€ 3	€ 8	-€ 1
150 duizend bezoekers	€ 9	€ 23	€ 9	€ 13	€ 35	€ 15
10% buitenlands	€ 4	€ 13	-€ 7	€ 7	€ 16	-€ 6
40% buitenlands	€ 4	€ 20	€ 17	€ 8	€ 33	€ 25
Regio NH i.p.v. MRA (geen impact)	€ 4	€ 17	€ 5	€ 8	€ 26	€ 9
Verschil met basis						
75 duizend bezoekers	-€ 10	€ 12	-€ 8	-€ 11	€ 18	-€ 11
150 duizend bezoekers	€ 5	€ 6	€ 4	€ 5	€ 9	€ 5
10% buitenlands	€ 0	-€ 4	-€ 12	€ 0	-€ 10	-€ 15
40% buitenlands	€ 0	€ 3	€ 12	€ 0	€ 7	€ 15
Regio NH i.p.v. MRA	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

4.3 Blijvende impact Formule 1

Evenementen als de Formule 1 Grand Prix worden niet georganiseerd om direct winst op te maken door lokale organisatoren (de Formula One Group maakt wel winst). Dit blijkt ook uit het feit dat er wereldwijd zo goed als geen Formule 1 race is die door een circuit zonder overheidssteun georganiseerd kan worden. Dat directe financiële winst geen doel van het organiseren van toonaangevende sportevenementen is, blijkt ook uit de visie van het ministerie van VWS. Via onder meer de kaderregeling VWS-subsidies, wil het ministerie bijdragen aan de volgende doelstelling:

“De Rijksoverheid wil het mogelijk maken dat sportbonden toonaangevende internationale sportevenementen naar Nederland halen. Met de organisatie van deze

DECISIO

evenementen zet Nederland zich op de kaart als sportland. Daarnaast kunnen de evenementen sportdeelname stimuleren en de economie een impuls geven.”⁶⁸

De economische impuls via een sportevenement hoeft daarbij niet alleen direct via het evenement gerealiseerd te worden. Het ‘internationaal op de kaart’ zetten van Nederland kan deuren openen in de internationale samenwerkingen tussen bedrijven. Dat geldt nationaal, maar ook lokaal zoals via het aantrekken van toerisme⁶⁹, of via de naamsbekendheid en populariteit van de regio en het circuit (interessante plek voor nieuwe bedrijvigheid, bedrijfsuitstapjes, etc.). Het nadeel van deze effecten is dat ze op voorhand lastig zijn in te schatten. De belangrijkste mogelijke impacts werken we aan de hand van een aantal voorbeelden uit.

4.3.1 Mediawaarde

Een sportevenement als de Formule 1 gaat gepaard met veel ‘free publicity’. Wereldwijd kijken meer dan 400 miljoen mensen de Formule 1 races⁷⁰. Naar een race zelf kijken er tegen de 100 miljoen kijkers⁷¹. In de aanloop naar de race en bij de voor- en na-beschouwing op het seizoen, zullen al deze kijkers de naam Zandvoort en het circuit horen en beelden zien van de omgeving. Dit is interessant voor het circuit en voor de gemeente als geheel. Beiden kunnen via deze vergrote naamsbekendheid meer bezoekers trekken en/of meer inkomsten per bezoeker genereren. Ook op de uitstraling van Nederland als geheel kan deze media-aandacht een positieve invloed hebben.

Het is echter zeer lastig te bepalen hoeveel deze waarde precies waard is. Wat de media het zelf waard vindt, is relatief eenvoudig: de Formula One Group ontvangt jaarlijks 600 miljoen dollar voor de uitzendrechten van de Formule 1, oftewel circa 30 miljoen dollar per race. Dit is een ondergrens van de waarde voor de media zelf, aangezien tvzenders vervolgens zelf dit geld (als het goed is ruimschoots) verdienen via abonnees en advertentieverkopen. De mediawaarde in termen van exposure voor sponsors van de race in Australia uit 2011 wordt geschat op bijna 60 miljoen dollar⁷².

Vaak wordt bekeken wat het zou kosten om de exposure in de media te krijgen als zendtijd of reclame in de gedrukte pers gekocht had moeten worden. Zo is becijferd dat de media-exposure van de Grand Prix in de VS een waarde had van bijna 200 miljoen dollar⁷³. Het nadeel van deze methode is dat het niet de effectiviteit van de promotie meet: voor de meeste regio's zal een dergelijk bedrag effectiever ingezet kunnen

⁶⁸ Bron: Rijksoverheid.nl

⁶⁹ Zoals ondernemers in Zandvoort nu al aangeven dat de DTM dit doet.

⁷⁰ Formula One Group (2016)

⁷¹ Forbes (2016), US Grand Prix Is F1's Most-Watched Race

⁷² Bron: Formulamoney.com

⁷³ Greyhill (2014)

DECISIO

worden dan in het wereldwijd zendtijd kopen met een race in de regio. Voor de race in Australië is een iets geavanceerdere methode gebruikt. Niet alleen is bekeken hoeveel⁷⁴ het gekost zou hebben om het aantal kijkers (250 miljoen wereldwijd) te bereiken voor het aantal uur dat ze Australië en Melbourne hebben gezien, ook is gekeken hoe vaak de naam van Melbourne en de regio Victoria werden genoemd en getoond en wat de kwaliteit van deze zendtijd was (hoe duidelijk waren Melbourne en Victoria in beeld). Zo werd becijferd dat de totale mediawaarde van de race (in termen van alternatieve kosten om hetzelfde bereik te hebben) circa 240 miljoen euro (355 miljoen Australische Dollars) bedroeg, maar dat de netto mediawaarde van de promotie van het 'merk' Melbourne en Victoria zo'n 3 miljoen euro waard is op basis hoe duidelijk deze namen in beeld zijn geweest en hoe vaak ze zijn genoemd. Dus om dezelfde groep kijkers met eenzelfde impact te bereiken, zou een bedrag van 3 miljoen euro toereikend moeten zijn geweest. Indien de hele race gezien kan worden als bijdrage aan de naamsbekendheid, en niet alleen de momenten dat Melbourne en Victoria actief in beeld/geluid waren, zou deze waarde op 24 miljoen euro liggen.

Melbourne en Victoria hadden dus naar schatting van deze studie voor rond de 3 miljoen euro hun naam in dezelfde mate onder de aandacht kunnen brengen bij de kijkers als via de Formule 1 race. Voor de gehele exposure voor Australië zou de waarde maximaal 24 miljoen euro bedragen. De verwachting is dat voor Zandvoort en Nederland deze waarden niet heel anders zullen liggen. Een belangrijk punt dat ontbreekt in al deze media analyses is de waarde van de doelgroep. Het had tussen de 3 en 24 miljoen euro gekost om deze doelgroep op dezelfde effectieve wijze te bereiken. Als dit de doelgroep is die bereikt moet worden, dan kan een dergelijk bedrag gezien worden als een goede vertegenwoordiging van de waarde die deze race heeft gehad. De vraag is uiteraard of de (wereldwijde) kijkers van de Formule 1 ook de doelgroep is waar men normaliter marketingbudget aan uit zou geven. Sluit deze doelgroep aan bij het profiel van de bezoekers van Zandvoort en omgeving? Dus is het (in dit geval voor Australië) het ook waard om 3 tot 24 miljoen euro uit te geven om deze groep te bereiken, of zou met datzelfde geld een doelgroep kunnen worden bereikt die uiteindelijk meer oplevert voor Australië?

Deze vraag kan eigenlijk alleen maar beantwoord worden door te kijken wat het evenement en de bijbehorende exposure vervolgens voor een effecten teweeg brengen. Hoeveel extra bezoekers worden aangetrokken, zakelijke deals worden gesloten, etc. doordat Zandvoort en Nederland uitgebreid in het wereldwijde sportnieuws zijn geweest? Hiervoor moeten we kijken naar de blijvende effecten van het evenement. Maar ook deze zijn lastig 1 op 1 te relateren aan het Formule 1 evenement en nog niet eerder op een goede manier bepaald bij andere evenementen.

⁷⁴ Compario Research (2009), *Australian Grand Prix Comparative Analysis*

DECISIO

Tot slot moet vermeld worden dat de bovengenoemde mediawaarde, alleen gebaseerd was op basis van de televisieprogrammering rond de race. Ook aan het begin en eind van het seizoen zal Zandvoort, en daarmee Nederland, wereldwijd genoemd worden. Ook de geschreven pers en online exposure zijn nog niet meegenomen in de waardering.

4.3.2 De “legacy” van sportevenementen: blijvende impact op toerisme, bewoners en ondernemers

De organisatie van een groot sportevenement kan leiden tot diverse ‘spinn-offs’, het zogenaamde kathalyserende effect van het evenement. Voorbeelden hiervan zijn het aanjagen van (lokaal) ondernemerschap, het moderniseren van de omgeving en de wereldwijde publiciteit in diverse media die leidt tot een grotere naamsbekendheid en daarmee meer bezoekers (die op hun beurt een verdere impuls aan de investeringen in de omgeving kunnen geven). In de loop der jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor het nalatenschap van grote sportevenementen. In het bijzonder wanneer er publieke gelden zijn betrokken bij de organisatie is de aandacht voor het nalatenschap begrijpelijk⁷⁵.

De opzet van grote sportevenementen kan sterk uiteenlopen waardoor het nalatenschap niet per definitie voor ieder evenement hetzelfde is. Het maken van onderscheid tussen ééndaagse – en meerdaagse evenementen of eenmalige en jaarlijks terugkerende evenementen is belangrijk om de verschillen in het nalatenschap van sportevenementen te begrijpen. Bovendien bepalen ook de omstandigheden (infrastructuur, accommodaties etc.) die er al zijn, of juist worden toegevoegd of verbeterd wat de blijvende impact van een evenement is. Het nalatenschap van grote sportevenementen laat zich dus lastig vergelijken. Dit lichten we toe aan de hand van een aantal voorbeelden. Specifiek rond Formule 1 evenementen zijn er geen voorbeelden bekend. Circuits, toeristische bureaus en lokale en regionale overheden rond circuits die in de afgelopen jaren de Formule 1 zijn verloren of deze juist hebben binnengehaald, konden ons ook niet voorzien van overnachtingscijfers en hebben ook geen beeld van het effect op het toerisme buiten het evenement zelf is. Rond de Nürburgring wordt wel een daling opgemerkt van het toerisme sinds de Formule 1 is verdwenen, maar deze daling was al gaande. In welke mate het verdwijnen van de Formule 1 er verder aan heeft bijgedragen is niet bekend.

Olympische Spelen & WK voetbal

De Olympische Spelen en WK voetbal zijn twee typen evenementen die als megasportevenementen kunnen worden betiteld. Deze zijn in beginsel niet te vergelijken met een Grand Prix, omdat ze vaak gepaard gaan met grote infrastructurele maatregelen en andere investeringen in de omgeving (sportinfrastructuur, maar vaak

⁷⁵ Mulier Instituut (2014)

DECISIO

ook wegen, openbaar vervoer, woningbouw en openbare ruimte worden met het evenement als kathalysator aangepakt), maar geven wel een goed beeld van de mogelijke nalatenschappen van een evenement (en het zijn de weinige soorten evenementen waar op het gebied van 'legacy' relatief veel onderzoek is uitgevoerd). Op dit moment worden bij een Grand Prix geen infrastructurele investeringen verwacht. Wel kan een dergelijke race een (vergelijkbare) aanjager zijn om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen.

Ondanks de onvergelykbaarheid, nemen we deze twee mega evenementen als een voorbeeld van wat grote sportevenementen kunnen doen op het gebied van legacy. Soms hebben deze positieve effecten, maar er zijn ook gevallen bekend waarin het nalatenschap negatief te noemen is. Recentelijke voorbeelden daarvan zijn de WK 's voetbal in Zuid-Afrika en Brazilië. Bij de publieke investeringen in deze toernooien is niet alleen achteraf, maar ook vooraf al afgevraagd of geld niet beter in de gezondheidszorg of onderwijs gestoken kan worden. Met name voor landen waar dergelijke zaken op een achtergesteld niveau liggen, lijken er zinvollere investeringen mogelijk dan het investeren in een topsportevenement⁷⁶. Gebouwde faciliteiten (stadions, infrastructuur etc.) zijn na afloop van het evenement minimaal gebruikt, omdat ze niet van waarde zijn voor de dagelijkse behoeften van de bevolking. Media-aandacht bij deze evenement verdwijnt vanwege het eenmalige karakter of betreft voor een groot deel negatieve berichtgeving (Preuss, 2004).

Bij de Olympische Spelen willen deze uitkomsten nog wel eens anders zijn omdat bijvoorbeeld het olympisch dorp na afloop beschikbaar kan komen voor de woningmarkt (Preuss, 2004). Steden als Barcelona en Los Angeles hebben aangetoond de Olympische Spelen als middel te kunnen gebruiken om het niveau van de stad te kunnen opschalen. Voor Los Angeles dient wel gezegd te worden dat er al de beschikking was over veel beschikbare faciliteiten en infrastructuur waardoor minder investeringen nodig waren (Preuss, 2004). Barcelona is het voorbeeld dat de Olympische Spelen heeft aangegrepen voor een slag in de stedelijke vernieuwing en dit door de sterke media-aandacht rond de Spelen ook wereldwijd heeft kunnen uitdragen: schone stranden, nieuwe infrastructuur, woningbouw, etc. zijn uiteraard niet het gevolg van de Spelen. Deze investeringen hadden ook zonder de Olympische Spelen gedaan kunnen worden. Maar vermoedelijk was dan de impact van de investeringen op de wereldwijde naam van Barcelona beperkter geweest. En andersom hadden de Olympische Spelen ook minder bijgedragen tot de positieve impuls en naamsbekendheid van Barcelona zonder deze investeringen. De Olympische Spelen gaven een aanleiding voor de investeringen en een mogelijkheid de investeringen eerder terug te verdienen. Dit zijn wel de uitzonderlijke impulsen waarvan een beperkt aantal voorbeelden te vinden is. Causaliteit tussen het evenement op zich en een

⁷⁶ Mulier Instituut (2014)

DECISIO

blijvende impact op de bezoekersaantallen is niet te bepalen, maar dat de Olympische Spelen in Barcelona een impuls aan de stad hebben gegeven en een boost aan het toerisme, is een breed geaccepteerd feit.

Voorbeeld in Nederland

De start van de wielerronde 'La Vuelta' 2009 in Drenthe is een goed voorbeeld waarin de "legacy" van een evenement in Nederland is geëvalueerd. De organisatie kijkt positief terug op dit evenement met betrekking tot de hoeveelheid free publicity en het uitdragen van de kernwaarden van de regio. CBS cijfers wijzen uit dat er in augustus 2009 niet meer gasten in Drenthe hebben overnacht dan in dezelfde maand het jaar ervoor. Het aantal gasten in Drenthe twee jaar na de start van La Vuelta is zelfs lager dan 2009 en de jaren ervoor terwijl het landelijk gemiddelde een groei liet zien⁷⁷. Nu zal er geen causaal verband zitten tussen de bezoekersdaling en de start van de Vuelta, maar het is wel duidelijk dat de impact zeer beperkt is.

De start van een grote wielerronde is geen jaarlijks terugkerende gebeurtenis en bovendien geen happening met wereldwijde aandacht. Het bezoek van La Vuelta aan Drenthe heeft wel voor opvolging gezorgd. De toertocht Drenthe's Mooiste is tot en met 2013 jaarlijks door meerdere wielerverenigingen georganiseerd en trok 500 – 1000 deelnemers per jaar⁷⁸.

Conclusie

Het nalatenschap van (grote) sportevenementen laat zich dus lastig vergelijken. Des te meer omdat er voorbeelden met zowel positieve als negatieve uitkomsten bekend zijn. Een Formule 1 Grand Prix is in tegenstelling tot de genoemde evenementen een jaarlijks terugkerend evenement. De media-aandacht is wereldwijd, jaarlijks terugkerend, maar wel elk jaar relatief kortstondig (geen maand lang zoals bij een WK of OS).

De blijvende impact op bezoekersaantallen is niet te achterhalen op basis van beschikbare statistieken rond andere circuits. Ook zachtere waarden zoals 'Nederland als land met een topsportevenement waar internationaal over gesproken wordt', laten zich niet makkelijk uitdrukken in hard te meten impacts.

Bij relatief beperkte investeringen is de kans op een 'negatieve legacy' beperkt. In hoeverre er een positieve impuls komt, doordat ondernemers (renovatie en nieuwe hotels, restaurants, etc.) en overheden (infrastructuur, ruimtelijke kwaliteit) gezamenlijk investeren in Zandvoort en omgeving, en vervolgens wat deze investeringen dan opleveren voor Zandvoort en omgeving, is niet te bepalen. Dit hangt

⁷⁷ Mulier Instituut (2014)

⁷⁸ Mulier Instituut (2014)

DECISIO

volledig af van de vraag of deze impuls er komt en hoe die eruit ziet. Het is goed voor te stellen dat de media-aandacht en 125 duizend bezoekers een mooie aanleiding vormen om te investeren in de gemeente, maar dit valt of staat met het ondernemerschap dat moet worden aangewakkerd.

De diverse ondernemers in Zandvoort, zowel op als buiten het circuit, geven wel aan kansen te zien voor extra investeringen, marketing en andere activiteiten. Zo zien de ondernemers op het circuit een groot voordeel van de internationale exposure voor hun positie op de zakelijke markt, waar de activiteiten in de regel ook lucratiever zijn dan op de consumentenmarkt. Holland Casino ziet extra marketingkansen, ondernemers in het dorp zien vooral mogelijkheden voor side-events en de strandpachters zien de promotie van Zandvoort als iets positiefs, maar kunnen hier pas echt op inspelen als het herhaalbezoek ook daadwerkelijk toeneemt.

4.4 Overige impacts

Behalve zuiver economische effecten, kan een evenement als de Formule 1 ook bijdragen tot een gevoel van trots, meer sociale cohesie (samen de wedstrijden kijken en feestvieren) of als trigger om een gebiedsimpuls te realiseren. Negatieve effecten zijn uiteraard ook mogelijk: een negatief imago als gevolg van hoge kosten en slechte publiciteit, geluidsoverlast en een specifiek voorbeeld van de Formule 1 was de toename van verkeersongevallen in 1985 na de Grand Prix in Adelaide (Australië).

Het Mulier-instituut⁷⁹ onderscheidt de volgende mogelijke positieve en negatieve impacts van sportevenementen:

⁷⁹ Mulier Instituut (2014), Sportevenementen in Nederland

DECISIO

	Thema	Wenselijk	Onwenselijk
1	Gezondheid (fysiek en geestelijk)	Gezond aanbod voedingsmiddelen, stimulans voldoende bewegen, gevarieerd en gezond eten	Ongezond aanbod voedingsmiddelen, excessief alcoholgebruik
2	Sportmarketing	Positieve impuls voor imago sporttak, groei sportdeelname	Negatief effect imago sporttak, negatieve publiciteit
3	Participatie en cohesie	Verbetering sociale samenhang en relaties, stimulans recreatieve sportdeelname, trots	Sociale segregatie, ontmoediging recreatieve sportdeelname, spanningen/rivaliteit tussen bezoekers
4	Economie en placemarketing	Additionele bestedingen, verlenging verblijfsduur bezoekers/deelnemers, groei toerisme, netwerken, versterking placemarketing	Beperkte additionele bestedingen, weglekeffect, verdringing, goede alternatieve investeringen
5	Accommodatie en infrastructuur	Versnelling geplande revitalisatie gebied, toekomstbestendige infrastructuur en accommodaties	Slechte arbeidsomstandigheden tijdens bouw, gebied, infrastructuur en accommodaties niet toekomstbestendig
6	Milieu	Milieuvriendelijk vervoer (fiets, openbaar vervoer, elektrische auto), milieuvriendelijk inkoopbeleid (regionaal), locatie met laag energieverbruik	Milieuonvriendelijk vervoer (auto en vliegtuig), milieuonvriendelijk inkoopbeleid (niet regionaal), locatie met hoog energieverbruik
7	Kennisontwikkeling en educatie	Optimaal gebruik bestaande kennis, leerervaringen borgen en delen, betrekken jeugd en onderwijs	Concurrentie remt delen van kennis

Bron: Mulier Instituut (2014)

In het kader van het Formule 1 evenement is de impact op natuur en milieu uiteraard een duidelijke. De impact op de uitstoot van CO₂ is beperkt: immers, als de race niet op Zandvoort wordt gereden, wordt deze wel elders in de wereld gereden. Het is met name het geluid dat geproduceerd wordt gedurende het weekend dat tot overlast zal leiden. Op 10 kilometer van het circuit kan het nog steeds te horen zijn. Het geluid mag wel geproduceerd worden volgens de vergunning en behalve negatieve associaties, zullen sommigen ook positieve associaties hebben met het geluid. Dan gaat het om de trots dat Zandvoort/Nederland een dergelijk evenement mag organiseren. Dit draagt ook bij aan de sociale cohesie: samen kijken naar de race die in Nederland georganiseerd wordt. Side-events, zoals grote schermen in de omgeving, kunnen dit verder versterken.

Tot slot zal er gedurende het weekend verkeersoverlast zijn, zowel in de treinen van en naar Haarlem en Zandvoort, als op de wegen van, door en naar Zandvoort. Maar zoals genoemd in hoofdstuk 3, kan deze overlast met de juiste maatregelen worden beperkt.

5 Conclusies haalbaarheid en impact

In dit hoofdstuk vatten we antwoord op de onderzoeksvragen en vatten we de belangrijkste conclusies samen.

5.1.1 Economische betekenis Circuit Zandvoort

Onderzoeksvraag

Wat is de economische betekenis van het huidige circuit in 2016 op de regio?

Het circuit van Zandvoort speelt een belangrijke rol in de lokale economie van Zandvoort. Jaarlijks besteden bezoekers van het circuit **bijna 20 miljoen euro** op en om het circuit, leidend tot een toegevoegde waarde van ruim **8 miljoen euro**. In totaal is **125 FTE** aan werkgelegenheid in de gemeente Zandvoort gerelateerd aan het circuit. Dit is **3,7 procent** van de totale werkgelegenheid in Zandvoort. Ongeveer de helft is op het circuit zelf (de circuit-organisatie, bedrijven actief op het circuit en inhuur van tijdelijk personeel bij activiteiten op het circuit), de andere helft bestaat uit de werkgelegenheid bij de horeca en detailhandel in het dorp en bij de paviljoens op het strand als gevolg van bezoekers van het circuit die overnachten in Zandvoort of er nog een hapje of drankje na hun activiteit doen.

Alleen effecten die additioneel zijn voor de regio zijn meegenomen (d.w.z. waarvan bezoekers van het circuit, hun geld niet elders in de regio zouden uitgeven als het circuit er niet was geweest). Op de schaal van de MRA/Noord-Holland leidt het circuit tot circa **175 FTE** aan werkgelegenheid en een toegevoegde waarde van bijna **12 miljoen euro**. Dit ligt hoger doordat een deel van de bezoekers, met name bij grote evenementen, niet in Zandvoort maar elders in de omgeving overnacht. Op de schaal van **Nederland** is de impact op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van respectievelijk **145 FTE** en **9,2 miljoen euro** iets kleiner: dit is het gevolg van de binnenlandse bezoeker van het circuit die in veel gevallen zijn geld (zonder activiteit op het circuit) elders in Nederland zou uitgeven.

Het circuit draagt daarnaast met haar evenementen bij aan de naamsbekendheid van Zandvoort. De waarde hiervan, evenals de Formule 1 historie die ook nog steeds bij lijkt te dragen aan de naamsbekendheid, is niet eenvoudig in geld of bezoekersaantallen uit te drukken.

5.1.2 Haalbaarheid Formule 1 Grand Prix Zandvoort

Onderzoeksvraag

Wat is de haalbaarheid van het aantrekken van de Formule 1 Grand Prix? Zowel financieel, organisatorisch als de slagingskans?

DECISIO

Er lijken op voorhand geen onoverkomelijke technische, organisatorische of logistieke knelpunten te zijn die de komst van de Formule 1 onmogelijk maken, maar er is nog wel een aantal hobbels te nemen. De grootste onzekerheid zit in de wensen en eisen waar het circuit en omgeving aan moeten voldoen vanuit de Formula One Group en de FIA om de Grand Prix te mogen hosten en de benodigde licentie te krijgen en tegen welke kosten dit waargemaakt kan worden. De historie, ligging in de duinen, aan de kust en nabij Amsterdam, goede OV-ontsluiting, nabijheid van Schiphol en de stijgende populariteit van de Formule 1 in Nederland door Max Verstappen, vergroten de kansen van Zandvoort. Maar hoe zwaar dit weegt is in dit stadium niet te zeggen. Hier ontstaat pas meer duidelijkheid over als een vervolgstap richting onderhandelingen wordt genomen. De meest complexe investering, betreft de verplaatsing van de pitstraat. Een minimale variant past op eigen terrein, maar om aan de verwachte wensen van de Formula One Group te voldoen zijn er twee mogelijke locaties. Bij deze locaties is in ieder geval een bestemmingsplanwijziging nodig en daarnaast een aankoop van grond van de camping of een toets op de natuurbeschermingswet.

In totaal zijn er vier uitdagingen, voor een groot deel met elkaar samenhangend, die een adequate aanpak vergen om te komen tot een Formule 1 Grand Prix in Zandvoort:

1. Lobby-uitdaging: Formula One Group bewegen tot gunning aan Zandvoort met een acceptabele fee en mate waarin een historisch circuit aan alle FIA regels en wensen van de Formula One Group moet voldoen voor type 1 licentie. Hieruit zal de omvang van de volgende uitdagingen blijken.
2. Financiële uitdaging: publieke en private middelen om de investeringen en exploitatie rond te krijgen en risico's (met name afhankelijk van toekomstige bezoekersaantallen) op te vangen. Bij voldoende publiek en een acceptabele fee is de exploitatie van het evenement bijna te financieren uit de kaartverkoop; de fee en bezoekersaantallen zijn allesbepalend in de businesscase, vallen ze tegen, dan is het evenement (zoals op de meeste circuits) financieel verliesgevend en zijn aanvullende inkomstenbronnen nodig. Investerings kunnen naar verwachting niet worden terugverdiend via de exploitatie van het evenement (of andere bedrijfsactiviteiten) en moeten op een andere wijze gefinancierd worden. Ten opzichte van de af te dragen fee van naar verwachting 20 miljoen euro per jaar, vallen de eenmalige investeringen naar verwachting mee, maar de omvang is pas duidelijk na het onderhandelingsproces. Minimaal moet op een bedrag van 10 miljoen euro gerekend worden.
3. Politiek-ambtelijke uitdaging: maatschappelijk draagvlak om plan door te zetten en middelen in te zetten. Inclusief mogelijke aanpassing van het bestemmingsplan en medewerking van de campingeigenaar indien een deel van de camping benodigd is voor het pitcomplex. Dit hangt uiteraard ook samen met de financiële uitdaging.

DECISIO

4. Bereikbaarheidsuitdaging: zorgen voor een goed vervoersplan. Met een goed uitgewerkt plan, hoeft bereikbaarheid geen probleem te zijn. Ligging nabij Schiphol, vele overnachtingslocaties op fietsafstand en een treinstation op loopafstand, kunnen met een goed verkeersplan van de bereikbaarheid eerder een kwaliteit dan een probleem maken.

Onderzoeksvraag

Hoe heeft men elders dergelijke ontwikkelingen waargemaakt? Welke investeringen gingen daarmee gepaard? Wie droegen daaraan bij? Welke rol zou de overheid moeten hebben bij een dergelijke ontwikkeling?

De jaarlijkse fee aan de Formula One Group bedraagt voor Europese circuits circa 20 miljoen euro. Daarnaast doen circuits periodiek grote investeringen oplopend tot tientallen miljoenen euro's, om hun circuit aantrekkelijk te houden of opnieuw op de kaart te zetten.

Er lijken geen Formule 1 Grand Prix evenementen zonder steun van derden plaats te kunnen vinden. Financieel hebben circuits een grote sponsor (Red Bull Racing Ring), of draagt de overheid bij aan investeringen en/of de exploitatie (Spa, Paul Ricard, Melbourne). Waar geen externe publieke of private sponsor is, wordt heronderhandeld over de hoogte van de fee (Silverstone) of gaan circuits failliet zoals Zandvoort voor het laatst in de jaren 80 en meer recent de Nürburgring (waar in dat laatste geval ook een rekening bij de lokale/regionale overheden terecht kwam die een aanzienlijke lening hadden gegeven). In de MotoGP-raceklasse, dichterbij huis, draagt de provincie Drenthe met regelmaat bij aan investeringen in het circuit van Assen.

Naast de mogelijke financiële bijdrage, is er in ieder geval een rol in de vorm van een gezamenlijke lobby van circuit met samenwerkende overheidspartijen. Zeker omdat de Formula One Group de totaalbeleving niet alleen op maar ook om het circuit een belangrijkere rol wil geven, zou er ook naar passende side-events in omliggende gemeenten gekeken kunnen worden. Een breed draagvlak, vanuit zowel de organisatie als samenwerkende overheden, draagt bij aan een succesvol evenement en daarmee de kans dat de Formula One Group Zandvoort op de kalender zou willen zetten. Daarnaast zijn er uiteraard de organisatorische aspecten waarin de gemeente en provincie een rol spelen, zoals de vergunningverlening en het verkeers- en crowd-management.

De rode draad is dat wat er precies moet gebeuren om de ontwikkelingen waar te maken, pas duidelijk is nadat gesprekken met de Formula One Group worden gestart.

5.1.3 Economische impact Formule 1 Grand Prix Zandvoort

Onderzoeksvraag

Wat is de economische impact van het Formule 1 evenement (de Grand Prix van Zandvoort) op de regio en de BV Nederland en welke blijvende veranderende impact heeft dit op het circuit en de regio?

- In totaal besteden de bezoekers, teams en media 57 miljoen euro in Nederland bij de komst van de Formule 1 naar Nederland per jaar dat het evenement plaatsvindt.
- Niet al deze bestedingen zijn additioneel: een groot deel van de binnenlandse bezoekers had zonder het evenement zijn geld elders in Nederland uitgegeven. Voor Nederland liggen de additionele bestedingen tussen de 26 en 30 miljoen euro, voor Zandvoort tussen de 28 en 32 en voor de MRA tussen de 40 en 49 miljoen euro. De regio profiteert dus het meest van komst van het evenement.

	Scenario hoogseizoen			Scenario laagseizoen		
	Zandvoort	MRA	NL	Zandvoort	MRA	NL
Totale bestedingen	€ 31	€ 48	€ 57	€ 32	€ 53	€ 57
Additionele bestedingen	€ 28	€ 40	€ 26	€ 32	€ 49	€ 30
Toegevoegde waarde	€ 2,6	€ 12,6	€ 14,4	€ 4,5	€ 18,2	€ 17,3
Werkgelegenheid (FTE)	45	186	237	76	274	287
Bestedingen conform WESP*	€ 3,8 +?	€ 17,1 +?	€ 5,2 +?	€ 7, 5+?	€ 25,8 +?	€ 9,4 +?

* Methode Werkgroep Evaluaite Sportevenementen. Minimale impact uitgaande van 20 miljoen euro aan fee aan Formula One Group en exclusief bijdragen van overheden en sponsors.

- De toegevoegde waarde ligt tussen de 12,5 en 18 miljoen euro op de schaal van de MRA en gaat gepaard met een impuls op de werkgelegenheid ter grootte van 185 – 275 FTE. De bedrijven in Zandvoort genereren een additionele toegevoegde waarde van 2,6 en 4,5 miljoen euro en werkgelegenheid ter grootte van 45 – 75 FTE.
- De additionele impact op lokale en regionale schaal wordt vooral bepaald door het aantal bezoekers. Op nationale schaal heeft het aandeel buitenlandse bezoekers het grootste effect op de omvang van de economische impact van het evenement.
- In de WESP-methode worden de bestedingen van bezoekers aan tickets gezien als onderdeel van de inkomsten en uitgaven van de organisatie, die als entiteit wordt beschouwd. Omdat bijdragen van overheden en sponsors nog onbekend zijn, evenals de uiteindelijke hoogte van de fee aan de Formula One Group, kan de WESP-methode niet volledig worden toegepast om de inkomsten en uitgaven van de organisatie te berekenen. Wel kunnen de minimale uitkomsten van deze methode worden berekend door de fee aan de Formula One Group, van naar schatting 20 miljoen euro per jaar wel mee te nemen en eventuele overheidsbijdragen en sponsorinkomsten niet. De impact op Zandvoort in termen van bestedingen ligt dan tussen de 4 en 8 miljoen euro, voor de MRA tussen de 17 en 26 miljoen euro en

DECISIO

voor Nederland tussen de 5 en 9 miljoen euro. Deze zijn dus op alle schaalniveaus positief.

- De Grand Prix heeft als evenement een grotere economische impact in het laagseizoen met slecht weer dan in het hoogseizoen met mooi weer. In het hoogseizoen met mooi weer, zal een deel van de reguliere bezoekers van Zandvoort en de regio geen bezoek afleggen doordat treinen en wegen naar Zandvoort vol zitten en hotels in de regio volgeboekt zitten met bezoeker van de Grand Prix. Aan de andere kant kan een evenement tijdens mooi weer wel leiden tot meer exposure en daarmee impact op de lange termijn.

Onderzoeksvraag

Welke partijen profiteren van de de komst van de Formule 1 naar Zandvoort? En/of, welke mogelijkheden worden gecreëerd buiten het circuit zelf, met deze ontwikkelingen?

Welke overige/maatschappelijke impacts spelen een belangrijke rol bij de komst van de Formule 1 Grand Prix?

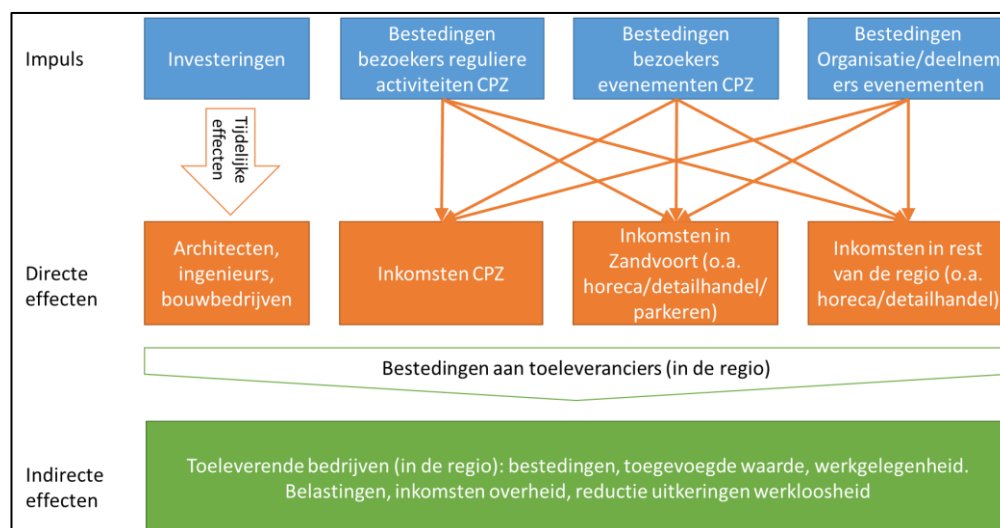
- In directe zin zijn het vooral de horeca en in mindere mate de detailhandel die profiteren. Uiteraard betreft dit de horeca en detailhandel in Zandvoort (in het laagseizoen met 5,5 miljoen euro aan additionele bestedingen is dat meer dan in het hoogseizoen met circa 2 miljoen aan extra bestedingen). De horeca en detailhandel in de omliggende gemeenten profiteert naar verwachting nog meer: 15 – 24 miljoen euro aan additionele bestedingen. Zandvoort heeft namelijk niet de capaciteit om alle overnachtende bezoekers, teams en journalisten te accommoderen.
- Een deel van de bestedingen komt via belastingen die hotels, restaurants en detailhandel betalen, plus parkeergelden voor Zandvoort, uiteindelijk ook terecht bij de gemeente Zandvoort (0 – 0,1 miljoen euro), omliggende gemeenten (0,2 – 0,4 miljoen euro) en de Rijksoverheid (3,1 – 3,7 miljoen euro).
- Met aantrekkelijke side-events en door gebruik te maken van de (internationale) aandacht, is het mogelijk de impact te vergroten of extra investeringen los te maken (hotels, verbindingen Zandvoort circuit – dorp verbeteren, etc.), waarvan uiteindelijk inwoners en toekomstige bezoekers profiteren. Dit is vooral afhankelijk van de kansen die ondernemers zelf zien en de samenwerking en mogelijkheden die worden geboden door de betrokken overheden.
- Zachtere impacts zoals exposure, uitstralingseffecten, katalytische effecten en andere positieve of negatieve externe effecten zijn lastig te vatten. Ze hangen sterk af van de mate waarin ondernemers en overheden ontwikkelingen aangrijpen om extra impulsen aan Zandvoort en de omgeving te geven. Ook op nationale schaal kunnen grote sportevenementen als de Formule 1 bijdragen aan internationale naamsbekendheid en daarmee het handelsklimaat beïnvloeden. Naar verwachting zal Nederland onder de aandacht van 250 miljoen kijkers wereldwijd worden gebracht. Daarnaast zijn er positieve effecten als trots en saamhorigheid behorend

DECISIO

bij het organiseren van een dergelijk groot evenement. Hoe deze positieve effecten zich verhouden tot negatieve effecten als overlast van geluid en verkeer, is niet op voorhand te bepalen.

Bijlage Methodiek input-output analyse

Het onderstaande schema geeft weer hoe investeringen en bestedingen van bezoekers doorwerken in de regionale economie.



De vertaling van bestedingen naar toegevoegde waarde en werkgelegenheid (zowel direct als indirect) is gemaakt op basis van het Decis-I/O-model. Dit is een regionaal input-output model, gebaseerd op CBS-statistieken en voor deze studie specifiek geregionaliseerd op de gemeente Zandvoort en MRA.

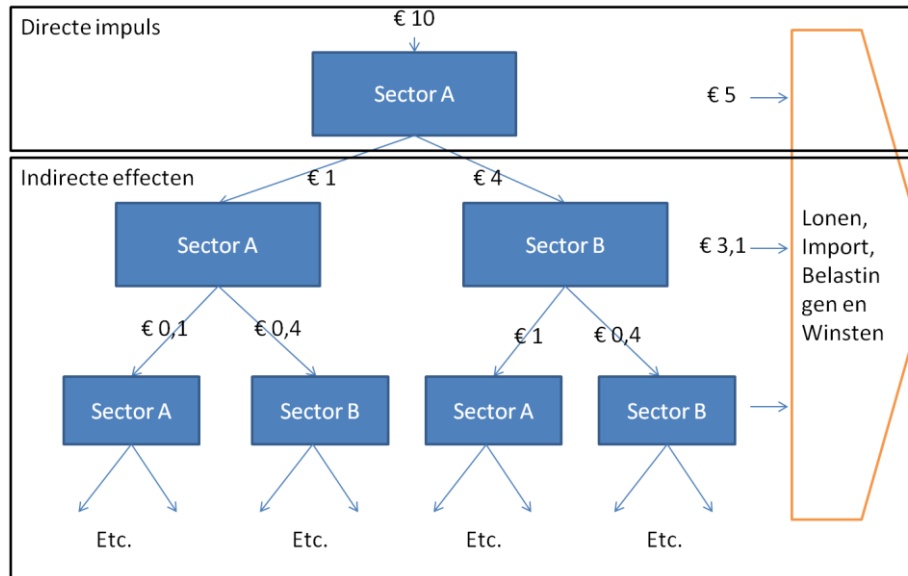
Decis-I/O-model (input-output analyse)

De (achterwaartse) indirecte economische bijdrage is de bijdrage die via toeleveranciers gegeneerd wordt. Denk aan de accountant die de jaarrekening van het hotel (waar een bezoeker van een evenement op het circuit verblijft) controleert of de bakker die het brood levert aan het hotel. Vervolgens is de verdere doorwerking ook een indirect effect, denk daarbij aan de meelproducent die het meel aan de bakker levert en de boer die graan aan de meelproducent levert. De bestedingsimpuls van de bezoekers van het circuit werkt dus verder door in de (regionale) economie. Voor zover de toeleveranciers binnen de regio zitten en er niet geïmporteerd wordt van buiten de regio, leidt dit tot additionele regionale effecten. Deze worden iedere 'ronde' van de doorwerking kleiner en tenderen naar 0.

Om deze indirecte doorwerking te berekenen, gebruiken we het Decis-I/O-model. Dit model is gebaseerd op de meest recente (2015) input-outputtabellen van het CBS uit de nationale rekeningen. De tabellen beschrijven de relaties tussen toeleveranciers en afnemers in Nederland. Het onderstaande schema geeft een vereenvoudigde weergave van het Decisio-input/output-model met twee sectoren. In

DECISIO

werkelijkheid bestaat het model uit 76 sectoren (2-digit-SBI) op nationaal niveau en 19 sectoren op regionaal niveau.



Als de doorwerking van de bestedingen per sector is berekend, kan worden bepaald op basis van sectorgemiddelden voor aantallen werkzame personen en toegevoegde waarde per euro omzet/productiewaarde, wat de impact op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde is. In dit rapport geven we alleen de indirecte impact op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde (bij benadering lonen + afschrijvingen + winsten voor belasting) weer, aangezien ze allemaal het gevolg zijn van de initiële bestedingsimpuls.

Bijlage Interviewpartners

De personen die we tijdens het project gesproken hebben en bij wie we informatie hebben opgehaald, zijn:

- Jan Smilde, Red Bull Nederland
- Stuart Robertson, FIA
- Razlan Razali, Sepang International Circuit Malaysia
- Karl-Josef Schmidt, Nürburgring
- Diverse regionale partijen circuit Spa-Francorchamps
- Sebastiaan Bleekemolen, Bleekemolen Race Planet
- Ria Waterreus, Stichting D.N.R.T.
- Peter Tunissen, Driving-Fun.com
- Frank Kerseboom, Rensportschool Zandvoort
- Eline Langeveld, NS
- Lana Lemmens, directeur VVV Zandvoort
- Robert Pelt, Center Parcs
- Eric Zwemmer, Holland Casino Zandvoort
- John Cornelisse, Strandpachtersvereniging
- Peter Tromp, Ondernemers Vereniging Zandvoort
- Peter van Delft, Stichting Marketing Zandvoort
- Theo van der Laan, Ondernemers Belangen Zandvoort
- Natasja Veenboer, Awakenings
- Tim Biesbrouck, Motorsports.com

Bijlage Literatuurlijst

Gebruikte economische impactstudies t.b.v. schattingen

De Snaijer (2007), Een onderzoek naar de mogelijkheden van vergunningen van Circuit Park Zandvoort

Economists at Large (2011), Review of Tourism Victoria's report Formula One

Australian Grand Prix: Benefits to Victoria

Economists at Large (2013), Blowout! A cost benefit analysis of the Australian Grand Prix

Ernst & Young (2011), The economic impact of the 2011 Formula 1™ Australian Grand Prix

Greyhill (2014), The economic impact of Circuit of The Americas

Levebvre en Roult (2010), La Formule 1 roule vers de nouvelles destinations urbaines

MIA (2002), Economic Impact Assessment of the FIA 2002 Formula 1 British Grand Prix

Ministère du Tourisme du Québec (2015), Mesure de l'impact économique du Grand Prix du Canada 2015

SQW (2009), Economic Impact Assessment of the FIA Formula 1 British Grand Prix

Tourism Victoria (2011), Formula one Australian Grand Prix: benefits to Victoria

ZKA (2010), TT circuit Economische effectmeting 2010

Overige literatuur

Australian Grand Prix Cooperation (2016), Annual Report 2016

Circuit Zandvoort, jaarverslagen beheer en exploitatie BV 2015 en 2016

Compario Research (2009), Australian Grand Prix Comparative Analysis

Dagblad van het Noorden (2016), Drenthe reserveert 4 miljoen voor TT Circuit

Decisio (2017), Bezoekersstromen Amsterdam en Zandvoort

Express Business (2015) Grand Prix F1 in Spa is zwaar verlieslatend, maar toch noodzakelijk

Forbes (2016), US Grand Prix Is F1's Most-Watched Race

Formula One Group (2016), Introducing Formula One Group

Gemeente Amsterdam, OIS (2016), Toerisme in de MRA 2015-2016

Gemeente Zandvoort, jaarrekeningen, en parkeertellingen

Ministerie van VWS Kaderregeling VWS-Subsidies

Motorsportnetwork (2017), Fan Report

Mulier Instituut (2014), Sportevenementen in Nederland

NRC (2017), Bottas wint Oostenrijk, Verstappen na één ronde klaar. Artikel van 9 juli 2017.

NRC (2017), Hamilton wint Spa, Verstappen valt weer uit in 'thuisrace'. Artikel van 27 augustus 2017.

OIS (2016), Toerisme in de MRA 2015 - 2016

DECISIO

Provincie Noord-Holland (2017), Topsportaccommodaties NH 2017,
Uitvoeringsregeling subsidie
Repucom (2016), F1 in 2016
SkySports (2017), Silverstone confirm break from F1 contract from 2019: What does
that mean for British
ZKA (2014), Economische betekenis toerisme Zandvoort

Websites:

CBS.nl (statline + maatwerk input-outputtabellen)
F1fanatic.co.uk
Formulamoney.com
grandprix247.com/2017/07/12/grant-silverstone-is-not-alone-struggling-with-f1-fees/
motorsport.com/f1/news/ideale-kalender-f1-fans-spa-zandvoort-915990/
motorsport.com/f1/news/veertig-circuits-interesse-organisatie-gp-950389/
nhnieuws.nl/nieuws/210294/Komen-er-weer-Formule-1-races-op-Zandvoort
nos.nl/artikel/2040172-verstappen-effect-miljoen-nederlandse-kijkers-f1.html¹
telesport.nl/artikel/113623/autosport/belgen-willen-f1-uit-nederland-houden
Rijksoverheid.nl