

Onderzoek aangepast gebruik 2e uitweg circuit Zandvoort

aspect doorstroming/bereikbaarheid

4 juni 2020, door (10)(2e) (BU/IGI)
voor intern gebruik

Samenvatting

De gemeente Zandvoort heeft een omgevingsvergunning verleend voor het aangepast gebruik van de 2^e uitweg van het circuit Zandvoort bij de boulevard, zodat deze ook door auto's gebruikt kan worden tijdens F1 evenementen en tijdens 50 reguliere evenementen per jaar. De provincie is voornemens om tegen dit laatste gebruik in de beroep te gaan op basis van de Wegenverordening. Daarom is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de volgende onderzoeksvragen¹:

Is er sprake van een dringende noodzaak voor het gebruik van de uitweg door gemotoriseerd verkeer, gelet op de bereikbaarheid van het perceel (circuit Zandvoort)?

In de stukken van de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gesteld dat er een probleem is, zonder enige onderbouwing, kwantificering of bronvermelding. Aanvrager heeft ons inziens niet aannemelijk gemaakt dat er sprake is van een (dringende) noodzaak tijdens reguliere evenementen.

Omdat de huidige toegang ontsloten is via gemeentelijke wegen is ons geen informatie bekend over hinder rondom de reguliere evenementen op het circuit. **Geadviseerd wordt om onderzoek uit te voeren naar de aard en omvang van de problemen tijdens reguliere evenementen op het circuit.**

Indien er een dringende noodzaak is: zijn er alternatieve oplossingen?

Er is door aanvrager alleen gekeken naar een extra uitrit als oplossing voor een (mogelijk) probleem. Er is niet gekeken naar andere soorten oplossingen zoals bijvoorbeeld het aanpassen van de huidige toegangsweg, gebruik van alternatieve modaliteiten, P+R locaties, routeinformatie, etc.

Aanvrager heeft ons inziens niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de 2^e uitrit tijdens reguliere evenementen het enige of het beste alternatief is. **Geadviseerd wordt om breder te kijken dan alleen een extra uitrit als oplossing.**

Is er sprake van een groot maatschappelijke belang, zoals beargumenteerd door het circuit en/of de gemeente?

Aanvrager stelt dat het gebruik van de 2^e uitrit tijdens reguliere evenementen de congestie zal verminderen en dat het de doorstroomfunctie van de N200 en N201 zal bevorderen. Er wordt nergens aangegeven in welke mate deze verbetering op zal treden en er wordt geen onderbouwing gegeven waarom deze effecten te verwachten zijn.

Aanvrager heeft ons inziens niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik van de 2^e uitrit tijdens reguliere evenementen zal leiden tot een substantiële verbetering van de problemen. **Geadviseerd wordt om te onderbouwen hoe groot het oplossend vermogen is van de oplossing(en).**

Overig (intensiteiten op de boulevard)

De aanvrager gaat uit van 7.000 motorvoertuigen per etmaal op de boulevard (werkdaggemiddelde). Dit is een onderschatting van de situatie tijdens de reguliere evenementen omdat deze doorgaans in de zomermaanden (gemiddeld 30% drukker) en in het weekend (20% drukker) plaatsvinden. Daarbij zijn de voornoemde intensiteiten per richting. De relevante etmaalintensiteit op de boulevard (doorsnede) zal dus eerder rond de 21.000 mvt/etm liggen.

Inleiding

¹ Het gaat hier enkel om de situatie tijdens (maximaal) 50 reguliere evenementen op het circuit Zandvoort. Niet om de situatie tijdens de Formule 1.

Het circuit Zandvoort heeft een aanvraag ingediend voor aangepast gebruik van de 2^e uitweg bij de boulevard zodat deze ook door auto's gebruikt kan worden. De provincie Noord-Holland (PNH) adviseerde aan Zandvoort/Omgevingsdienst negatief om deze uitweg voor vijftig evenementen per jaar te laten gebruiken omdat de aanvraag niet voldoet aan artikel 8.2 van Wegenverordening Noord-Holland 2015. De gemeente heeft besloten de aangevraagde omgevingsvergunning wel te verlenen. Daarom gaat de provincie in beroep tegen (onderdelen van) dit besluit.

Ter ondersteuning van het beroep wordt een indicatief onderzoek uitgevoerd naar het aspect bereikbaarheid. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de sector IGI in opdracht van JZ.

Voorliggend document beschrijft de voorlopige (tussen)resultaten van dit onderzoek, om intern te bespreken

Onderzoeksvragen

De onderzoeksvraag is gebaseerd op artikel 8 lid 2 van Wegenverordening Noord-Holland 2015:

Een omgevingsvergunning voor een nieuwe uitweg of wijziging van een uitweg of het gebruik daarvan wordt niet verleend, tenzij sprake is van een groot maatschappelijk belang of dringende noodzaak gelet op de veiligheid van de weg of de bereikbaarheid van een perceel, en indien is aangetoond dat er geen alternatieven zijn.

De opdracht is dan ook om een verkennend onderzoek uit te voeren om antwoord te geven op de volgende onderzoeksvragen:

- 1) Is er sprake van een dringende noodzaak voor het gebruik van de uitweg door gemotoriseerd verkeer, gelet op de bereikbaarheid van het perceel (circuit Zandvoort)?
- 2) Indien er een dringende noodzaak is: zijn er alternatieve oplossingen?
- 3) Is er sprake van een groot maatschappelijke belang, zoals beargumenteerd door het circuit en/of de gemeente?

(10)(2e) heeft voorgesteld om ook te kijken naar:

- 4) Wat zijn de gevolgen van de nieuwe uitrit op de doorstroming op de N200?

Is er sprake van een dringende noodzaak voor het gebruik van de uitweg door gemotoriseerd verkeer, gelet op de bereikbaarheid van het perceel (circuit Zandvoort)?

Om de (huidige) bereikbaarheid van het perceel te beoordelen moet worden gekeken naar het functioneren van de bestaande toegang van het circuit

Eigen beoordeling

Omdat de huidige toegang ontsloten is via gemeentelijke wegen is ons geen informatie bekend over de intensiteiten of over de vertragingen rondom de evenementen op het circuit. Of er een dringende noodzaak is kan dus (met de ons bekende gegevens) niet worden bepaald.

Aanvullend onderzoek om deze gegevens te achterhalen en/of in te winnen is een optie.

In de stukken van de vergunning

Er is gekeken wat er in de onderstaande stukken als onderbouwing wordt gegeven voor een dringende noodzaak, gelet op de bereikbaarheid van het perceel:

- PEUTZ 001 Rood: 2019-12-03 PEUTZ - FA 4287-72-RA-001 (ruimtelijke onderbouwing)
- PEUTZ 002 Grijs: 2019-12-03 PEUTS - FA 4287-66-RA-002 (bij vergunningsaanvraag)
- OD Groen: OD.292848, Vergunning okt/nov 2019 (bijlage bij FA 4287-72-RA-001)
- PEUTZ 004 Blauw: 2020-02-21 PEUTZ - FA 4287-66-RA-004 (nadere onderbouwing)
- ZANDVOORT Paars: 2020-02-28 - Burg.v.Alph.str.108-Blv Barn. Besluit met verzenddd.

PEUTZ 004: De congestie vindt thans vaak plaats onder meer vanwege de verkeersdrukte bij de ingang van het circuit aan de Burgemeester van Alphenstraat 108.

ZANDVOORT: Tijdens evenementendagen bestaat er in de huidige verkeerssituatie slechts één weg die voor gemotoriseerd vervoer toegang verschaft naar het binnenterrein van het circuit, waaronder parking A, parking B en de Paddock. Het gemotoriseerde verkeer ten behoeve van evenementen op het circuit kan in de huidige situatie uitsluitend uitkomen op de Burgemeester van Alphenstraat. Dit leidt met regelmaat tot verkeersdrukte op de Burgemeester van Alphenstraat, de N201 en de N200 naar Zandvoort, onder meer resulterend in congestie en stilstaand verkeer in de dorpskern van Zandvoort. Zowel bewoners, ondernemers als bezoekers (o.a. toeristen) ondervinden hinder hiervan.

ZANDVOORT: In de huidige verkeerssituatie is het circuit van Zandvoort voor motorvoertuigen uitsluitend bereikbaar via één ontsluitingsweg, waardoor er tijdens grootschalige evenementen sprake is van stagnerend verkeer ter hoogte van de Boulevard Barnaart (vanuit de richting van de Zeeweg) én ter hoogte van de Burgemeester van Alphenstraat.

Er wordt enkel gesteld dat er een probleem is, zonder onderbouwing, kwantificering of bronvermelding

Problemen worden toegeschreven aan grootschalige evenementen. Dus (als het al nodig zou zijn) niet nodig voor kleinere evenementen, dus zeker geen 50x per jaar nodig; Ook wordt nergens aangegeven wat als groot evenement wordt gezien.

PEUTZ 004: Noodzaak: Het realiseren van een extra ontsluiting van het circuitterrein is geëist door de organiserende FIA3 en geldt voor een belangrijk deel als veiligheidsmaatregel. Tijdens calamiteiten (brand, ongevallen) dient het terrein via meerdere wegen bereikbaar te zijn.

PEUTZ002: Uitgaande van de criteria zoals opgenomen in de Wegenverordening Noord-Holland 2015 zijn de volgende afwegingen te geven:

Noodzaak: Het realiseren van een extra ontsluiting van het circuitterrein is geëist door de organiserende FIA1 en geldt voor een belangrijk deel als veiligheidsmaatregel. Tijdens calamiteiten (brand, ongevallen) dient het terrein via meerdere wegen bereikbaar te zijn.

Dus bij noodzaak wordt hier alleen genoemd tbv F1/veiligheid/calamiteiten, maar nergens de overige 50 evenementen

ZANDVOORT: Het bevoegd gezag is van oordeel dat de aanvrager draagkrachtig heeft gemotiveerd waarom het onverwijld in werking treden van de beschikking nodig is. Van zwaarwegend belang is dat de nieuwe toegangsweg tijdens het Formule 1-evenement zal fungeren als rijroute voor de hulpdiensten in geval van calamiteiten en in geval van ontruiming van bezoekers als vluchtroute zal fungeren. De toegangsweg draagt hiermee bij aan het waarborgen van de veiligheid van de bezoekers van het circuit en bevordert snelle(re) hulpverlening in geval van calamiteiten.

Bij zwaarwegend belang wordt alleen genoemd voor F1 en voor calamiteiten, niet de overige 50 evenementen

NB: Er wordt (voor de 50 evenementen) ook nergens aangegeven wat de oorzaak is van de (vermeende) problemen;

Indien er een dringende noodzaak is: zijn er alternatieve oplossingen?

PEUTZ 004: **Alternatieve uitwegmogelijkheden:** Uitwegen zijn alleen in westelijke en zuidelijke richting mogelijk. In zuidelijke richting is sprake van de bestaande uitwegen van het circuit. De gekozen route aan de westzijde maakt gebruik van een bestaand grindpad, kent een minimale lengte tussen parkeerterrein en uitrit, ontziet het duingebied en voorkomt doorsnijding van het campinggebied. Alternatieven, voor zover al mogelijk, zijn te allen tijde minder gunstig.

PEUTZ002: Uitgaande van de criteria zoals opgenomen in de Wegenverordening Noord-Holland 2015 zijn de volgende afwegingen te geven:

Alternatieve uitwegmogelijkheden: Uitwegen zijn alleen in westelijke en zuidelijke richting mogelijk. In zuidelijke richting is sprake van de bestaande uitwegen van het circuit. De gekozen route aan de westzijde maakt gebruik van een bestaand grindpad, kent een minimale lengte tussen parkeerterrein en uitrit, ontziet het duingebied en voorkomt doorsnijding van het campinggebied. Alternatieven, voor zover al mogelijk, zijn te allen tijde minder gunstig.

Er is door aanvrager alleen gekeken naar een extra uitrit als oplossing voor een (mogelijk) probleem. Wat betreft de 50 evenementen is ergens gekeken naar andere typen oplossingen zoals bijvoorbeeld: aanpassingen van de huidige toegangsweg, P+R locaties, gebruik van alternatieve modaliteiten etc.

Is er sprake van een (10)(2e) maatschappelijke belang, zoals beargumenteerd door het circuit en/of de gemeente?

ZANDVOORT: Het gebruik van de ontsluitingsweg tijdens evenementendagen zal naar verwachting tot vermindering van stilstaand gemotoriseerd verkeer en congestie [in de dorpskern van Zandvoort] leiden (zie paragraaf 4.4 van Peutz met kenmerk: FA4287-66-004 NB: Dat is de paragraaf over Maatschappelijk belang hierboven). Nu de doorstroombaan van de weg (N200 en N201) op de evenementendagen wordt bevorderd, waar ook bewoners, ondernemers en bezoekers profijt van hebben, acht het college dat hiermee sprake is van voldoende maatschappelijk belang bij het gebruik van de toegangsweg op de evenementendagen.

Er wordt nergens aangegeven in welke mate de congestie zal verminderen, en of dit een significante vermindering zal zijn, die merkbaar is

Er wordt nergens aangegeven in welke mate de doorstroombaan van de N200 en N201 zal bevorderen, en of dit een significante verbetering zal zijn, die merkbaar is

Hoe groot het maatschappelijk belang is, wordt dus nergens aangegeven (laat staan onderbouwd); er wordt enkel gesteld dat dit voldoende groot is.

Wat zijn de gevolgen van de nieuwe uitrit op de doorstroming op de N200?

Hier is nog niet gaan gekeken. Is dit nog wenselijk? [voorlopig niet]

Intensiteitsgegevens N200

PEUTZ 004: De verkeersintensiteit bedraagt thans ca. 7.000 mvt/etm als werkdaggemiddelde waarde. In 2030 zal dit ca. 8.500 mvt/etm bedragen (opgave gemeente). Op bijzondere dagen (weekend: circuitevenement, zomerse stranddag) zal deze intensiteit beduidend hoger kunnen bedragen.

Verkeersmodel van de gemeente geeft iets andere cijfers; Bovendien zijn de genoemde intensiteiten per richting, dus moet nog verdubbeld worden.

Het verkeersmodel gaat uit van een gemiddelde werkdag. Dit is niet representatief voor de situatie in dit geval, zoals ze zelf ook aan aangeven. Nergens wordt echter aangegeven welke intensiteiten op de boulevard wel representatief zijn.

Ons eigen meetpunt verderop op de N200 geeft in ieder geval aan dat:
 op zaterdag en zondag gemiddeld 15-22% meer verkeer dan op werkdagen
 in de zomermaanden gemiddeld 30% meer verkeer dan jaargemiddelde

Over het gebruik van de nieuwe uitrit (intensiteiten)

PEUTZ 004: **Doorstroming:** De verkeersintensiteit op evenementendagen naar en van parkeerterrein A is relatief beperkt (maximaal 1.100 mvt) in het licht van de gegeven gemiddelde weekdagintensiteit van ca. 8.500 mvt/etm (2030).

PEUTZ 004: **De nieuwe weg, die uitmondt op een parkeerplaats A, zal gebruikt worden op (maximaal) 50 evenementendagen per jaar door maximaal 550 voertuigen die naar deze parkeerplaats zullen rijden. Op overige dagen zal de weg afgesloten zijn middels een slagboom.**

OD: Voor een beoordeling van de gevolgen van het gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg is uitgegaan van een gebruik van 50 dagen per jaar, waarbij op het terrein van Circuit Park Zandvoort zelf ruimte is voor in totaal 1.100 parkeerplaatsen. Aangezien het terrein van het Circuit Park Zandvoort ook via de Burgemeester van Alphenstraat kan worden bereikt, is uitgegaan van een 50-50 verdeling over beide toegangen, wat leidt tot 550 auto's per dag over de nieuwe toegangsweg; in totaal leidt dit (vice versa) tot 1.100 voertuigbewegingen. Deze uitgangspunten leiden tot een emissie door het gebruik van de nieuwe toegangsweg van 7 kg/jaar.

OD: Peutz komt op basis van de in de vergunning van 2011 gebruikte geprognostiseerde verkeersgeneratie door het circuit, de huidige verkeerstellingen en emissiefactoren en de op basis van het ten behoeve van het Formule 1 evenement opgestelde Mobiliteitsplan tot de conclusie dat sprake zal zijn van een geringer aantal verkeersbewegingen ten opzichte van in 2011 gehanteerde getallen.

PEUTZ002: Over het feitelijk gebruik van de toegangsweg (en daarmee de uitrit) nog het volgende:

- Bezoekers van de evenementen die met de auto komen zullen voor het overgrote deel buiten de parkeerterreinen van het circuitterrein dienen te parkeren. De parkeerplaatsen van het circuit zijn hier niet voor ingericht. [...]

PEUTZ 004: Voor het feitelijk gebruik van de toegangsweg op overige evenementendagen (buiten de F1) geldt het volgende:

- Bij grote evenementen kan de parkeerplaats A tevens in gebruik zijn voor VIP-tenten e.d. In dat geval is het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de nieuwe uitrit/toegangsweg minder dan 550.

...

Overig

PEUTZ 004: Vanuit verkeersveiligheid neemt de provincie het verzoek alleen in behandeling als er geen andere uitwegmogelijkheden zijn. Hierbij bekijkt zij of de doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provinciale weg gelijk blijven. Vergunning zal verleend worden onder de eventueel te stellen voorwaarden van de provincie.

Er zijn wel andere uitwegmogelijkheden (namelijk de huidige hoofdingang), dus provincie hoeft het verzoek niet in behandeling te nemen?