

Aan:  
de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 23 maart 2018  
Ons kenmerk 12/5.2/2018000742  
Behandeld door de heer J.H. Cock (0592) 36 55 02  
Onderwerp: Rapport Verkenning economische en maatschappelijke effecten  
Formule 1 Assen  
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij bieden wij u het rapport Verkenning economische en maatschappelijke effecten Formule 1 (F1) Assen aan. Wij hebben samen met de gemeente Assen opdracht gegeven om deze verkenning uit te voeren. Het rapport dat geeft op hoofdlijnen aan dat het houden van een F1 in Assen goed past de ambities van de provincie Drenthe en de gemeente Assen.

De komst van de F1 naar Assen zal zorgen voor een tijdelijke werkgelegenheid van 270 fte met een toegevoegde waarde voor de regio van € 16 miljoen.

Over het algemeen staan betrokkenen, inwoners Assen, bedrijven en maatschappelijke organisaties en partners in TT convenant positief tegen over de komst van de F1. Leden van het stadspanel in Assen worden nog bevroegd over de F1. Marketing Drenthe geeft aan dat de komst van een F1 goed aansluit bij de kernwaarden van Drenthe en de huidige profilering van Drenthe.

Het binnenhalen van de F1 en het organiseren van de F1 is voor rekening van private partijen, zoals de Stichting Nederlandse Grand Prix Foundation en het TT Circuit. Hiervoor is geen bijdrage van overheden noodzakelijk. Ook de afdekking van de risico's ligt bij deze partijen. Het inrichten van de openbare ruimte en maatregelen die nodig zijn voor verkeer, vervoer en veiligheid zal vragen om een bijdrage van de overheid. De maatregelen zijn vergelijkbaar met de Dutch TT en zijn haalbaar. De coördinatie van veiligheid en infra-



structuur zal een hoge prioriteit moeten krijgen bij de komst van de F1. Het is overigens nog niet duidelijk wanneer de eerste F1 gehouden kan worden. Het vergunningtraject voor de F1 verdient nog aandacht.

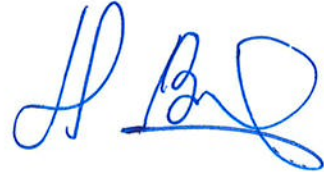
Wij zijn van mening dat dit rapport voldoende is om samen met de gemeente een positieve grondhouding aan te nemen en om samen met de betrokken partijen te kijken of wij de F1 naar Assen kunnen halen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris a.i.



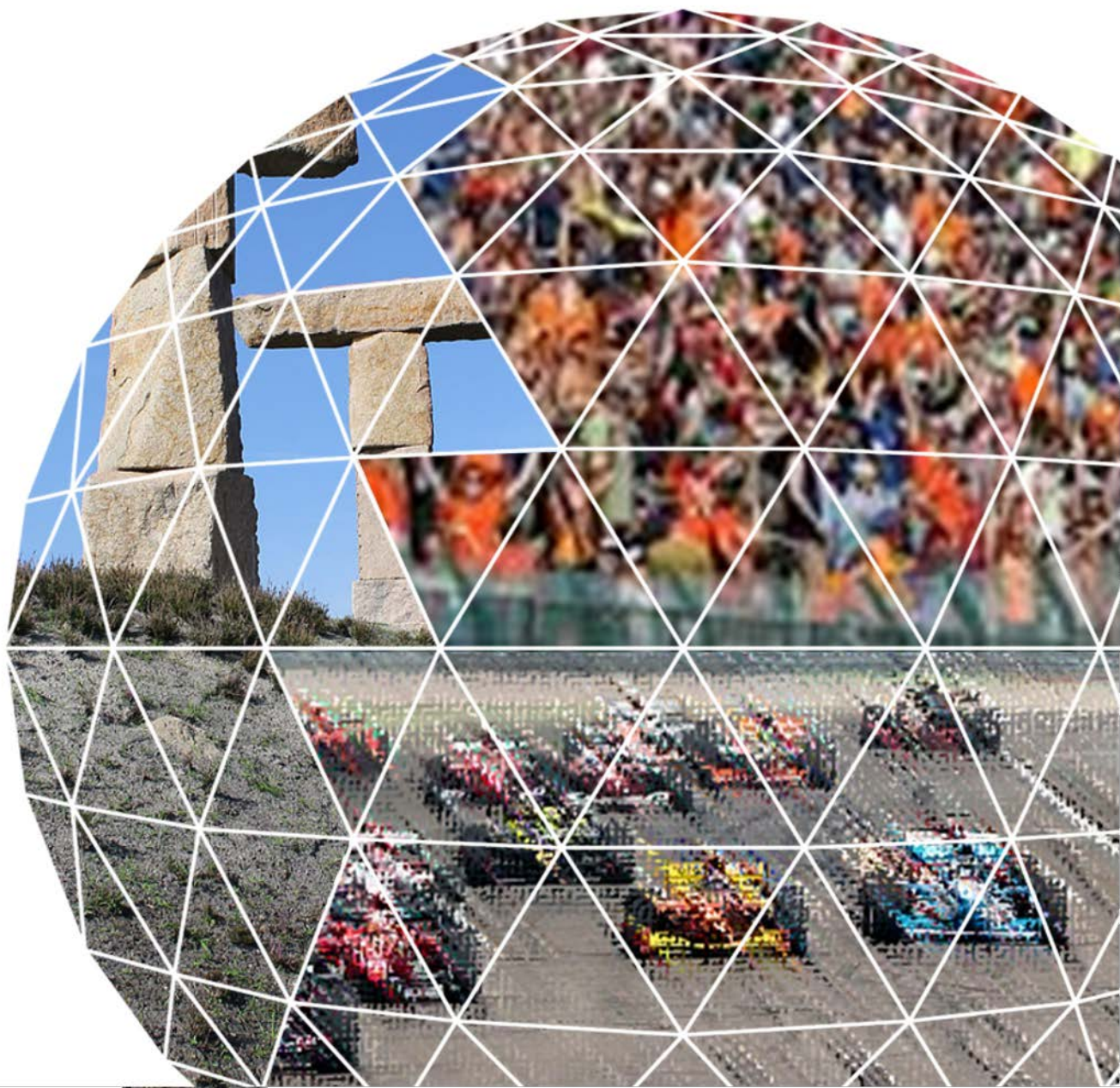
, voorzitter

Bijlage: Rapport Verkenning economische en maatschappelijke effecten  
wa/coll.

# Verkenning economische en maatschappelijke effecten Formule 1 Assen

Opdrachtgever: Provincie Drenthe en Gemeente Assen

Rotterdam, 22 maart 2018





# Verkenning economische en maatschappelijke effecten Formule 1 Assen

Opdrachtgever: Provincie Drenthe en Gemeente Assen

Michel Briene  
Thijs Fikken  
Michel Hek

Rotterdam, 22 maart 2018



# Inhoudsopgave

Samenvatting	7
<b>1 Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1 Achtergrond en doel	11
1.2 Werkwijze en inkadering	11
1.3 Leeswijzer	12
<b>2 Formule 1 in beeld</b>	<b>15</b>
2.1 Inleiding	15
2.2 Historie	15
2.3 Kenmerken evenement	15
2.4 TT Circuit Assen	17
<b>3 Resultaten verkenning</b>	<b>19</b>
3.1 Inleiding	19
3.2 Stakeholders en organisatie	19
3.3 Business case	21
3.4 Economische effecten	22
3.5 Regelgeving en planvorming	25
3.6 Draagvlak en imago	27
3.7 Planning en vervolg	30
<b>4 Conclusies</b>	<b>33</b>
<b>Geraadpleegde bronnen</b>	<b>37</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>39</b>
Bijlage 1 Begrippenlijst	40
Bijlage 2 Toelichting Input-output analyse	43
Bijlage 3 Formule 1 races tussen 2018 en 2014	46





# Samenvatting

## 1 Aanleiding en doel

### *Populariteit Formule 1 in Nederland flink toegenomen*

De populariteit van de Formule 1 is in Nederland de afgelopen tijd flink toegenomen. Liberty Media, de eigenaar van de Formule 1, kijkt mede om die reden naar Nederland als een van de landen waar een nieuwe Grand Prix georganiseerd kan worden. Voor de organisatie van de Formule 1 race is in Nederland vanuit verschillende hoek belangstelling getoond. Een van de reële mogelijkheden is de organisatie van een Formule 1 race op het circuit van Assen. Het circuit is onlangs beoordeeld door de autosportfederatie FIA om te bezien of het TT Circuit voldoet aan de normen. Daarbij is geconstateerd dat enkele aanpassingen aan het circuit noodzakelijk zijn om een Formule 1 race mogelijk te maken. De daarmee samenhangende kosten (naar schatting 2 miljoen euro) zijn te overzien. Volgende stappen op korte termijn zijn het beoordelen van de faciliteiten van het circuit en het maken van afspraken met een promotor om de race daadwerkelijk te organiseren.

### *Organisatie Formule 1 vraagt ook om betrokkenheid overheid*

Hoewel de Formule 1 in principe een private aangelegenheid is, vraagt de organisatie van een dergelijk grootschalig evenement ook om goede afstemming en medewerking van de overheid. Om hierover een afgewogen en goed onderbouwd oordeel te kunnen geven, hebben het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Assen gezamenlijk gevraagd om een verkenning te laten maken van de mogelijkheden van de komst van de Formule 1 naar het TT Circuit in Assen. Het doel van deze verkenning is: *“het geven van inzicht en informatie over alle aspecten die voor de besluitvorming over de mogelijke komst van de Formule 1 naar het TT Circuit door het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Assen van belang worden geacht”*. In de voorliggende rapportage worden de uitkomsten van de verkenning gepresenteerd.

## 2 Werkwijze

### *Geformuleerd thema's en onderwerpen*

In de voorbereiding van deze verkenning zijn door het College van Gedeputeerde Staten en College van Burgemeester & Wethouders relevante thema's en onderwerpen en daarbij behorende onderzoeksvragen op een rij gezet waarop de verkenning een antwoord moet geven. In het hoofdrapport en in de conclusies worden de gestelde vragen successievelijk beantwoord. Deze samenvatting bevat een beknopt overzicht van de belangrijkste bevindingen.

### *Informatieverzameling*

Voor het uitvoeren van de verkenning is naast de eigen bureau expertise ook zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van gemeentelijke en provinciale kennis en expertise om een deel van de vragen te beantwoorden. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met belanghebbende partijen. Voor het vaststellen van het draagvlak onder de Asser inwoners zal in een later stadium nog gebruik worden gemaakt van het stadspanel van de gemeente.

### 3 Resultaten verkenning

#### *Financiële aspecten*

De kosten voor de organisatie van de Formule 1 bedragen rond de 30 miljoen euro (per jaar). De kosten voor de organisatie van de Formule 1 moeten in principe door de organisator (een private partij) worden terugverdient uit de exploitatie van de ticketrechten van het evenement. Uitgaande van de door de beoogde promotor geraamde 120.000 bezoekers<sup>1</sup> gedurende drie dagen en een gemiddelde ticketprijs van 200 euro, gaat het om een geschatte totale opbrengst van circa 24 miljoen euro. Daarnaast is naar verwachting ook sprake van enkele miljoenen euro's aan opbrengsten uit hospitality<sup>2</sup>. Gelet op de hoogte van de noodzakelijke uitgaven is voor de organisator sprake van financiële risico's. Vanwege het commerciële karakter van de Formule 1 ligt het voor de hand dat deze risico's door de promotor worden afgedekt via de markt.

De verwachte kosten voor de overheid hebben betrekking op het handhaven van de openbare orde en andere activiteiten om de negatieve effecten voor de maatschappij zo veel mogelijk te beperken. De belangrijkste kostenpost hierbij heeft betrekking op de benodigde politie-inzet.

#### *Economische meerwaarde*

De economische effecten van de organisatie van de Formule 1 Grand Prix in Assen ramen wij voor Nederland als geheel in termen van werkgelegenheid op omgerekend bijna 270 fte's (bruto). Uitgangspunt voor de raming van de werkgelegenheidseffecten is een inschatting van de te verwachten bestedingsimpuls. Van de geraamde totale werkgelegenheid zal naar verwachting circa een derde neerslaan in Assen zelf. Dit aandeel loopt verder op naar 75% indien de gehele provincie Drenthe in beschouwing wordt genomen en naar ruim 90% indien gekeken wordt naar Noord-Nederland als geheel. Vanwege verdringing zal het netto-effect lager uitkomen. Mogelijke verdringing kan worden beperkt door middel van een goede timing van het evenement (buiten de reguliere vakantieperiodes) en door relevante ondernemers (met name de logiesaccommodaties en andere toeristische bedrijven) tijdig te informeren zodat de bedrijfsvoering kan worden aangepast.

#### *Draagvlak en imago*

Op basis van de gevoerde gesprekken concluderen wij dat het merendeel van de betrokkenen positief staan tegenover de komst van de Formule 1 naar het TT Circuit. Er is brede erkenning dat het TT Circuit een belangrijk deel uitmaakt van de identiteit van Assen en Drenthe terwijl grootschalige internationale evenementen, waartoe de Formule 1 zeker behoort, als een waardevol uithangbord voor de regio worden gezien. Hieraan draagt ook de enorme aandacht vanuit de media bij.

Organisatie van een Formule 1 race past binnen het huidige gemeentelijk en provinciaal beleid en biedt mogelijkheden om (door middel van grootschalige media aandacht en free publicity) het imago van Drenthe als toeristische bestemming te verbreden. Als nadeel voor met name de direct omwonenden geldt de geluidsoverlast die met de organisatie van het evenement gepaard zal gaan. Daarnaast vraagt ook de noodzakelijke parkeercapaciteit gedurende de wedstrijddagen om aandacht.

---

<sup>1</sup> De daadwerkelijke capaciteit van het TT Circuit is hoger. Bij een gunstige kaartverkoop kunnen de opbrengsten verder toenemen. Omgekeerd kan echter ook sprake zijn van tegenvallende opbrengsten, als bijvoorbeeld het weer tegenzit of sprake is van andere calamiteiten.

<sup>2</sup> Bij hospitality moet gedacht worden aan verschillende arrangementen die door de organisatie worden aangeboden, met bijvoorbeeld een VIP behandeling, speciale plaatsen, hotelarrangementen, rondleidingen en speciaal vervoer van en naar de luchthaven. De prijs voor zo'n arrangement ligt voor andere Europese circuits tussen de € 4000 en € 5000.

### *Regelgeving*

Voor de uitvoering van een Formule 1 race op het TT circuit is de organisatie gebonden aan de reguliere wetgeving: in dit geval onder andere de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die eveneens de voormalige Wet milieubeheer (Wm) omvat. Het TT Circuit heeft aangegeven dat een evenement als de Formule 1 past binnen de huidige vergunning, maar wel vraagt om een herschikking van de evenementenkalender. Omdat de 12 lawaaidagen nu al gevuld zijn, zal een ander evenement afgeschaald moeten worden.

Naast een toestemming voor milieu moet er ook gekeken worden of er een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel gebiedsbescherming (natura 2000) nodig is. In dit rapport is beschreven dat er een vrijstelling voor gebiedsbescherming geldt voor het TT Circuit op grond van het beheerplan Witterveld. Binnen deze vrijstelling kan een Formule 1 worden georganiseerd. Aangezien de plannen voor de Formule 1 op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt, kan niet uitgesloten worden dat er als gevolg van de uitgewerkte plannen voor de vergunningensituatie alsnog aandacht nodig is. Geadviseerd wordt om de uitgewerkte plannen nader te toetsen aan alle wet en regelgeving.

### *Planning en vervolgstappen*

Hoewel door sommige partijen al voorzichtig mei 2019 wordt genoemd als mogelijke datum voor de eerste Formule 1 in Assen, is het algemene beeld dat deze datum vrij ambitieus is. Om dit te halen dient al in mei van dit jaar zekerheid te bestaan over het wel of niet doorgaan van de Formule 1 in Assen omdat dan de kalender voor volgend jaar wordt vastgesteld. Als deze datum niet wordt gehaald schuift de kalender automatisch een jaar op. Definitieve besluitvorming op korte termijn is lastig omdat de betrokken overheden voor die tijd een oordeel moeten vormen, het evenement aan Nederland moet worden gegund, maar ook afspraken rondom de organisatie en het afdekken van de aanwezige financiële risico's moet zijn geregeld. Het circuit moet bovendien conform specificatie zijn aangepast. Mogelijke organisatie van de Formule 1 in 2020 in Assen is vanuit dit perspectief realistischer.

## **4 Tenslotte**

De resultaten van de uitgevoerde verkenning laten zien dat organisatie van een Formule 1 Grand Prix voor gemeente en regio veel voordelen biedt. Formule 1 wedstrijden trekken heel veel bezoekers uit binnen- en buitenland en zorgen ook wereldwijd voor een enorme media-aandacht. Dat is goed voor de naamsbekendheid en draagt ook bij aan de gewenste verbreding van het toeristisch product van Assen en Drenthe als geheel. Vanwege de omvang en reikwijdte van het evenement is eveneens sprake van een substantiële bijdrage aan de lokale en regionale economie en zorgt de organisatie van de Formule 1 voor het TT Circuit zelf voor extra inkomsten.

In tegenstelling tot andere grootschalige sportevenementen zoals de Tour of de Giro, kan een Formule 1 Grand Prix zichzelf ook goed bedruipen en is om die reden een overheidsbijdrage in de exploitatie niet gewenst of noodzakelijk. Dit neemt niet weg dat de organisatie van de Formule 1 ook om inzet van de overheid en andere partijen zal vragen. Zo vraagt de Formule 1 om aanpassing van het circuit (geraamde kosten eenmalig circa 2 miljoen euro), dient de parkeercapaciteit te worden uitgebreid en zijn middelen nodig voor handhaving van de openbare orde en de daarbij behorende politie-inzet.



# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en doel

### *Populariteit Formule 1 in Nederland flink toegenomen*

De populariteit van de Formule 1 is in Nederland de afgelopen tijd flink toegenomen, ook dankzij de prestaties van Max Verstappen. Liberty Media, de eigenaar van de Formule 1, kijkt mede om die reden naar Nederland als een van de landen waar een nieuwe Grand Prix georganiseerd kan worden. Organisatie van de Grand Prix van Nederland betekent dat dit evenement na vele jaren weer terugkeert op de officiële race kalender. De laatste Formule 1 race in Nederland werd verreden in 1985 op het circuit van Zandvoort.

### *TT Circuit door autosportfederatie FIA positief beoordeeld*

Voor de organisatie van de Formule 1 race is in Nederland vanuit verschillende hoek belangstelling getoond. Een van de reële mogelijkheden is de organisatie van een Formule 1 race op het circuit van Assen. Het circuit is onlangs beoordeeld door de autosportfederatie FIA om te bezien of het TT Circuit voldoet aan de normen. Daarbij is geconstateerd dat enkele aanpassingen aan het circuit noodzakelijk zijn om een Formule 1 race mogelijk te maken. De daarmee samenhangende kosten (naar schatting 2 miljoen euro) zijn te overzien. Volgende stappen zijn het beoordelen van de faciliteiten van het circuit en het maken van afspraken met een promotor om de race daadwerkelijk te organiseren. Naast Assen kijkt ook Zandvoort naar mogelijkheden om een Formule 1 race te organiseren. Een straatrace in Rotterdam of Amsterdam werd eerder ook genoemd als mogelijkheid, maar wordt mede vanwege de hoge kosten niet als echt realistisch gezien.

### *Organisatie Formule 1 vraagt ook om betrokkenheid overheid*

Hoewel de Formule 1 in principe een private aangelegenheid is, vraagt de organisatie van een dergelijk grootschalig evenement ook om goede afstemming en medewerking van de overheid. Om hierover een afgewogen en goed onderbouwd oordeel te kunnen geven, hebben het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Assen gezamenlijk gevraagd om een verkenning te laten maken van de mogelijkheden van de komst van de Formule 1 naar het TT circuit in Assen. Het doel van deze verkenning is:

Het geven van inzicht en informatie over alle aspecten die voor de besluitvorming over de mogelijke komst van de Formule 1 naar het TT circuit door het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Drenthe en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Assen van belang worden geacht.

Aan Ecorys is gevraagd om deze verkenning uit te voeren. In deze rapportage worden de bevindingen gepresenteerd.

## 1.2 Werkwijze en inkadering

### *Geformuleerd thema's en onderwerpen*

In de voorbereiding van deze verkenning zijn door het College van Gedeputeerde Staten en College van Burgemeester & Wethouders relevante thema's en onderwerpen en daarbij behorende onderzoeksvragen op een rij gezet waarop de verkenning een antwoord moet geven. In onderstaand kader zijn de thema's en onderwerpen integraal overgenomen. In hoofdstuk 3 worden

op basis van de uitgevoerde analyse antwoorden geformuleerd op de voorliggende onderzoeksvragen.

- 1) Economische effecten; welke directe en indirecte economische effecten heeft de komst van de F1 naar het TT Circuit voor Drenthe, Noord-Nederland en Nederland?
- 2) Regelgeving; Milieu, RO, geluidsregelgeving. Past het evenement binnen bestaande vergunningen? Aan welke wet- en regelgeving en convenanten moet voldaan worden? Welke besluiten moeten (wanneer) genomen worden?
- 3) Draagvlak; Wat vinden de partners van het TT Convenant, de Asser inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisatie in Drenthe?
- 4) Beschrijving Businesscase; licenties, inkoopson, financiering, partners, hoe vaak komt F1 in Assen? Welke aanpassingen zijn nodig van het circuit (bijvoorbeeld pits)? Wat zijn daarna de consequenties (voor en nadelen) voor het circuit? Wat is verdien capaciteit van extra bezoekers?
- 5) Planvorming Assen en Drenthe; Wat betekent de komst van de F1 voor verkeer en vervoer, inrichting openbare ruimte, veiligheid. Welke inzet van gemeente, wegbeheerders en hulpverleningsdiensten is nodig? Welke investeringen zijn nodig?
- 6) Aansluiting bij gemeentelijk en provinciaal beleid; op welke wijze sluit de komst van F1 aan bij gemeentelijk en provinciaal college-akkoorden?
- 7) Imago Drenthe; Wat betekent de F1 voor imago van Drenthe, bijvoorbeeld in relatie tot Collegeakkoord en tot de ambities op het gebied van Vrijtijdseconomie en de daaraan gekoppelde inspanningen van ondernemers, Provincie, gemeenten en Marketing Drenthe?
- 8) Planning; Onderzocht moet worden wanneer de eerste F1 in Assen haalbaar is. In deze plannings moeten aanpassingen, maatregelen en besluitvormingsprocessen worden opgenomen.
- 9) Financieel overzicht; De financiële consequenties van de bovengenoemde deelvragen.
- 10) Netwerkanalyse; Welke partijen zijn nu betrokken of worden betrokken en wat is vervolgens hun rol.

### *Informatieverzameling*

Voor het uitvoeren van de verkenning is naast de eigen bureau expertise ook zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van gemeentelijke en provinciale kennis en expertise om een deel van de vragen te beantwoorden. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met belanghebbende partijen. Voor het vaststellen van het draagvlak onder de Asser inwoners zal in een later stadium nog gebruik worden gemaakt van het stadspanel van de gemeente.

### *Einddoel van de verkenning*

Voor een goed begrip van de resultaten van de uitgevoerde studie moet worden benadrukt dat de verkenning niet is gericht op het vaststellen van de haalbaarheid, maar uitsluitend tot doel heeft om feitelijke en objectieve informatie te verzamelen, zodat politiek en het betrokken bestuur een goed beeld kunnen vormen van de consequenties van de komst van de Formule 1 naar Assen.

## 1.3 Leeswijzer

- In **hoofdstuk 2** wordt nader ingegaan op een aantal relevante aspecten en kenmerken van de Formule 1. Achtereenvolgens wordt gekeken naar de organisatie van het evenement, de wedstrijdkalender en de geschiktheid van het huidige TT Circuit in Assen.

- De uitkomsten van de verkenning en de daarbij behorende antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen worden gepresenteerd in **hoofdstuk 3**.
- **Hoofdstuk 4** bevat een overzicht van de belangrijkste conclusies.

Het rapport wordt voorafgegaan door een **samenvatting**. In de **bijlage** zijn nadere detailleringen opgenomen.





## 2 Formule 1 in beeld

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beknopt ingegaan op de historie van de Formule 1 en een aantal relevante aspecten en kenmerken van het evenement waaronder de wedstrijdkalender, de huidige bezoekersaantallen en het type circuits waarop de Formule 1 wordt verreden. Het hoofdstuk sluit af met een impressie van het TT Circuit in Assen.

### 2.2 Historie

De Formule 1 is in 1950 opgericht door de FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) en is een wereldkampioenschap voor autocoureurs. Vanaf 1958 heeft de Formule 1 ook een prijs voor de beste constructeur. Formule 1 refereert aan een set regels die alle deelnemende auto's moeten volgen. Het concept is ontstaan uit de racetraditie van de jaren 20 en 30 in Europa. Na de Tweede Wereldoorlog is het concept nieuw leven ingeblazen. De eerste officiële Formule 1 race is in 1950 gehouden op het circuit van Silverstone in het Verenigd Koninkrijk.

Het eerste seizoen van de Formule 1 bestond uit 7 races. Geleidelijk is het aantal races op jaarbasis gegroeid, tot een piek van 21 races in de seizoenen 2016 en 2018. In eerste instantie was de Formule 1 kalender gericht op het Europese continent, met races in Engeland, Monaco, België, Zwitserland, Frankrijk, en Italië. Een uitzondering hierop was de Grand Prix van de Verenigde Staten. Door de jaren heen zijn er steeds meer landen bij deze lijst gekomen. Op dit moment vindt meer dan de helft van de wedstrijden plaats buiten Europa.

In de jaren zeventig en tachtig zijn de races van de Formule 1 steeds verder gecommercialiseerd. Op dit moment beheert de Formula One Group de promotie en exploitatie van de commerciële rechten van de Formule 1. De Formula One Group is sinds 2017 in beheer van Liberty Media. De Formula One Group bestaat weer uit verschillende bedrijven die zich bezighouden met aspecten van uitzendrechten tot promotie en regulering. De groep werkt samen met de FIA, die de rechten voor Formule 1 voor een periode van 100 jaar aan een van de bedrijven binnen de Formula One Group heeft toebedeeld.

### 2.3 Kenmerken evenement

#### *Duur van een Formule 1 Grand Prix*

Een Formule 1 Grand Prix beslaat drie dagen. De races worden altijd in het weekend gehouden en omvatten meestal het hele weekend: op vrijdag een vrije training, op zaterdag de kwalificatie waarin de startvolgorde voor de race op zondag wordt bepaald. In totaal strijden 10 teams met elk 2 coureurs om de wereldtitel. Naast de Formule 1 zijn er nog 3 raceklassen actief tijdens een Formule 1 weekend, namelijk: de Formule 2, de GP3-series en de Porsche Supercup. Deze klassen volgen het Europese Formule 1 seizoen en de races zijn gepland om de Formule 1 heen. Op die manier wordt het circuit drie dagen lang de hele ochtend en middag gebruikt. Eventueel publiek kan op alle drie de dagen komen kijken.

### Wedstrijdkalender 2018

De Formule 1 kalender beslaat bijna acht maanden, van maart tot november. Van mei tot september vindt een groot deel van de races plaats in Europa. Over het algemeen zitten er twee weken tussen de races, maar in sommige periodes kan dat ook één, of meer dan twee zijn. Navolgende tabel toont de wedstrijdkalender voor het komende seizoen. Veel van de genoemde locaties staan al vele jaren op de kalender. De Grand Prix van Duitsland, Frankrijk, Maleisië en Azerbeïdjan zijn minder stabiel. De toekomst van de Grand Prix van Groot-Brittannië is ook onzeker.

Tabel 2.1 Formule 1 kalender 2018

Land	Circuit/ locatie	Datum
Australië	Melbourne	25 maart 2018
China	Shanghai	8 april 2018
Bahrein	Manama	15 april 2018
Azerbeïdjan	Bakoe	29 april 2018
Spanje	Barcelona	13 mei 2018
Monaco	Monte Carlo	27 mei 2018
Canada	Montreal	10 juni 2018
Frankrijk	Le Castellet	24 juni 2018
Oostenrijk	Spielberg	1 juli 2018
Groot-Brittannië	Silverstone	8 juli 2018
Duitsland	Hockenheim	22 juli 2018
Hongarije	Boedapest	29 juli 2018
België	Spa-Francorchamps	26 augustus 2018
Italië	Monza	2 september 2018
Singapore	Singapore	16 september 2018
Rusland	Sochi	30 september 2018
Japan	Suzuka	7 oktober 2018
Verenigde Staten	Austin (TX)	21 oktober 2018
Mexico	Mexico-Stad	28 oktober 2018
Brazilië	São Paulo	11 november 2018
Abu Dhabi	Abu Dhabi	25 november 2018

Bron: [www.fia.com](http://www.fia.com)

### Mogelijke verschuivingen in de kalender

Met de genoemde onzekerheden en mogelijke verschuivingen ontstaat in principe ruimte voor nieuwe toetreders. Datzelfde geldt ook indien besloten wordt om de wedstrijdkalender uit te breiden met enkele nieuwe Grand Prix wedstrijden. Vanwege de toenemende belangstelling voor de Formule 1, zou Nederland mogelijk kandidaat kunnen zijn om een Formule 1 Grand Prix te organiseren. Een besluit daartoe is nog niet genomen. Bovendien zijn er (zoals ook in de inleiding genoemd) nog verschillende opties denkbaar om een Formule 1 Grand Prix in Nederland te organiseren.

### Type circuit

Het merendeel van de huidige races wordt gehouden op racecircuits die speciaal ontwikkeld zijn voor de auto- en/of motorsport. Een groot deel van de oudere circuits, zoals Spa-Francorchamps en ook het TT Circuit zelf, zijn ontstaan als wegcircuits. Delen hiervan maakten ooit deel uit van de openbare weg. Voor sommige races worden stratencircuits opgebouwd, waarbij de straten in de betreffende stad als racecircuit gebruikt worden. Dit levert vaak spectaculaire beelden op. Een voorbeeld is de nachtrace op het stratencircuit van Singapore. In de begintijden van de autosport werden stratencircuits ook al gebruikt: het circuit van Monaco bestaat al sinds 1929.

### Bezoekersaantallen

Het verschilt sterk per locatie hoeveel publiek een Formule 1 race daadwerkelijk trekt. Gegevens van bezoekersaantallen zijn niet altijd publiekelijk beschikbaar, en soms onbetrouwbaar.

Desalniettemin zetten we hieronder een aantal officiële cijfers op een rij. In 2017 waren er gemiddeld meer dan 200.000 weekendbezoeken per evenement. Op de race dag zelf was het gemiddeld aantal bezoekers 76.700.

Tabel 2.2 Bezoekersaantallen Formule 1 weekenden

Grand Prix	Weekendbezoeken 2016	Weekendbezoeken 2017
België	234.000	265.000
Italië	148.000	185.000
Hongarije	176.000	199.000
Spanje	165.000	178.000
Verenigd Koninkrijk	350.000	345.000

Bron: [www.formula1.com](http://www.formula1.com)

## 2.4 TT Circuit Assen

### TT circuit in Assen heeft lange historie in de motorsport.

In Assen en omgeving worden al vanaf 1925 motorwedstrijden verreden. In 1925 gebeurde dit op een stratencircuit over de klinkerwegen tussen Borger, Schoonloo en Grolloo. Daarna is een nieuw parcours gebruikt tussen de plaatsen De Haar, Barteldsbocht, Oude Tol, Hooghalen, Laaghalen en Laaghalerveen. Vanaf 1955 worden races georganiseerd op een permanent circuit.

### Voorzieningen en capaciteit

Door de jaren heen is het circuit meerdere malen gewijzigd. Het oorspronkelijke circuit was 7.705 meter lang, maar na verschillende herzieningen en inkortingen beslaat het circuit op dit moment 4.545 meter. Tot 1992 waren delen van het circuit nog in gebruik als openbare weg. Door de jaren heen zijn ook de faciliteiten om het circuit heen steeds meer uitgebreid, met extra tribunes en parkeerplekken. Nu heeft het complex een vaste capaciteit van 53.000 zitplaatsen en 47.000 staanplaatsen. Daarnaast is er parkeerruimte voor 23.000 auto's en 25.000 motoren.

### Jaarkalender grote evenementen

Het grootste evenement dat georganiseerd wordt op het TT circuit is de Dutch TT. Dit evenement trekt bezoekers vanuit de hele wereld. Bij de Dutch TT worden zowel de MotoGP (de allerhoogste motorraceklasse ter wereld) als de Moto2 en Moto3 races gehouden. Het TT circuit heeft een contract met promotor Dorna voor de komst van de MotoGP tot 2021. Motorraces op het hoogste niveau zullen in elk geval tot dan in Assen gehouden worden. Naast de TT zijn er regelmatig grote evenementen op het TT circuit. Hoewel het circuit sterk gericht is op motorsport, zijn er ook veel wedstrijden met andere gemotoriseerde voertuigen. In onderstaande tabel staat een overzicht van de grootste geplande evenementen in 2018.

**Tabel 2.3 Jaarkalender grote evenementen TT circuit Assen 2018**

Datum	Evenement
20 april - 22 april	World Superbike 27th Edition
20 mei	Vredestein Supercar Sunday
25 mei - 27 mei	International Ducati Clubraces
9 juni - 10 juni	RSG Hansa Pokal-Rennen
29 juni - 1 juli	Motul TT Assen 88th Edition
28 juli - 29 juli	Truckstar Festival
17 augustus - 19 augustus	Gamma Racing Day
25 augustus - 26 augustus	RSG Racing Days
7 september - 9 september	Superbike IDM
15 september - 16 september	MXGP Assen
23 september	JapFest
28 september - 30 september	British Superbikes
20 oktober - 21 oktober	Hankook Finaleraces

**Bron: [www.ttcircuit.com](http://www.ttcircuit.com)**

# 3 Resultaten verkenning

## 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden op basis van de uitgevoerde analyse en gevoerde gesprekken antwoorden geformuleerd op de voorliggende onderzoeksvragen. Omwille van duidelijkheid zijn deze onderzoeksvragen geclusterd tot een aantal thema's die in dit hoofdstuk successievelijk worden behandeld. Dit zijn achtereenvolgens:

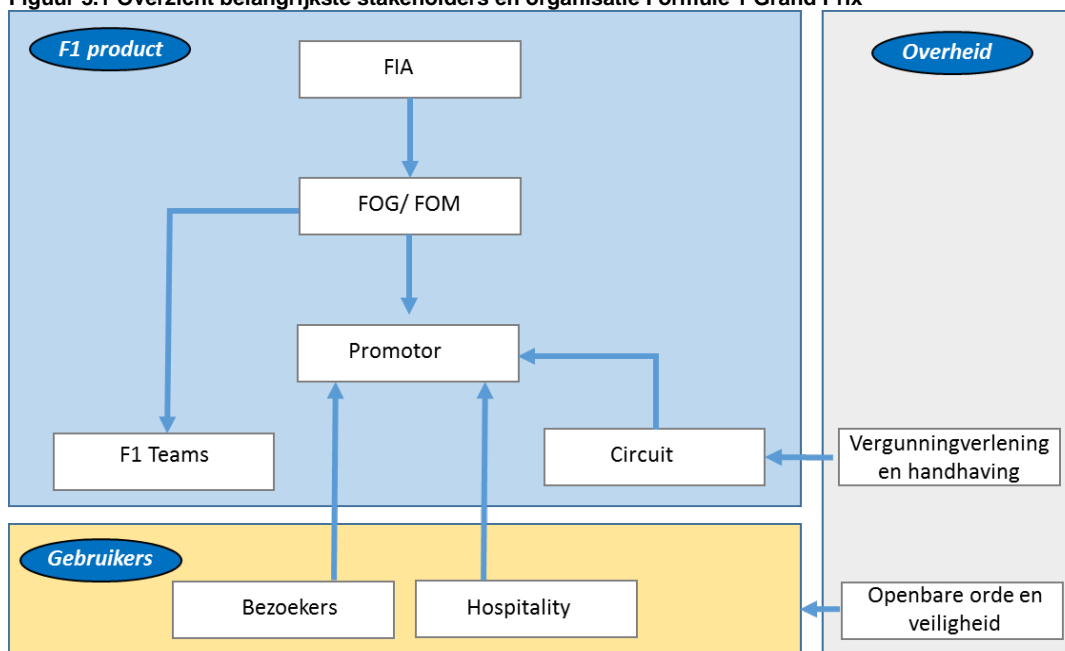
- overzicht van relevante **stakeholders en organisatie** van het evenement (vraag 10);
- **business case** waarbij de financiële stromen voor de organisatie van het evenement in beeld zijn gebracht (vraag 4);
- **economische impact** van de komst van de Formule 1 naar Assen (vraag 1);
- aspecten rondom **regelgeving en planvorming** (thema 2 en 5) en de **financiële gevolgen** voor de overheid (vraag 9);
- **draagvlak** (vraag 3 en 6) voor de komst van de Formule 1 en de impact op het **imago** (vraag 7);
- **planning** (vraag 8) van het evenement en **vervolgstappen**.

## 3.2 Stakeholders en organisatie

### Groot aantal partijen betrokken bij organisatie Formule 1 Grand Prix

Bij de organisatie van de Formule 1 zijn een groot aantal partijen betrokken. In onderstaand figuur zijn deze partijen en onderlinge relaties schematisch weergegeven en geordend in een drietal clusters: "stakeholders die verantwoordelijk zijn voor en betrokken zijn bij de totstandkoming van het F1 product op het betreffende circuit", "bezoekers en hospitality" en de lokale en regionale "overheid". Na de figuur worden de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen toegelicht.

Figuur 3.1 Overzicht belangrijkste stakeholders en organisatie Formule 1 Grand Prix



Bron: Ecorys

Tabel 3.1 Overzicht stakeholders en rollen/ verantwoordelijkheden

Stakeholder	Taken en verantwoordelijkheden
<b>FIA</b>	De FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) is een internationale federatie van verschillende nationale auto-, motorsport- en motorclubs. In relatie tot de Formule 1 geeft de FIA licenties uit en ziet toe op de naleving van reglementen. Tijdens de Grand Prix levert de FIA bovendien de wedstrijd leiding.
<b>FOG/ FOM</b>	De FIA heeft de promotie en exploitatie van de commerciële rechten van de Formule 1 uitbesteed aan derden. Hiervoor heeft de FIA een afkoopsom ontvangen. Op dit moment beheert de Formula One Group (FOG) deze rechten. De Formula One Group is sinds 2017 in beheer van Liberty Media. Onder de paraplu van FOG is de FOM (Formula One Management) in samenwerking met de FIA verantwoordelijk voor de coördinatie en planning van de races en kiest de circuits waarop de Grand Prix worden verreden.
<b>F1 Teams</b>	Een gemiddeld Formule 1 team bestaat uit 2 wedstrijdbestuurders, een management en analyseteam, en een groot aantal mecaniciens. Teams hebben of private eigenaren, of worden gerund door een fabrieksteam. Er gaan relatief grote bedragen om in de Formule 1. De afspraken tussen de teams, FIA en FOG liggen vast in het Concorde Agreement. Hierin wordt de verdeling van prijzengelden, inkomsten uit televisie en de fees die promotors betalen, en verplichtingen van de teams vastgelegd. Het Concorde Agreement is niet publiek inzichtelijk. Wel is duidelijk dat de teams een deel van hun inkomsten van de FOM ontvangen op basis van hun prestaties door het seizoen heen.
<b>Promotor</b>	Voor het organiseren van een Grand Prix dient men voor het betreffende land de rechten te verwerven. Hiervoor is de betreffende organisator een fee verschuldigd aan de FOM. In ruil hiervoor krijgt men de ticketrechten. Om de rechten te verwerven is in Nederland de Stichting Dutch Grand Prix opgericht. Deze stichting heeft met het TT Circuit inmiddels een intentie verklaring afgesloten. LDP maakt onderdeel uit van deze stichting en is de beoogde organisator van de Formule 1 op het TT Circuit. Genoemd bedrijf heeft een lange trackrecord op het gebied van de organisatie en promotie van motorraces en autosport waaronder de organisatie van de jaarlijkse Gamma Racing Day op het TT Circuit in Assen.
<b>Circuit</b>	Vanwege de hoge financiële risico's die aan een Formule 1 Grand Prix zijn verbonden, zal het TT Circuit niet zelf als promotor optreden, maar zal het TT Circuit de beschikbare faciliteiten voor de duur van het evenement verhuren. Hiervoor ontvangt men een huursom. Om als circuit in aanmerking te komen voor Formule 1 races moet men beschikken over een zogenaamde Grade 1-licentie van de FIA. Het TT Circuit in Assen beschikt nog niet over een Grade 1-licentie, maar met enkele kleinere aanpassingen komt men hiervoor wel in aanmerking.
<b>Bezoekers en Hospitality</b>	De kosten voor het verwerven van de rechten voor de organisatie van de Formule 1 Grand Prix en de kosten voor de organisatie van het evenement moeten door de promotor worden terugverdiend uit de commerciële exploitatie van de ticketrechten. Belangrijke inkomstenbronnen zijn de ticketverkoop en de inkomsten uit hospitality.
<b>Overheid</b>	De rol van de overheid in deze ligt vooral op het gebied van de vergunningverlening aan het circuit en handhaving. De vigerende vergunning maakt de organisatie van een evenement zoals een Formule 1 Grand Prix in principe mogelijk. Het circuit dan wel de organisator is primair verantwoordelijk voor de veiligheid. Bij opschaling zal de overheid het incident of crisismanagement overnemen. Buiten het circuit is de overheid verantwoordelijk voor openbare orde.

### 3.3 Business case

#### Opstellen businesscase

Om een beeld te krijgen van de financiële consequenties voor de initiatiefnemer, is een globale businesscase opgesteld. In deze businesscase worden de belangrijkste financiële stromen op een rij gezet. Naast een overzicht van de belangrijkste kosten wordt ook aangegeven hoe de financiële dekking er op hoofdlijnen zal uitzien.

Onderstaande tabel laat zien dat de kosten voor de organisatie (rond de 30 miljoen euro) in principe moeten kunnen worden terugverdient uit de exploitatie van het evenement. Een belangrijke kostenpost is de verschuldigde fee die moeten worden betaald aan de rechtenhouder. Daarnaast dient het circuit te worden afgehuurd en zijn enkele aanpassingen nodig om het circuit geschikt te maken voor de Formule 1 wedstrijden. Tenslotte is ook sprake van organisatiekosten van het evenement. Hieronder vallen de kosten die de promotor maakt om het evenement te organiseren (tickets printen, petjes bedrukken, flyers, management, etc.). Deze organisatiekosten worden op basis van de gevoerde gesprekken geraamd op circa 4 tot 7 miljoen euro (excl. de verschuldigde huur om het TT Circuit voor de Formule 1-race te mogen gebruiken). Hoogstwaarschijnlijk zullen de daadwerkelijke organisatiekosten nog wat lager uitkomen.

In ruil voor de verschuldigde fee ontvangt de organisator de ticketrechten. De ticketprijzen bij de Formule 1 races van bijvoorbeeld Hockenheim en Spa-Francorchamps liggen op de racedag tussen de 500 euro voor de beste plaatsen en 100 euro voor de staanplaatsen. Bij de trainings- en kwalificatiedagen zijn deze prijzen lager. Uitgaande van de door de promotor geschatte 120.000 bezoekers gedurende drie dagen en een gemiddelde ticketprijs van 200 euro, gaat het om een geschatte totale opbrengst van circa 24 miljoen euro. Daarnaast is naar verwachting ook sprake van enkele miljoenen euro's aan opbrengsten uit hospitality.

Tabel 3.2 Financiële kosten en opbrengsten Formule 1 (indicatief)

Kosten		Opbrengsten	
Verschuldigde fee aan FOM/ Liberty Media	€ 20 miljoen	Opbrengsten uit ticketverkoop <sup>a)</sup>	€ 24 miljoen
Huur TT Circuit (indicatief)	€ 1 miljoen	Hospitality	Enkele miljoenen
Aanpassingen circuit <sup>b)</sup>	€ 2 miljoen		
Organisatiekosten Stichting Nederlandse Grand Prix Foundation (Vaessen, Verdegem & Van Dam)/ LDP (exclusief huur circuit)	€ 4-7 miljoen		
<b>Totale kosten</b>	<b>€ 27 – 30 miljoen</b>	<b>Totale opbrengsten</b>	<b>€ 27 – 30 miljoen</b>

a) Gebaseerd op 120.000 bezoekers gedurende drie dagen en een gemiddelde ticketprijs van 200 euro. De daadwerkelijke capaciteit van het TT Circuit is hoger. Bij een gunstige kaartverkoop kunnen de opbrengsten hierdoor verder toenemen. Omgekeerd kan echter ook sprake zijn van tegenvallende opbrengsten, als bijvoorbeeld het weer tegenzit of sprake is van andere calamiteiten.

b) Deze kosten vallen in de voorbereidingsfase van het evenement en zijn in principe eenmalig.

Bron: interviews

#### Financiële risico's

Gelet op de hoogte van de noodzakelijke uitgaven is sprake van financiële risico's. Vanwege het commerciële karakter van de Formule 1 ligt het voor de hand dat deze risico's worden afgedekt via de markt. Een financiële partij die zich garant stelt voor genoemd risico zal hiervoor een vergoeding willen ontvangen. De bedragen die daarmee zijn gemoeid, zijn in dit stadium (nog) niet bekend.

### 3.4 Economische effecten

De uitkomsten van de businesscase en de achterliggende financiële stromen gebruiken wij mede als input voor het bepalen van de economische effecten van de Formule 1 naar het TT Circuit voor Drenthe, Noord-Nederland en Nederland. Deze effecten zijn uitgedrukt in termen van bestedingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde (grotendeels de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen en diensten).

#### *Bruto bestedingen: ruim 40 miljoen euro*

Op basis van de uitgevoerde analyse ramen wij de totale omvang van de bestedingen van de Formule 1 op ruim 40 miljoen euro. Onderstaande tabel toont de verschillende uitgavenposten waaruit genoemd bedrag is opgebouwd. Daarbij is een tweedeling aangebracht in zogenaamde directe en afgeleide bestedingen.

Tot de (directe) bestedingen zijn uitgaven gerekend die rechtstreeks samenhangen met de organisatie van het evenement. Denk hierbij onder andere aan de opbrengsten uit entree van de bezoekers van het evenement en de inkomsten uit hospitality. Hierbij moet worden gedacht aan verschillende arrangementen die door de organisatie worden aangeboden, met bijvoorbeeld een VIP behandeling, speciale plaatsen, hotelarrangementen, rondleidingen en speciaal vervoer van en naar de luchthaven. De prijs voor zo'n arrangement ligt voor andere Europese circuits tussen de € 4000 en € 5000. Bij elkaar opgeteld bedragen de directe bestedingen bijna 32 miljoen euro. Van dit bedrag vloeit een belangrijk deel weg naar het buitenland vanwege de fee die de organisatie verschuldigd is aan de rechthebbende partij.

De organisatie van de Formule 1 zal ook afgeleide bestedingen genereren in Assen, omliggende regio en elders in Nederland. Denk hierbij aan de bestedingen van de Formule 1 teams, de media en de bestedingen van de bezoekers aan het evenement aan reis- en verblijfkosten. De hiermee samenhangende bestedingen (onder andere uitgaven in hotels, restaurants, winkels, ed.) zorgen voor een extra impuls voor de lokale en regionale economie in Assen, de omliggende regio en elders in Nederland. Voor het verkrijgen van inzicht in deze afgeleide bestedingen is onder andere gekeken naar de ervaringen met vergelijkbare evenementen elders, eventuele gegevens over andere grootschalige evenementen op het TT Circuit en naar beschikbare gegevens uit de statistieken van NBTC/ CVO en CBS.

**Tabel 3.3 Bruto bestedingsimpuls Formule 1 (x miljoen euro)**

Categorie	Direct	Afgeleid	Totaal
Bruto opbrengsten entree a)	24,0	0	24,0
Deelname kosten bezoekers (horeca, merchandising, e.d.)	4,2	0	4,2
Uitgaven zakelijke bezoekers (hospitality)	3,6	0	3,6
Bestedingen teams	0	2,0	2,0
Bestedingen media	0	0,6	0,6
Reiskosten bezoekers van en naar Assen	0	1,4	1,4
	<i>Auto</i>	<i>0</i>	<i>0,8</i>
	<i>OV</i>	<i>0</i>	<i>0,6</i>
Verblijfkosten bezoekers (exclusief overnachtingen)	0	0,1	0,1
Bestedingen meerdaags verblijf bezoekers	0	5,3	5,3
<b>Totaal</b>	<b>31,8</b>	<b>9,4</b>	<b>41,2</b>

a) Van de totale bruto opbrengsten vloeit 20 miljoen euro als fee terug naar rechthebbende



### Bruto werkgelegenheid: bijna 270 fte's

Uitgaande van de geraamde bestedingsimpuls is een inschatting gemaakt van de daarmee samenhangende bruto werkgelegenheid. Deze werkgelegenheid ramen wij in totaal op bijna 270 fte's in het jaar dat het Formule 1 evenement zal plaatsvinden. Deze werkgelegenheid is een optelsom van alle ingezette uren, die vervolgens op jaarbasis zijn omgerekend naar volledige arbeidsplaatsen. In dit bruto effect is nog geen rekening gehouden met mogelijke verdringing.

Voor het bepalen van de werkgelegenheid zijn de directe en afgeleide bestedingen verdeeld naar de betreffende sectoren. Op basis van de gemiddelde productiewaarde per fte voor de betreffende sectoren is vervolgens de directe en afgeleide werkgelegenheid bepaald. Voor het bepalen van de werkgelegenheidseffecten is eveneens rekening gehouden met de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, etc.). Deze effecten zijn bepaald met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een bepaald gebied. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als een bedrijf een € 1 extra gaat besteden of bezuinigen (zie ook bijlage 2).

**Tabel 3.4 Bruto werkgelegenheid Formule 1 (in fte's)**

Categorie	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Bruto opbrengsten entree	23	23	0	46
Deelname kosten bezoekers (horeca, merchandising, e.d.)	41	10	0	51
Uitgaven zakelijke bezoekers (hospitality)	29	17	0	45
Bestedingen teams	0	0	26	26
Bestedingen media	0	0	8	8
Reiskosten bezoekers van en naar Assen	0	0	14	14
<i>Auto</i>	0	0	8	8
<i>OV</i>	0	0	6	6
Verblijfkosten bezoekers (exclusief overnachtingen)	0	0	2	2
Bestedingen meerdaags verblijf bezoekers	0	0	73	73
<b>Totaal</b>	<b>92</b>	<b>50</b>	<b>124</b>	<b>267</b>

### Toegevoegde waarde

Tot slot is het economisch effect uitgedrukt in toegevoegde waarde (grotweg de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen en diensten). Navolgende tabel toont de uitkomsten uitgesplitst voor de verschillende uitgaven categorieën. Bij elkaar opgeteld bedraagt de toegevoegde waarde 16,6 miljoen euro voor Nederland als geheel.

**Tabel 3.5 Toegevoegde waarde Formule 1 (x miljoen euro)**

Categorie	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Bruto opbrengsten entrée	1,9	1,4	0,0	3,2
Deelname kosten bezoekers (horeca, merchandising, e.d.)	2,2	1,1	0,0	3,4
Uitgaven zakelijke bezoekers (hospitality)	1,6	1,1	0,0	2,8
Bestedingen teams	0,0	0,0	1,6	1,6
Bestedingen media	0,0	0,0	0,5	0,5
Reiskosten bezoekers van en naar Assen	0,0	0,0	1,0	1,0
	<i>Auto</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,6</i>
	<i>OV</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,4</i>
Verblijfkosten bezoekers (exclusief overnachtingen)	0,0	0,0	0,1	0,1
Bestedingen meerdaags verblijf bezoekers	0,0	0,0	4,1	4,1
<b>Totaal</b>	<b>5,7</b>	<b>3,6</b>	<b>7,3</b>	<b>16,6</b>

### Regionale uitsplitsing effecten

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt waar de geraamde effecten naar verwachting zullen neerslaan. De tabel laat zien dat grofweg een derde van de geraamde werkgelegenheid en toegevoegde waarde zal neerslaan in Assen zelf. Dit aandeel loopt verder op naar 75% indien de gehele provincie Drenthe in beschouwing wordt genomen en naar ruim 90% indien gekeken wordt naar Noord-Nederland als geheel.

Maatgevend voor het aandeel van de verschillende schaalniveaus is vooral de beschikbare bedden capaciteit en het kwaliteitsniveau van de verschillende beschikbare logiesaccommodaties. Omdat Assen gedurende het evenement maar in een beperkt deel van de vraag kan voorzien zijn bezoekers, maar ook de teams en de meegekomen media, aangewezen op accommodaties die op grotere afstand zijn gelegen van het circuit.

**Tabel 3.6 Regionale uitsplitsing effecten**

Categorie	Assen	Drenthe	Noord-Nederland	Nederland
Bestedingen (x miljoen euro)	8,5	16,2	19,7	21,2
Werkgelegenheid (fte's)	94	203	248	267
Toegevoegde waarde (x miljoen euro)	5,9	12,8	15,4	16,6

### Mate van verdringing

De voorafgaand gepresenteerde ramingen zijn ramingen waarbij nog geen rekening is gehouden met mogelijke verdringing. Het zijn derhalve bruto-ramingen. Omdat in de praktijk voor sommige betrokken segmenten sprake zal zijn van verdringing, zullen de netto-effecten lager uitkomen. Verdringing kan bijvoorbeeld ontstaan omdat vanwege de organisatie van de Formule 1 Grand Prix een ander evenement op het TT Circuit van de kalender verdwijnt of wordt verplaatst naar een ander tijdstip. Van invloed is ook de mate waarin reguliere bezoekers van een logiesaccommodatie naar een andere accommodatie moeten omzien vanwege capaciteitsbeperkingen gedurende de dagen dat het Formule 1 evenement zal plaatsvinden. Voor het bepalen van de mate van verdringing en de netto-effecten moet eveneens worden gezien in hoeverre de bestedingen voor het onderzochte gebied behouden blijven in een situatie waarin de Formule 1 niet wordt georganiseerd. Denkbaar is dat de bestedingen dan op alternatieve wijze worden aangewend in het onderzochte gebied, maar ook dat bestedingen afvloeien naar elders.

De mate waarin verdringing zal optreden is in dit stadium lastig in beeld te brengen. In algemene zin kan wel worden opgemerkt dat de mate van verdringing aanzienlijk kan worden beperkt door middel van een zo gunstig mogelijke timing waarbij zo veel als mogelijk rekening wordt gehouden met de reguliere pieken in het toeristische seizoen. Planning van het evenement buiten de reguliere vakanties om strekt hierbij tot aanbeveling. Daarnaast is ook de aanlooptijd naar het evenement van invloed. Als ondernemers tijdig worden geïnformeerd zijn er meer mogelijkheden om de bedrijfsvoering op het Formule 1 evenement aan te passen en de opbrengsten te maximaliseren.

### 3.5 Regelgeving en planvorming

Onder deze paragraaf worden achtereenvolgens de onderzoeksvragen 2, 5 en 9 toegelicht. We beginnen met een beschrijving van de relevante regelgeving omtrent het TT Circuit. Daarna wordt de planvorming in Assen en Drenthe besproken. We sluiten af met een schatting van de financiële kosten die de overheid maakt bij een eventueel F1 evenement.

#### *12-dagenvergunning*

Voor de uitvoering van een Formule 1 evenement op het TT Circuit is de organisatie gebonden aan één formeel stuk wetgeving: de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Wabo omvat ook de voormalige Wet milieubeheer (Wm). De vergunning van het TT Circuit is feitelijk een Wm-vergunning waarin de overheid officieel toestemming verleent om een bepaalde, in principe verboden activiteit uit te voeren. De toegekende vergunning staat 12 lawaaidagen met grote hoeveelheden geluid toe. Buiten de 12 lawaaidagen worden andere dagen met veel geluid ingeschaald in 5 klassen. In de vergunning worden geen concrete evenementen genoemd. Wel moeten de activiteiten 'onder auspiciën van de FIM / FIA georganiseerde grote internationale evenementen' vallen. De Formule 1 valt hier in principe onder. Als extra check is er een maximaal baanvermogen aan de 12 lawaaidagen gekoppeld. Met een geluidsprognose moet worden vastgesteld of dit baanvermogen niet overschreden wordt.

De 12 lawaaidagen zijn opgesplitst in drie categorieën: Type 0 (grootschalige, niet aan auto- of motorsport gelieerde evenementen), Type 1A (baanvermogen 160 dB), en Type 1B (baanvermogen 165 dB). Van de 12 dagen mogen maximaal 6 dagen onder Type 1B vallen.

Het TT Circuit heeft aangegeven dat een evenement als de Formule 1 past binnen de huidige vergunning. Omdat de 12 lawaaidagen nu al gevuld zijn, zal een ander evenement afgeschaald moeten worden.

#### *Wet natuurbescherming*

Naast een toestemming voor milieu moet er ook gekeken worden of er een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel gebiedsbescherming (natura 2000) nodig is. In het verleden zijn de effecten van het TT Circuit en de 12 dagen regeling meerdere malen getoetst aan de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen. De conclusie was dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten als gevolg van de aangevraagde activiteiten. Deze conclusie is overgenomen in het beheerplan Witterveld waarmee er voor de aangevraagde activiteiten (waaronder de 12 dagen regeling) op dit moment een vrijstelling voor gebiedsbescherming in de Wet natuurbescherming geldt. Binnen de aangevraagde 12 dagen regeling kunnen evenementen onderling geruild worden waardoor ook de Formule 1 in de plaats van andere evenementen georganiseerd kan worden zonder dat hiervoor een natuurvergunning nodig is.

### *Slotsom regelgeving*

Aangezien de plannen voor de Formule 1 op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt, kan niet uitgesloten worden dat er als gevolg van de uitgewerkte plannen voor de vergunningensituatie alsnog aandacht nodig is. Geadviseerd wordt om de uitgewerkte plannen nader te toetsen aan alle wet en regelgeving.

### *Planvorming Assen en Drenthe*

Als onderdeel van dit thema wordt gezien wat de komst van de F1 betekent voor verkeer en vervoer, de inrichting van de openbare ruimte en aspecten van veiligheid. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijke inzet van gemeente, wegbeheerders en hulpverleningsdiensten om het evenement ordentelijk en veilig te laten verlopen.

De overheid heeft een eerste inschatting gemaakt van de planvorming en aanpassingen omtrent infrastructuur en veiligheid. Hierbij is er vanuit gegaan dat het Formule 1 evenement eenzelfde omvang zal hebben als de Gamma Racing Day van 2015. Er wordt uitgegaan van 80.000 bezoekers aan het Circuit op zondag en een tweedaags evenement op vrijdagavond en zaterdagavond in de binnenstad van Assen, met 40.000 bezoekers per avond. Als we kijken naar de gemiddelde bezoekersaantallen van een Formule 1 race dag in 2017, dan lijken 80.000 bezoekers redelijk. In de Europese wedstrijden liggen de bezoekersaantallen echter vaak hoger. Denkbaar is dat de daadwerkelijke bezoekersaantallen voor een Formule 1 race op het TT Circuit hoger uitkomen. Dit komt ook naar voren in een recent haalbaarheidsonderzoek naar de Formule 1 in Zandvoort, waar een schatting van 125.000 bezoekers op de wedstrijddag gemaakt wordt<sup>3</sup>.

De hoge bezoekersaantallen kunnen voor verkeersproblemen zorgen. Met de komst van de nieuwe afrit bij Assen-Zuid zijn er de afgelopen jaren al stappen gemaakt om verkeersstromen goed te reguleren. De capaciteit van de aanwezige rotondes van de nieuwe afrit naar het circuit zijn wel bepalend voor de afwikkelingsnelheid. Normaliter zorgt dit niet voor problemen, maar bij grootschalige evenementen zoals een Formule 1 race zal dat naar verwachting wel voor knelpunten kunnen zorgen. Aanvullende investeringen in een betere doorstroming kunnen dit voorkomen.

Een punt van aandacht is ook de beschikbare parkeercapaciteit. Omdat bij een Formule 1 Grand Prix in vergelijking met de TT meer bezoekers van elders worden verwacht en naar verwachting meer bezoekers met de auto zullen komen, is sprake van onvoldoende parkeercapaciteit. In de verdere voorbereiding is het wenselijk om hiervoor een oplossing te bedenken. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan een bredere inzet van pendelbussen en de inzet van verkeersgeleidingsmaatregelen. Op dit moment heeft het TT Circuit tijdens evenementen bijvoorbeeld nog een vrije toestroom van verkeer.

Voor de inzet van politie en hulpdiensten is het van belang dat goed gekeken wordt naar andere grootschalige evenementen in Nederland die op hetzelfde moment plaatsvinden. Als de Formule 1 bijvoorbeeld in overlap met Koningsdag of de Bevrijdingsfestivals georganiseerd wordt, dan kan het zijn dat er tekorten aan hulpdiensten ontstaan.

Bij de voorbereidingen van infrastructuur en veiligheid kan gebruik gemaakt worden van de voorbereidingsorganisatie van de TT. Hierbij kan de vertegenwoordiging van gemeente en hulpverleningsdiensten ook voorbereiding en advisering op zich nemen. Dit zal leiden tot een aantal extra uren. De gemeente en het TT Circuit hebben ervaring met het organiseren van grootschalige evenementen. Wel is het van belang dat coördinatie van veiligheid en infrastructuur prioriteit krijgt. De Formule 1 race is een zeer grootschalig evenement en brengt in korte tijd heel veel bezoekers van elders op de been.

---

<sup>3</sup> Decisio (2017)

Tijdens een mogelijk Formule 1 weekend wordt een Multidisciplinair Samenwerkingsteam (MST) operationeel op het circuit. Dit team zal bestaan uit verschillende vertegenwoordigers vanuit de gemeente, politie, Rijkswaterstaat, Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio (GHOR) en de brandweer. In principe is de organisator verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van het evenement. Zodra er een incident optreedt waarbij opschaling nodig is zal het MST de leiding overnemen. Ook voor de binnenstad zal een MST ingesteld worden voor de evenementen in de avond.

#### Overzicht van de overheidsinzet

Voor een goede besluitvorming is ook inzicht nodig in de noodzakelijke middelen die van overheidswege en daarmee verband houdende partijen nodig zijn om het evenement mogelijk te maken. Op basis van de gesprekken is hiervan een inschatting gemaakt. De businesscase voor het evenement zelf is al eerder opgesteld onder paragraaf 3.3.

In navolgende tabel is een overzicht opgenomen van de inzet die nodig is vanuit de overheid. Dit is weergegeven in arbeidsuren en diensten. Deze uren worden gemaakt om de openbare orde te handhaven en negatieve effecten voor de maatschappij zo veel mogelijk te beperken. De cijfers zijn gebaseerd op inschattingen van de verschillende overheden en hulpdiensten.

**Tabel 3.7** Overzicht van overheidsinzet

Activiteit	Beschrijving	Geschatte inzet
MST TT Circuit (incl. Verkeer)	Gemeente (2), politie, Rijkswaterstaat, GHOR, Brandweer, drie dagen en per dag 15 uur inzet.	270 uur
MST Binnenstad	Gemeente (2), politie, GHOR, Brandweer; twee dagen, 12 uur inzet per dag	120 uur
Infrastructurele maatregelen rond circuit	(borden, hekken) inclusief uren eenheid	€ 50.000
Infrastructurele maatregelen binnenstad	(borden, hekken) inclusief uren eenheid.	€ 2000 Met cameratoezicht: € 35.000
Politieinzet	Bijna 1500 diensten van politie (in een week, op basis van TT Moto GP)	1500 politiediensten

Bron: opgave politie en gemeente

### 3.6 Draagvlak en imago

Het draagvlak voor een Formule 1 evenement kunnen we voor een aantal verschillende niveaus inschatten: het niveau van de directe omwonenden en betrokkenen, het niveau van de gemeente Assen, en het niveau van de Provincie Drenthe en de rest van Noord Nederland. Voor de verschillende niveaus spelen verschillende thema's een rol. De eerste twee lokale schaalniveaus zijn direct betrokken bij de effecten van een Formule 1 evenement, en zullen gedurende het evenement hinder kunnen ondervinden. Op een hoger regionaal niveau heeft een Formule 1 evenement ook effect op de provincie en de rest van (Noord-)Nederland. In de volgende alinea's lopen we het draagvlak onder de naaste betrokkenen na, waarbij we steeds een hoger schaalniveau bespreken.

#### Lokale betrokkenen

In de directe nabijheid van het TT Circuit ligt de woonwijk Baggelhuizen, Vakantiepark Witterzomer, de dorpen Bovensmilde, Laaghalerveen, Laaghalen en Hooghalen, en een aantal natuurgebieden die vertegenwoordigd worden door de Natuur en Milieufederatie Drenthe en de Stichting het

Drentse Landschap, waaronder het Witterveld dat pal aan het circuit ligt. Deze partijen bevinden zich binnen korte afstand van het circuit, en ondervinden vanwege de nabijheid de meeste gevolgen van het geluid dat op het circuit geproduceerd wordt.

Een deel van deze betrokkenen hebben het TT Convenant getekend samen met het TT Circuit, de gemeente Assen en provincie Drenthe. Dit convenant onderstreept de duurzame en integrale gebiedsontwikkeling in de regio. In het convenant staat onder andere aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen er maatregelen voor geluidsbeperking in acht genomen zullen worden.

Ecorys heeft met een aantal van de naaste betrokkenen gesproken. Het merendeel van de betrokkenen staat positief tegenover de komst van de Formule 1 naar het TT Circuit. Er is brede erkenning dat het TT Circuit een belangrijk deel uitmaakt van de identiteit van Assen en Drenthe. Ook worden grootschalige internationale evenementen als een waardevol uithangbord voor de regio gezien. Het zet Assen en Drenthe op de kaart. Net zoals de TT, zal een Formule 1 evenement internationale aandacht op Assen en Drenthe vestigen.

Tegenover de genoemde voordelen wordt door meerdere partijen ook ingebracht dat er op dit moment te weinig gedaan wordt aan het beperken van geluid bij evenementen. Dit heeft met name te maken met het gebruik van het TT Circuit buiten de 12 lawaaidagen. Voor veel belanghebbenden is het lawaai van de grote evenementen te tolereren. De TT race zelf wordt gezien als gezichtsbepalend voor de stad en regio, en het geluid dat daarbij komt kijken wordt graag voor lief genomen. Waar belanghebbenden meer problemen mee hebben is de geluidsoverlast op andere dagen dan de 12 lawaaidagen. Buiten de grote evenementen worden er regelmatig kleinere evenementen met gemotoriseerde voertuigen georganiseerd. Ondernemers geven aan dat ze hun klanten in die situatie moeilijk kunnen uitleggen wat de bron van het lawaai is. Omwonenden laten merken dat ook andere typen evenementen goed te horen zijn, terwijl ze daar zelf geen binding mee hebben. Goede voorlichting en communicatie draagt bij aan een goede verstandhouding en begrip.

Als er een Formule 1 evenement georganiseerd wordt, dan is de timing van het evenement voor veel (toeristische) ondernemers van groot belang. Waar het in het hoogseizoen voor veel ondernemers ongewenst is dat er meer evenementen georganiseerd worden, zijn met name de maanden om de vakanties heen wél interessant. Dit zal terugkomen in de discussie over planning in paragraaf 3.7.

#### *Regionale betrokkenen*

Naast lokale effecten heeft een Formule 1 evenement ook effect op de regio Noord Nederland. Het evenement zal een groot aantal bezoekers trekken. Omdat naar verwachting sprake is van een relatief groot aandeel buitenlandse bezoekers zal dit ook gepaard gaan met een relatief groot aantal overnachtingen. Vanwege de doelgroep van het evenement zullen vooral hotelaccommodaties, bungalowparken en B&B's hiervan profiteren. Omdat het logiesaanbod in de directe omgeving te beperkt is gedurende het evenement, zullen bezoekers uit moeten wijken naar accommodaties elders in de regio.

Naast de bezoekers zullen ook de teams en de ondersteunende ploegen accommodaties afhuren in het gebied. Vooral de teams rondom de coureurs zelf kiezen daarbij voor accommodaties in het hogere segment. Vanwege beperkte aanbod zal men hiervoor een beroep moeten doen op accommodaties in een brede straal rondom Assen.

Hoewel de regio ook wel enige overlast zal ervaren (bijvoorbeeld vanwege stremmingen op een belangrijk verkeersas zoals de A28) is het algemene beeld dat voor Noord-Nederland het relatief profijt groot zal zijn.

#### *Aansluiting bij gemeentelijke en provinciaal beleid*

Om te bezien in hoeverre de komst van de Formule 1 naar Assen aansluit bij het gemeentelijke en het provinciale beleid, is voor het beantwoorden van deze onderzoeksvraag onder andere gekeken naar eerder afgesloten college-akkoorden en de relevante beleidsnota's en notities.

De Gemeente Assen heeft in 2017 een startnotitie voor een omgevingsvisie opgesteld. Deze startnotitie geeft in hoofdlijnen een toekomstbeeld van Assen. Hieraan is samen met de Asser inwoners en ondernemers gewerkt. In de omgevingsvisie wordt de Asser economie beschreven als ietwat eenzijdig. Hierbij wordt aangegeven dat Assen als regionaal centrum moet blijven fungeren. Om de economie te verbreden worden er mogelijkheden op en om het TT Circuit benoemd. Daarnaast wordt het TT Circuit als imago drager aangekaart. Het circuit helpt om Assen op de kaart te zetten. Hieruit blijkt dat ontwikkelingen op het circuit, zoals een Formule 1 race, in de toekomstvisie van de gemeente passen. Er is wel wat wrijving met de andere grote pijler van de notitie: de groene voorzieningen in en om Assen. Er moet nader gekeken worden of deze belangen elkaar niet snijden. Voetnoot hierbij is wel dat de echte invulling van het beleid in de nieuwe regeerperiode 2018 - 2022 zal plaatsvinden. Wij zien echter geen indicatie dat het gemeentelijk beleid drastisch zal veranderen.

In het collegeakkoord van de Provincie Drenthe staan een reeks prioriteiten geformuleerd. Twee prioriteiten zijn relevant voor de organisatie van een Formule 1 evenement. Onder de prioriteit Economisch Drenthe wordt duidelijk gemaakt dat Drenthe provincie nummer 1 wil zijn op het gebied van vrijetijdseconomie en recreatie. Hierbij moet ruimte zijn voor aansprekende evenementen met een regionaal belang en economische spin-off effecten. De regionale economie is de hoofdprioriteit voor de provincie. Dit past ook goed bij het organiseren van een Formule 1 race. Daarnaast staat onder de prioriteit Energiek Drenthe aangegeven dat aansprekende en bovenregionale evenementen gefaciliteerd moeten worden in de provincie. Het provinciaal beleid sluit dus erg goed aan bij een Formule 1 evenement op het TT Circuit.

#### *Imago Drenthe*

Drenthe heeft een sterke vrijetijdseconomie. Bezoekers weten Drenthe te vinden om verschillende redenen. Drenthe herbergt prachtige cultuurlandschappen, een variatie aan musea en attracties zoals Dierenpark Wildlands in Emmen en Museumdorp Orvelte. Het type gast dat op de provincie afkomt wordt mede bepaald door het imago van de provincie. Traditioneel staat Drenthe bekend als fietsprovincie.

Sinds 2008 zet Marketing Drenthe in op herijking en verbreding van het imago van de provincie. Reden hiervoor is de wens om als toeristische bestemming meer aanspraak te maken op de jongere generaties. De generatie die Drenthe nu nog massaal weet te vinden zal op termijn immers langzaam verdwijnen. Daarbij zijn door Marketing Drenthe drie merkwaarden geïdentificeerd:

- Oorspronkelijk; Drenthe is echt en origineel;
- Avontuurlijk; in de natuur (ruigheid) en in de (spannende) verhalen;
- Robuust; Drenthe is stoer en ongerepte schoonheid.

Dit is samengevat in de slogan: Drenthe, oerprovincie van Nederland.

Drenthe wil dus stoerder en avontuurlijker overkomen. De organisatie van Marketing Drenthe staat hierbij positief tegenover de organisatie van een Formule 1 evenement. De positieve houding wordt eveneens gedeeld door toeristische ondernemers waarbij meerdere malen is aangegeven dat de

Formule 1 Drenthe op de kaart zal zetten als interessante bestemming. Wrijving met het imago van Drenthe als natuur- en rustprovincie zal volgens de gesprekspartners meevallen, omdat de Formule 1 een specifieke doelgroep zal aanspreken.

#### *Mediabereik en waarde*

De Formule 1 heeft daarnaast een enorm media bereik. Wereldwijd kijken ongeveer 350 miljoen unieke kijkers naar Formule 1 races. Per race schakelen er zo'n 50 à 60 miljoen kijkers in. Hier bovenop komt de exposure via de verschillende digitale media. Op Twitter is video content van de Formule 1 uit 2017 zo'n 64 miljoen keer bekeken<sup>4</sup>. Deze gratis publiciteit zal ook aan Assen en Drenthe ten deel vallen als de Formule 1 hier georganiseerd wordt.

De mediawaarde die de Formule 1 vertegenwoordigt, kan worden afgeleid uit de televisierechten die Formula One Group jaarlijks ontvangt. Opgeteld gaat het om een bedrag van circa 600 miljoen dollar (tegen de huidige koers circa 490 miljoen euro), oftewel bijna 25 miljoen euro per race. De door de media betaalde televisierechten worden vervolgens weer terugverdiend via bijvoorbeeld abonnementen en verkoop van reclamezendtijd. Deze televisierechten vallen overigens buiten de deal die met de betreffende promotor zal worden gesloten.

Voor een land, regio of plek waar de Grand Prix plaats vindt, is eveneens sprake van mediawaarde. Voor het bepalen van deze waarde kan bijvoorbeeld worden gekeken wat de kosten zijn indien de behaalde free publicity als zendtijd op radio of tv, of als advertenties in de gedrukte media had moeten worden ingekocht. Deze media waarde wordt door Decisio (2017) uitgaande van uitgevoerde analyses voor de Grand Prix in Australië ruwweg gecijferd op 3 miljoen euro voor stad/regio waar de Grand Prix plaats vindt en op maximaal 24 miljoen euro indien gekeken wordt naar de gehele exposure voor een land als geheel. Bij deze bedragen geldt wel als belangrijke kanttekening of de doelgroep die met de Formule 1 Grand Prix wordt bereikt ook inderdaad de doelgroep is die men anderszins had willen bereiken. Bovendien blijft onduidelijk wat de media-aandacht uiteindelijk oplevert. Om dit vast te stellen zou aan toekomstige bezoekers de vraag moeten worden gesteld in hoeverre de Formule 1 heeft bijgedragen aan de keuze om bijvoorbeeld Drenthe of Nederland te bezoeken.

### 3.7 Planning en vervolg

#### *Planning*

Als onderdeel van de verkenning is gevraagd om nader te onderzoeken wanneer de eerste Formule 1 in Assen haalbaar is. Als een realistische datum definitief in beeld is, dienen de daarvoor noodzakelijke acties, aanpassingen, maatregelen en besluitvormingsprocessen in een planning te worden opgenomen.

Hoewel door sommige partijen al voorzichtig mei 2019 is genoemd als mogelijke datum voor de eerste Formule 1 in Assen, is het algemene beeld dat deze datum vrij ambitieus is. Om dit te halen dient al in mei van dit jaar zekerheid te bestaan over het wel of niet doorgaan van de Formule 1 in Assen omdat dan de kalender voor volgend jaar wordt vastgesteld. Als deze datum niet wordt gehaald verschuift de kalender automatisch een jaar op. Definitieve besluitvorming op korte termijn is lastig omdat de betrokken overheden voor die tijd een oordeel moeten vormen, het evenement aan Nederland moet worden gegund en ook afspraken rondom de organisatie en het afdekken van de aanwezige financiële risico's moet zijn geregeld. Het circuit moet bovendien tijdig conform specificatie zijn aangepast. Mogelijke organisatie van de Formule 1 in 2020 in Assen is vanuit dit perspectief realistischer.

<sup>4</sup> <https://www.formula1.com/en/latest/headlines/2018/1/strong-growth-for-f1s-tv-and-digital-audiences-in-2017.html>







## 4 Conclusies

- 1) *Economische effecten; welke directe en indirecte economische effecten heeft de komst van de F1 naar het TT Circuit voor Drenthe, Noord-Nederland en Nederland?*

De economische effecten van de organisatie van de Formule 1 Grand Prix in Assen ramen wij bruto voor Nederland als geheel in termen van werkgelegenheid op bijna 270 fte's. Van dit totaal zal naar verwachting circa een derde neerslaan in Assen zelf. Dit aandeel loopt verder op naar 75% indien de gehele provincie Drenthe in beschouwing wordt genomen en naar ruim 90% indien gekeken wordt naar Noord-Nederland als geheel. Vanwege verdringing zal het netto-effect lager uitkomen. Mogelijke verdringing kan onder andere worden beperkt door middel van een goede timing van het evenement (buiten de reguliere vakantieperiodes) en door relevante ondernemers (met name de logiesaccommodaties) goed te informeren zodat de bedrijfsvoering tijdig kan worden aangepast.

- 2) *Regelgeving; Milieu, RO, geluidsregelgeving. Past het evenement binnen bestaande vergunningen? Aan welke wet- en regelgeving en convenanten moet voldaan worden? Welke besluiten moeten (wanneer) genomen worden?*

Voor de uitvoering van een Formule 1 evenement op het TT Circuit is de organisatie gebonden aan wetgeving: de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die eveneens de voormalige Wet milieubeheer (Wm) omvat. De toegekende vergunning voor het TT Circuit is feitelijk een Wm-vergunning waarin onder andere 12 lawaaidagen met grote hoeveelheden geluid worden toegestaan. Het TT Circuit heeft aangegeven dat een evenement als de Formule 1 past binnen de huidige vergunning. Omdat de 12 lawaaidagen nu al gevuld zijn, zal een ander evenement afgeschaald moeten worden.

Naast een toestemming voor milieu moet er ook gekeken worden of er een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming voor het onderdeel gebiedsbescherming (natura 2000) nodig is. In het verleden zijn de effecten van het TT Circuit en de 12 dagen regeling meerdere malen getoetst aan de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen. De conclusie was dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten als gevolg van de aangevraagde activiteiten. Deze conclusie is overgenomen in het beheerplan Witterveld waarmee er voor de aangevraagde activiteiten (waaronder de 12 dagen regeling) op dit moment een vrijstelling voor gebiedsbescherming in de Wet natuurbescherming geldt. Binnen de aangevraagde 12 dagen regeling kunnen evenementen onderling geruild worden waardoor ook de Formule 1 in de plaats van andere evenementen georganiseerd kan worden zonder dat hiervoor een natuurvergunning nodig is.

### *Slotsom regelgeving*

Aangezien de plannen voor de Formule 1 op dit moment nog niet concreet zijn uitgewerkt, kan niet uitgesloten worden dat er als gevolg van de uitgewerkte plannen voor de vergunningensituatie alsnog aandacht nodig is. Geadviseerd wordt om de uitgewerkte plannen nader te toetsen aan alle wet en regelgeving.

- 3) *Draagvlak; Wat vinden de partners van het TT Convenant, de Asser inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisatie in Drenthe?*

Op basis van de gevoerde gesprekken concluderen wij dat het merendeel van de betrokkenen positief staan tegenover de komst van de Formule 1 naar het TT Circuit. Er is brede erkenning dat het TT Circuit een belangrijk deel uitmaakt van de identiteit van Assen en Drenthe terwijl

grootschalige internationale evenementen, waartoe de Formule 1 zeker behoort, als een waardevol uithangbord voor de regio kunnen worden gezien.

Tegenover de genoemde voordelen wordt door meerdere partijen ook ingebracht dat er op dit moment in relatie tot het TT Circuit te weinig gedaan wordt aan het beperken van geluid bij evenementen. Als er een Formule 1 evenement georganiseerd wordt, dan is de timing van het evenement voor veel (toeristische) ondernemers van belang. Waar het in het hoogseizoen voor veel ondernemers ongewenst is dat er meer evenementen georganiseerd worden, zijn met name de maanden om de vakanties heen wél interessant.

4) *Beschrijving Businesscase; licenties, inkoopsum, financiering, partners, hoe vaak komt F1 in Assen? Welke aanpassingen zijn nodig van het circuit (bijvoorbeeld pits)? Wat zijn daarna de consequenties (voor en nadelen) voor het circuit? Wat is verdien capaciteit van extra bezoekers?*

De kosten voor de organisatie van de Formule 1 bedragen rond de 30 miljoen euro (per jaar). In dit bedrag zijn tevens de kosten opgenomen voor de huur van het circuit. Voor het circuit dragen deze huuropbrengsten bij aan het exploitatieresultaat. De kosten voor de organisatie van de Formule 1 moeten in principe worden terugverdiend uit de exploitatie van de ticketrechten voor het evenement. Uitgaande van 120.000 bezoekers gedurende drie dagen en een gemiddelde ticketprijs van 200 euro, gaat het om een geschatte totale opbrengst van circa 24 miljoen euro. Daarnaast is naar verwachting ook sprake van enkele miljoenen euro's aan opbrengsten uit hospitality. Gelet op de hoogte van de noodzakelijke uitgaven is sprake van financiële risico's. Vanwege het commerciële karakter van de Formule 1 ligt het voor de hand dat deze risico's worden afgedekt via de markt.

5) *Planvorming Assen en Drenthe: Wat betekent de komst van de F1 voor verkeer en vervoer, inrichting openbare ruimte, veiligheid. Welke inzet van gemeente, wegbeheerders en hulpverleningsdiensten is nodig? Welke investeringen zijn nodig?*

De komst van de Formule 1 zal een grote mensenmassa op de been brengen. De hoge bezoekersaantallen zullen de druk op de infrastructuur behoorlijk vergroten. Hierbij moeten maatregelen getroffen worden om de openbare ruimte goed in te richten en de openbare orde te handhaven. Bij de voorbereidingen van infrastructuur en veiligheid kan gebruik gemaakt worden van de voorbereidingsorganisatie van de TT. Daarnaast zal een Multidisciplinair Samenwerkingsteam worden opgesteld voor zowel het TT Circuit als de Asser binnenstad. Deze teams nemen de leiding over in het geval van een incident. Voor de inzet van politie en hulpdiensten is het van belang dat de Formule 1 niet gelijktijdig met een ander grootschalig evenement zoals Koningsdag of de Bevrijdingsfestivals plaatsvindt. Bij overlap van zulke grootschalige evenementen kan het zijn dat er tekorten aan hulpdiensten ontstaan.

6) *Aansluiting bij gemeentelijk en provinciaal beleid; op welke wijze sluit de komst van F1 aan bij gemeentelijk en provinciaal college-akkoorden?*

Een Formule 1 race past binnen het huidige gemeentelijk en provinciaal beleid. De Gemeente Assen ziet het TT Circuit als imagodragers voor de gemeente. Om de economie te verbreden wordt gekeken naar mogelijkheden op en om het TT Circuit. Een Formule 1 evenement past binnen deze visie. In het collegeakkoord van de Provincie Drenthe zijn een reeks prioriteiten vastgesteld. Prioriteit 1 is Economisch Drenthe, waarbij onder andere de nadruk ligt op aansprekende evenementen met een regionaal belang en economische spin-off effecten. Ook in de prioriteit Energiek Drenthe wordt aangegeven dat aansprekende, bovenregionale evenementen gefaciliteerd moeten worden in de provincie. Het provinciaal beleid sluit dus uitstekend aan bij een Formule 1 evenement op het TT Circuit.

7) *Imago Drenthe; Wat betekent de F1 voor imago van Drenthe, bijvoorbeeld in relatie tot Collegeakkoord en tot de ambities op het gebied van Vrijtijdseconomie en de daaraan gekoppelde inspanningen van ondernemers, Provincie, gemeenten en Marketing Drenthe?*

De vrijetijdseconomie van Drenthe is traditioneel sterk. Met prachtige cultuurlandschappen, verschillende musea en attracties trekt Drenthe elk jaar veel bezoekers. Om de positie van Drenthe ook op termijn te behouden is het beeld bij de verschillende overheden en ondernemers dat het imago van Drenthe verbreed moet worden. Daarom richt Marketing Drenthe zich op een stoerder en avontuurlijker imago. Een Formule 1 evenement past goed in dit plaatje. Dit positieve beeld komt ook terug in de gesprekken met belanghebbenden. Het belang van het TT Circuit en de binding met het imago van de provincie is door bijna elke gesprekspartner aangehaald. Hier past een Formule 1 evenement bij.

8) *Planning; Onderzocht moet worden wanneer de eerste F1 in Assen haalbaar is. In deze plannings moeten aanpassingen, maatregelen en besluitvormingsprocessen worden opgenomen.*

Hoewel door sommige partijen al voorzichtig mei 2019 genoemd als mogelijke datum voor de eerste Formule 1 in Assen is het algemene beeld dat deze datum vrij ambitieus is. Om dit te halen dient al in mei van dit jaar zekerheid te bestaan over het wel of niet doorgaan van de Formule 1 in Assen omdat dan de kalender voor volgend jaar wordt vastgesteld. Als deze datum niet wordt gehaald verschuift de kalender automatisch een jaar op. Definitieve besluitvorming op korte termijn is lastig. De betrokken overheden moeten voor die tijd een oordeel vormen, het evenement moet aan Nederland worden gegund en afspraken rondom de organisatie en het afdekken van de aanwezige financiële risico's moeten zijn geregeld. Het circuit moet bovendien tijdig conform specificatie zijn aangepast. Mogelijke organisatie van de Formule 1 in 2020 in Assen is vanuit dit perspectief realistischer.

9) *Inzet middelen overheid*

In de hoofdtekst is een overzicht opgenomen van de verwachte inzet van middelen door de overheid. Het gaat hierbij vooral om de inzet van middelen gericht op het handhaven van de openbare orde en het voorkomen van negatieve effecten voor de maatschappij. De belangrijkste kostenpost heeft betrekking op de benodigde politie-inzet.

10) *Netwerkanalyse; Welke partijen zijn nu betrokken of worden betrokken en wat is vervolgens hun rol.*

Om een Formule 1 Grand Prix in Assen te kunnen organiseren zijn een groot aantal partijen betrokken. In deze analyse is getracht om deze partijen en hun rol zo veel als mogelijk inzichtelijk te maken.



# Geraadpleegde bronnen

## Literatuur

- Centraal Bureau voor de Statistiek (2017)**, *Nationale Rekeningen 2016*, Voorburg/Heerlen.
- Decisio (2017)**, *Economische impact en haalbaarheid Formule 1 Circuit Zandvoort*. Amsterdam.
- 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*
- Ecorys (2016)**, *Toerisme in Drenthe in beweging. De economische betekenis van toerisme en recreatie in Drenthe*, Rotterdam.
- Ernst & Young (2011)**, *The economic impact of the 2011 Formula 1TM Australian Grand Prix*
- Gemeente Assen (2017)**, *Startnotitie omgevingsvisie. Mijn stad Assen, de agenda voor de omgevingsvisie*. Assen.
- Greyhill (2014)**, *The economic impact of Circuit of The Americas*.
- 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*.
- MKB Assen (2015)**, *Visie aantrekkelijke binnenstad Assen 2025 'Alles Draait Om Assen*. Assen.
- Provincie Drenthe (2014)**. *Collegeakkoord op hoofdlijnen, 2015-2019*. Assen.
- 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*.

## Internet

- Algemeen:** <https://www.fia.com>
- Overzicht van F1 races 2018:** <https://www.fia.com/events/fia-formula-one-world-championship/season-2018/2018-fia-formula-one-world-championship>
- Formula 1:** <https://www.formula1.com>
- LDP-International:** <http://www.ldp-int.com>
- Marketing Drenthe:** <https://www.drenthe.nl/marketing-drenthe>
- TT Circuit Assen:** <https://www.ttcircuit.com>

## Interviews

Gesprekspartner	Organisatie
Mvr. A. Crum	Marketing Drenthe
Dhr. R. Hoekstra	Natuur en Milieufederatie Drenthe
Dhr. B. de Vreede	Provincie Drenthe
Dhr. P. Oosterbaan	TT Circuit Assen
Dhr. J. Eising	TT Circuit Assen
Dhr L. van Dam	LDP International B.V.
Mvr. C. de Ruiter	De Bonte Wever
Dhr. R. Rozenbroek	Hof van Saksen
Mvr. H. Zingstra	Witter Zomer
Dhr. G. Lohuis	Gemeente Midden Drenthe
Dhr. R. Obbes	VVV Assen
Mvr. H. Meijer	Trip Advocaten & Notarissen



# Bijlagen

## Bijlage 1 Begrippenlijst

<b>Arbeidsjaar</b>	De gemiddelde contractuele arbeidsduur van een voltijdsbaan van werknemers op jaarbasis.
<b>Belastingen</b>	Door de overheid opgelegde, verplichte heffingen, zonder een direct aanwijsbare tegenprestatie, die dienen ter dekking van overheidsuitgaven.
<b>Binnenlands product</b>	Het totale inkomen dat door middel van productie in Nederland is gevormd. Het is daarmee gelijk aan de som van de toegevoegde waarden van alle bedrijfstakken. Wordt meestal bruto gebruikt en uitgedrukt in marktprijzen.
<b>Bruto productiewaarde</b>	De marktwaarde van de afgezette goederen en diensten, vermeerderd met de waarde van de goederen die aan de voorraad zijn toegevoegd.
<b>Bruto toegevoegde waarde</b>	Toegevoegde waarde inclusief afschrijvingen.
<b>Consumptieve bestedingen</b>	De goederen en diensten die gebruikt worden voor rechtstreekse bevrediging van individuele of collectieve behoeften
<b>Marktprijzen</b>	De waardering tegen marktprijzen is de prijs die de afnemer betaalt, dus inclusief handels- en vervoersmarges en de belastingen op productie en invoer, en exclusief de subsidies op productie en invoer. Wordt vooral gebruikt als waardering voor de toegevoegde waarde en het binnenlands product.
<b>Multiplier</b>	Vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt.
<b>Nationaal inkomen</b>	Alle inkomens die Nederlandse ingezetenen ontvangen op grond van hun deelname aan een (binnen- of buitenlands) productieproces, dan wel op grond van hun bezit van vermogenstitels, obligaties, leningen en spaartegoeden. Deze inkomens omvatten, onder andere, de beloning van werknemers, belastingen en subsidies op productie en invoer, rente, dividenden en niet-uitgekeerde winsten. Is gelijk aan de som van de primaire inkomens van alle sectoren. Het kan ook worden berekend als het binnenlands product plus de per saldo uit het buitenland ontvangen lonen, rente, dividenden etc. Dit wordt uitgedrukt in marktprijzen.
<b>Nationaal product</b>	De totale toegevoegde waarde die in Nederland wordt voortgebracht, plus de per saldo uit het buitenland ontvangen primaire inkomens. Is in waarde gelijk aan het nationaal inkomen. De reële verandering ervan is exclusief de invloed van de

ruilvoetverandering, dit in tegenstelling tot de reële verandering van het nationaal inkomen.

**Productiewaarde**

De marktwaarde van de afgezette goederen en diensten, vermeerderd met de waarde van de goederen die aan de voorraad zijn toegevoegd.



## Bijlage 2 Toelichting Input-output analyse

### *Wat is een input output tabel?*

Een input output tabel geeft een gedetailleerde beschrijving van de goederen en dienstenstromen in een regio of land welke verband houden met het productieproces. Door zijn vorm kan een input output tabel zowel horizontaal als verticaal worden gelezen. Op de regels van de tabel wordt namelijk een overzicht gegeven van de goederen en dienstenstromen vanuit de onderscheiden sectoren ("output"), terwijl de kolommen inzicht geven in de goederen en dienstenstromen naar de sectoren ("input").

De output of afzet van elke sector omvat de intermediaire leveringen (tussenproducten van sector naar sector) en de finale leveringen (uitvoer, consumptie, investeringen en voorraadvorming). De input of kostenzijde omvat de door andere sectoren geleverde intermediaire goederen en de primaire kosten (invoer, afschrijvingen, indirecte belastingen minus subsidies, lonen en salarissen en overig inkomen). Aldus verschaft de input output tabel voor de economische sectoren van het gebied waarop de tabel betrekking heeft, een volledig overzicht van de afzet en kostenstructuur.

### *Uitwerking van een voorbeeld*

Ter verduidelijking van het voorgaande is hieronder een fictieve regionale I/O tabel weergegeven.

Tabel b.23.1. Voorbeeld IO-tabel

Sectoren	(1) leveringen aan				(2)	(3)	(4)	
	a	b	c	d	Totaal intermediair	Finale levering	Productie Totaal	
(1) Levering van	a	10	12	14	7	43	57	100
	b	8	9	0	3	20	30	50
	c	3	4	10	9	26	14	40
	d	2	1	10	1	14	31	45
(2) Subtotaal		23	26	34	20	103	132	235
(3) Invoer		27	14	0	15	56		
(4) Toegevoegde waarde		50	10	6	10	76		
(5) Totale productie		100	50	40	45	235		

De leveringen van een sector in de regio bestaan uit de leveringen aan sectoren a t/m d in dezelfde regio ofwel de intermediaire leveringen (kolom (1)) en leveringen aan de finale vraag in de regio en daarbuiten (kolom (3)). De intermediaire leveringen zijn die leveringen die in de toegeleverde sector mede als input dienen voor de voortbrenging van het eindproduct. Zo levert bijvoorbeeld sector a 10 eenheden aan zichzelf (de interne leveringen), 12 eenheden aan b, 14 aan c en tot slot 7 eenheden aan sector d. Het totaal van de intermediaire leveringen van sector a bedraagt 43 (kolom (2)).

De finale leveringen (kolom (3)) zijn die goederen en diensten die het eindproduct vormen van het totale productieproces per sector. De finale leveringen kunnen bestaan uit:

- Consumptiegoederen voor de gezinshuishoudingen in de regio;
- Investeringsgoederen voor de bedrijven in de regio;
- Export, onderverdeeld in export naar overig Nederland en het buitenland;
- Goederen, geleverd aan de overheid in de regio;
- En tot slot kunnen er mutaties in de voorraadvorming plaatsvinden.

De totale productie van een sector (kolom (4)) bestaat dan uit het totaal van de intermediaire en de finale leveringen. De kostenstructuur van een sector, weergegeven door de kolommen van de sectoren, bestaat uit:

- De leveringen van grondstoffen en halffabricaten door de sectoren in de regio, hieronder zijn eveneens de interne leveringen begrepen;
- De primaire kostencategorieën bestaande uit: de invoer van goederen onderverdeeld in invoer vanuit andere regio's (regel (3)) en de toegevoegde waarde (regel (4)), welke onderverdeeld kan worden in de kostencomponenten lonen en salarissen (inclusief de sociale lasten), het winstinkomen en de afschrijvingen.

Het totaal van alle kostencomponenten is per sector vermeld op regel (5). Het totaal van de inputs is gelijk aan de omvang van de totale productie. Per sector geldt, dat het totaal van de kostencomponenten (de inputs) gelijk is aan het totaal van de afzetcomponenten (de outputs). De productie van alle sectoren tezamen vormt de totale productie in de economie. In het voorbeeld is dit gelijk aan 235 eenheden.

#### *Toepassingsmogelijkheden*

Indien men erin slaagt voor elk van de onderscheiden sectoren gegevens te verzamelen over de volgende (zie onderstaande opsomming) gegevens, dan beschikt men over een kwantitatieve set van gegevens van de betreffende economie die zich uitstekend leent voor een beschrijvende analyse van de structuur en de ontwikkeling van het economisch proces.

- Intermediaire kosten (leveringen door andere sectoren),
- Intermediaire leveringen (aan andere sectoren),
- Primaire kosten,
- Finale leveringen,

Een belangrijke toepassingsmogelijkheid van de input output tabel berust daarnaast op de verbanden die er bestaan tussen de omvang van de finale productie van één bepaalde sector en de productie omvang van alle sectoren welke door het leveren van intermediaire goederen bijdragen in de totstandkoming van de productie van eerst bedoelde sector. Meer in het bijzonder is het dan op basis hiervan mogelijk de effecten na te gaan van een bestedingsimpuls in de vorm van bijvoorbeeld een stijging van de vraag naar investeringsgoederen, voor de gehele economie. Een toeneming van de vraag heeft immers niet alleen een direct effect op de productie van een bepaalde sector maar daarnaast door de vereiste toeleveringen ook indirecte effecten in alle mogelijke andere sectoren. Ook deze sectoren zijn op hun beurt afhankelijk van (weer andere) sectoren, die eveneens toeleveringen nodig hebben, etc. De indirecte effecten worden wel steeds kleiner zodat het gehele proces tot een einde komt. De som van alle indirecte effecten vormt het totale indirecte effect 1. De extra toeneming van de vraag in alle mogelijke sectoren wordt doorwerking genoemd. Dankzij dit doorwerkingseffect leidt een extra besteding van 1 euro tot een totale stijging van de economische transacties met meer dan 1 euro. De verhouding tussen het uiteindelijk effect en de impuls heet multiplier.

Een multiplier is dus een vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier met een waarde van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt. De effecten kunnen daarbij zijn uitgedrukt in termen van werkgelegenheid (er is dan sprake van een werkgelegenheidsmultiplier) doch ook in termen van bijvoorbeeld productie, import en toegevoegde waarde.

Deze multipliers kunnen van sector tot sector verschillen. In sectoren waarin veel wordt ingevoerd of de winstopslag hoog is, is de multiplier relatief laag. Naarmate de economie van een regio een meer "open" karakter heeft, zal de verwevenheid met sectoren buiten de regio sterker zijn. Een belangrijk deel van de indirecte effecten van een bepaalde impuls zal dan, zoals dat heet, "weglekken" naar andere regio's. Een verandering van de omvang van de productie van een bepaalde sector heeft dan weinig of zelfs hoegenaamd geen doorwerkingseffecten op de productieomvang in de andere sectoren van de betreffende regio. Met andere woorden de productiemultipliers zullen niet hoog zijn.

Het voorgaande betekent derhalve dat door input-output analyse zicht kan worden gegeven op de directe en indirecte effecten van een bestedingsimpuls in termen van productie, werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

## Bijlage 3 Formule 1 races tussen 2018 en 2014

Tabel 0.1 F1 races tussen 2018 en 2014

Grand Prix	Circuit	2018	2017	2016	2015	2014
Australië	Melbourne	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
China	Shanghai	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bahrein	Manama	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Azerbeidzjan	Bakoe	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
Spanje	Barcelona	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Monaco	Monte Carlo	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Canada	Montreal	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Frankrijk	Le Castellet	Ja	Nee	Nee	Nee	Nee
Oostenrijk	Spielberg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Groot-Brittannië	Silverstone	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Duitsland	Hockenheim	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja
Hongarije	Boedapest	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
België	Spa-Francorchamps	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Italië	Monza	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Singapore	Singapore	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Rusland	Sochi	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Japan	Suzuka	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Verenigde Staten	Austin (TX)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mexico	Mexico-Stad	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee
Brazilië	São Paulo	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Abu Dhabi	Abu Dhabi	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Maleisie	Kuala Lumpur	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja

Bron: [www.fia.com](http://www.fia.com)





## Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.





Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W** [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

***Sound analysis, inspiring ideas***