

Er begon een lange periode van getouwtrek en procedures. Het Zandvoortse circuit moest dicht en dan weer open, al naar gelang de electorale uitkomsten.

RACEN AAN ZEE

Koen Vergeer

Bijna een halve eeuw geleden stapte ik als jochie in Zandvoort met mijn vader en zus uit de trein. Het was zomer. We gingen dit keer niet naar het strand, maar liepen in de richting van de duinen mee met de stroom aan mensen die eruit zagen als racefans: met vlaggen, jacks, Ferrari-badges en koelboxen. Op de Burgemeester van Alphenstraat was daar de milde wind van zee. Vlaggen wapperden, er klonken zelfs al motoren. Er was iets groots op handen: De Grote Prijs van Nederland. Het decor, de verwachtingen... het was allemaal overweldigend nog voor ik één auto had gezien.

Nog iedere keer wanneer ik van het station naar het Zandvoortse circuit wandel, vind ik die sensatie terug, van iets speciaals: racen aan zee. Komt het door de zee zelf? Het vakantiegevoel? Het heeft te maken met het licht, de wind en de ruimte. Vrijheid. Racen aan zee... het heeft een extra charme. Je denkt aan scheurende bolides over boulevards, mooie zomerhuizen op het duin, terrasjes, zand. Wanneer ik het probeer in één woord te vangen: *mondain*. Een woord uit de negentiende eeuw, dat nog mocht voortleven in de twintigste: werelds, toonaangevend, levenswijs, luxueus en frivol.

Anderhalve eeuw geleden kwam het kusttoerisme



Start van de eerste race in 1939 op het stratencircuit in Zandvoort. Links de latere winnaar C.J. Rijshouwer in een DKW (nr. 5). Bron: Archief Genootschap Oud Zandvoort.

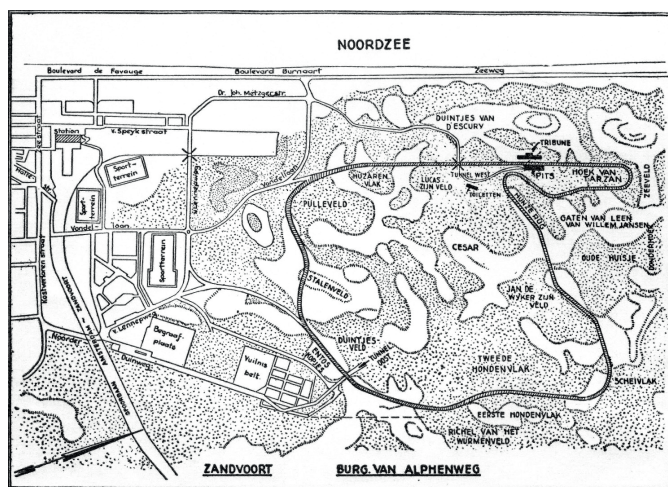
Maar ook noordelijker begonnen kustplaatsen ermee. Deauville in Normandië, Dieppe, Oostende. In 1902 organiseerde Scheveningen een Concours d'Elegance, en in 1906 zelfs een heuse snelheidswedstrijd, gewonnen door de 18-jarige Ier Bill Guinness in een Darracq, op de boulevard onder de pier door, die destijds nog recht voor het Kurhaus lag; 1 km in 33.4 sec. Van hetzelfde spektakel in 1922 bestaan filmbeelden. Mannen met strohoeden en krullende snorren, dames in flamboyante jurken met dito hoeden, parasols en rieten stoelen, *Art-deco*-balustrades: sluimert dit romantische, vooroorlogse tijdverdrijf voor 'enk'le fijne luiden' nog altijd in die drie woorden: racen aan zee?

Tijdens de Grand Prix van 1970 verongelukte Piers Courage dodelijk in de duinen; zijn wagen was bij Tunnel Oost van de baan geraakt en volledig uitgebrand.

Het fundament

Misschien jaloers op de aandacht en de omzet die de luxe en snelle automobielen voor Scheveningen wisten te genereren, vatte burgemeester Van Alphen het plan op ook een autorace te organiseren in zijn badplaats, Zandvoort.

Op 3 juni 1939 was het zover. Aan de rand van het



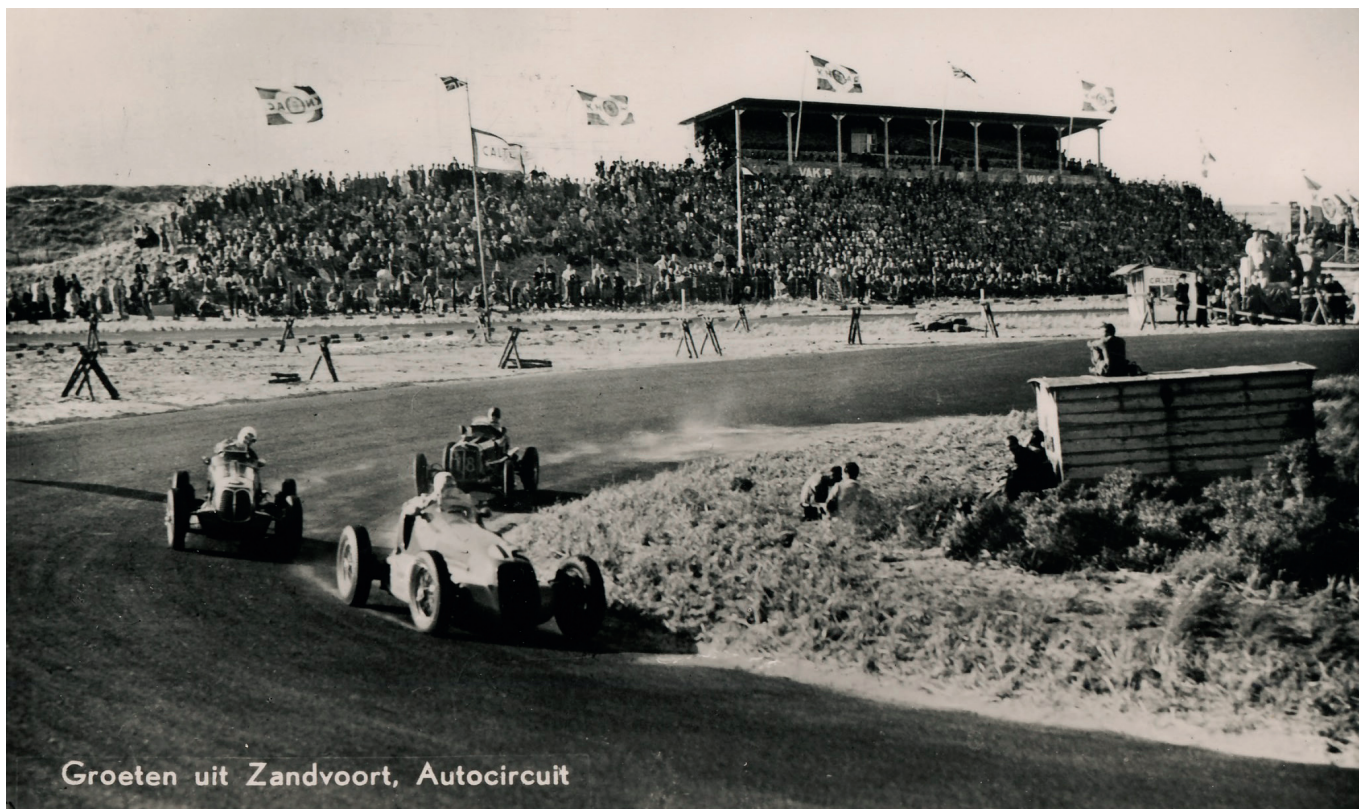
Plattegrond van het circuit met zijn historische namen. Dit circuit was in gebruik van 1948 tot 1973. Bron: Archief Genootschap Oud Zandvoort.

dorp, waar juist nieuwe wegen werden gerealiseerd, werd een tijdelijk circuit aangelegd. Een achtvormige lus, afgebakend met strobalen, met start en finish op de huidige Van Lennepweg. Er was een houten tribune voor 2000 mensen, en een comfortabel terras voor hoogwaardigheidsbekleders en eregasten. Er werd geracet in verschillende klassen en ook hiervan bestaan nog filmbeelden. Z.K.H. Prins Bernhard, racieliefhebber en een goede bekende van Enzo Ferrari, reikte na afloop van de belangrijkste race, de Prijs van Zandvoort voor Sportwagens boven 1500 cc, de lauweren uit aan de winnaar: Piet Nortier in een BMW 328. Tussen de races door gaven Manfred von Brauchitsch en Hans Stuck demonstraties met een Mercedes Grand Prix-racer en een Auto Union snelheidsrecordwagen. Het toppunt van Duitse technologie. De hakenkruisen waren discreet weggelaten.

‘Een luisterrijke dag!’ concludeerde de KNAC in haar huisorgaan.¹ ‘Door deze, op bescheiden schaal door de KNAC georganiseerde nationale races, is de weg gebaad voor een grootschen opzet van internationale wedstrijden.’

Maar de oorlog kwam ertussen. Ook Zandvoort moest met lede ogen toezien hoe de kustlijn werd verwoest, om plaats te maken voor de *Atlantikwall*. Een deel van de bevolking werd geëvacueerd, de duinen werden *Sperrgebiet* en de boulevard met vele prachtige hotels en pensions werd compleet weggevaagd. Burgemeester Van Alphen had echter nog steeds een circuit in gedachten en vroeg de Duitsers of het puin niet kon worden gebruikt voor een fraaie *Paradestrasse* voor de *Wehrmacht*, langs de kust. Zo werd al in de oorlog het fundament gelegd voor het lange rechte stuk van het latere circuit.

1 *De Auto* (8 juni 1939).



De eerste race op het circuit, 7 augustus 1948, met vooraan de latere winnaar Prins Bira in zijn Maserati. Bron: Archief Genootschap Oud Zandvoort.

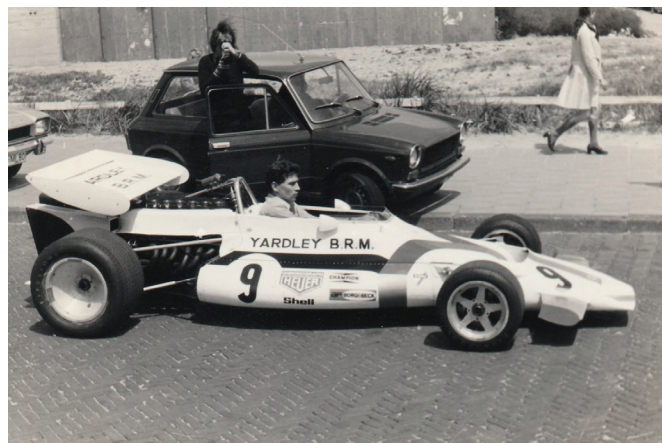
Een plek op de racekalender

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de racerij in Nederland langzaam weer op gang. Op het Zandvoortse stratencircuit werden in 1946 en 1947 motorraces verreden. Ondertussen werd er gewerkt aan een permanent circuit: een ruim vier kilometer lang traject dwars door de duinen, met uitdagende hoogteverschillen en snelle bochten. Enkele van deze bochten maken nog altijd deel uit van het huidige circuit, zoals de 180 graden-Tarzanbocht, de Hunzerug (een steile klim) en het Scheivlak. Andere delen, zoals het snelle Hondenvlak, de sectie Tunnel Oost en Bos Uit, hebben inmiddels plaats gemaakt voor andere toeristische attracties.

Uitgerekend een slecht gefundeerde vangrail werd Roger Williamson fataal.

Op 7 augustus 1948 werd het circuit officieel geopend en ingewijd met de Grote Prijs van Zandvoort. De organisatie was overgelaten aan de meer ervaren British Racing Drivers Club. De race bestond uit twee heats over 24 ronden en een finale over 40 ronden. Er waren vijftien deelnemers in veelal vooroorlogse Alfa's, Maserati's, ERA's en Bugatti's. De wedstrijd

werd na een flinke strijd nipt gewonnen door Prins Birabongse Bhanudej Bhanubandh, neef van de koning van Siam, in een Maserati 4CL. Zijn gemiddelde snelheid bedroeg 117,6 km/u. Een jaar later was de winnaar Luigi Villorosi in een Ferrari 125, met een gemiddelde van 123 km/u. In de loop der jaren kreeg de race steeds meer een vaste plek op de Formule 1-kalender. Eind mei, begin juni, ergens tussen Monaco en Spa-Francorchamps. Zandvoort werd een van de klassieke circuits van de Formule



De BRM van Jo Siffert in 1971, door de straten van Zandvoort op weg naar het circuit. Foto: Arie Koper.

1-sport. Het kon dan wel niet bogen op een lange vooroorlogse racegeschiedenis, zoals Monza, Monaco en Spa, het had wel die sfeer.

Het circuit Zandvoort werd intussen ook hét decor

voor alle nationale races, in *sportscars* en toerwagens in alle verschillende klassen. Tijdens een van die wedstrijden in 1957 viel het eerste dodelijke ongeval te betreuren: Dr. W. Gerlach verongelukte in de bocht die later naar hem werd vernoemd. Maar de Formule 1, en het komen en gaan van deze koningsklasse, werd bij uitstek een graadmeter voor de toestand van het circuit.

Hoogtijdagen

De jaren zestig waren de hoogtijdagen voor het circuit. De Formule 1 had toen een formaat dat Zandvoort uitstekend paste. Er werden nog geen exorbitante eisen gesteld wat betreft financiën of infrastructuur. De Formule 1 ontsteeg in wezen nauwelijks het niveau van een clubrace. Er heerste een ongedwongen sfeer. Er waren nog geen omvangrijke pitboxen, de teams prepareerden hun auto's in garages in het dorp. Op de ochtenden voor de trainingen en de races reden de racewagens door de straten van Zandvoort naar het circuit.

Ook de coureurs waren 'in het wild' te zien. Cedric Selzer, een van de monteurs van het Lotus-team, herinnert zich een hilarische vrijdagavond in 1963 met regerend wereldkampioen Graham Hill: 'Om een of andere reden hoefden we niet tot diep in de nacht door te werken. En omdat ons hotel tegenover de garage was, besloten Derek Wild en ik om ons daar even op te frissen. Toen we aankwamen troffen we Graham Hill met een paar mensen. Graham riep ons om hem en zijn vrienden te vergezellen. Hij had een enorm repertoire rugbyliederen. We zongen allemaal mee, het was dikke pret. Na een tijdje vond Graham dat we genoeg lawaai hadden gemaakt in het hotel en omdat het een mooie avond was, stelde hij voor te gaan zwemmen in zee. We renden allemaal naar het strand, de meiden gingen mee, en Graham riep dat alle kerels hun kleren uit moesten trekken voor een



De voorkant van het officiële programma van de Grand Prix uit 1973. Archief Koen Vergeer.

duik in zee. Het was ijskoud. Tim Parnell was niet zo happig en had zijn onderbroek aangehouden. Helaas voor hem hing na afloop alles wat hij had onder uit zijn onderbroek – de meiden lagen dubbel.’²

Ongelukken

De Formule 1 werd groter, professioneler. Met de opkomst van de massamedia ontdekten grote sponsors de sport. Tegelijk werden de auto's sneller, dankzij grotere motoren en de aërodynamica. De teams pasten niet meer in de lokale garages, en als de auto's zelf naar het circuit hadden moeten rijden had de onderkant eraf gelegen.

Met de hogere snelheden werd de racerij ook gevaarlijker. Tijdens de Grand Prix van 1970 verongelukte de 28-jarige Brit Piers Courage dodelijk in de duinen. Zijn wagen raakte bij Tunnel Oost van de baan en brandde volledig uit, met de coureur nog aan boord. Omdat er internationaal steeds meer van dit soort ongelukken gebeurden, begonnen de coureurs eisen te stellen inzake de veiligheid van de circuits. In 1972 werd Zandvoort dan ook afgekeurd door een delegatie onder leiding van wereldkampioen Jackie Stewart. Er moesten overal vangrails

² Selzer, Cedric. *If You Have Come Second You Have Lost. Winning the World Championship with Jim Clark*. Selzer, 2013: 100.

komen die de auto's bij crashes opvingen en op de baan hielden.

Na een grote investering had Zandvoort in 1973 weer een Grand Prix. Maar uitgerekend een slecht gefundeerde vangrail werd dat jaar Roger Williamson fataal. Opnieuw een brand met de coureur bekneld in de auto, op nagenoeg dezelfde plek als waar Courage was verongelukt. Precies de plek waar mijn vader, mijn zus en ik in totale onwetendheid waren gaan staan om naar de race te kijken. In 1999 schreef ik daarover: 'Ik denk wel eens dat die eerste acht ronden van de Grote Prijs van Nederland het hoogtepunt van mijn hele leven zijn geweest. Nooit meer is mijn geest zo geopend geweest, zo helder bewust en onbevangen tegelijk. Dat elfjarige kind met zijn grootse verwachtingen van het leven is in elk geval de reden waarom ik me nooit meer zal kunnen losmaken van de Formule 1. Maar even vaak vraag ik me af hoe het verder zou zijn gegaan, wanneer er niets gebeurd was (...). Zou de extase alleen maar groter geworden zijn en was ik vervuld van de Formule 1 naar huis teruggekeerd? Ik zal het nooit weten. Ik kwam thuis met een dode.'³

Dodelijke ongelukken gebeurden niet alleen in de Formule 1. In 1968 was Chris Lambert al verongelukt in een Formule 2-auto, op diezelfde plek. En in 1975 crashte ook Roelof Wunderink nabij Tunnel Oost met een F5000-bolide, een crash die het einde van zijn raceloopbaan inluidde. In 1979 verongelukte Nederlands race-icoon Rob Slotemaker dodelijk in een Chevrolet Camaro. Een jaar later ontsnapte Formule 1-coureur Derek Daly aan de dood met een gigantische klapper in de Tarzanbocht, wat twee jaar later nog eens werd overgedaan door René Arnoux.

Met de stormachtige carrière van Max Verstappen gaan er stemmen op om Zandvoort terug te krijgen op de Formule 1-kalender.

Decibellen

In de jaren tachtig nam van alle kanten de druk op het circuit toe. Het Formule 1-circus stelde steeds hogere eisen. Het organiseren van een Grand Prix kostte inmiddels miljoenen. In 1985 vond de laatste Formule 1 Grand Prix op Zandvoort plaats. Winnaar:

Niki Lauda in een McLaren, met een gemiddelde snelheid van 193 km/u.

Ook vanuit de politiek kwam Zandvoort onder vuur te liggen. Milieu-activisten hadden bezwaar tegen het lawaai dat van het circuit kwam. Er begon een lange periode van getouwtrek en procedures via allerlei gremia. Het circuit moest dicht en dan weer open, al naar gelang de plaatselijke electorale uitkomsten. Toen er in 1985 ook nog eens plannen voor een bungalowpark opdoken, werd het circuit gered met een drastisch ingekorte versie. De vervloekte sectie Tunnel Oost verdween voorgoed onder golfbaan en bungalowpark.

Tot ver in de jaren negentig werd er gesteggeld over vergunningen, randvoorwaarden en toegestane decibellen. Eind jaren negentig werd het circuit weer uitgebreid tot een lengte van 4,3 km. Formule 1-fans herinneren zich nog altijd met kippenvel de zomerdag in 1996 dat Jos Verstappen met een demonstratie in zijn Arrows het Formule 1-gevoel weer terugbracht naar de duinen.

Historic Grand Prix

Wat is er nog over van dat ooit zo chique, zorgeloze racen aan zee? 'Een luisterrijke dag!' jubelde de KNAC in 1939. Profetisch. Het circuit van Zandvoort heeft tegenwoordig een aantal zogenaamde geluidsdagen, waardoor er een beperkt aantal grotere (lees: lawaaierige) evenementen kan worden georganiseerd. Jarenlang vonden er de Masters of Formula 3 plaats, in een tijd dat deze klasse dé springplank was naar de Formule 1. De Deutsche Tourenwagen Meisterschaft keert jaarlijks terug, met een uitgebreid programma. Sebastian Vettel, Lewis Hamilton en Nico Rosberg waren allemaal van nabij te zien op Zandvoort, vóór ze hun stempel drukten op de Formule 1. De coureurs zijn zeer te spreken over het uitdagende circuit, waarbij met name het goede oude Scheivlak wordt geroemd. In één adem noemen ze ook altijd de fijne sfeer in de badplaats.

Met de stormachtige carrière van Max Verstappen gaan er weer stemmen op om Zandvoort terug te krijgen op de Formule 1-kalender. Het lijkt zeer onwaarschijnlijk. De investeringen om het circuit veilig en toegankelijk genoeg te maken voor het megacircus dat de Formule 1 tegenwoordig is, zullen enorm zijn. Laat staan de sommen die nodig zijn om het evenement alleen al te mógen organiseren.

De tijden van chic en zorgeloos zijn voorbij. Flamboyante hoeden zijn er alleen nog op Prinsjesdag.

³ Vergeer, Koen. *De Formule 1-fanaat*. Amsterdam: Atlas, 1999.



Start van de Grand Prix van 1958, met in het midden de latere winnaar Stirling Moss in een Vanwall (nr. 1). Bron: Archief Genootschap Oud Zandvoort.

Terwijl ik deze regels schrijf, wordt bekend dat Prins Bernhard, kleinzoon van de Prins die al in 1939 aanwezig was, het circuit heeft opgekocht. Bernhard jr. is een gedegen ondernemer, dus wie weet breken er nieuwe tijden aan. 'Voor een Prins gaan er nu eenmaal deuren open die voor anderen gesloten blijven', mijmeren lokale politici.⁴ Sommige zaken veranderen nooit.

Intussen waait de wind nog steeds van zee, het gevoel van vakantie en vrijheid verdwijnt niet zomaar. Tegenwoordig stap ik aan het eind van elke zomer uit de trein op weg naar de historische Grand Prix, georganiseerd door de Historische Auto Ren Club. Een evenement dat meer en meer uitgroeit tot een klassieker op de kalender van de historische autosport. Auto's uit de hoogtijdagen van Zandvoort razen weer door de duinen. Regelrechte museum-

stukken, die in de paddock voor het publiek van nabij te bewonderen zijn.

Een aanrader.

Met dank aan: Arie Koper en het Genootschap Oud Zandvoort.

Bronnen

Buwalda, Dirk, e.a. *100 jaar autosport, 50 jaar circuit Zandvoort*. Amsterdam: NBI Publications, 1998.

Pater, Ben de, en Tom Sintobin (red.). *Koninginnen aan de Noordzee, Scheveningen, Oostende en de opkomst van de badcultuur rond 1900*. Hilversum: Verloren, 2013.

Selzer, Cedric. *If You Have Come Second You Have Lost, Winning the World Championship with Jim Clark and other stories*. Eigen beheer, 2013.

Vergeer, Koen. *De Formule 1-fanaat*. Amsterdam: Atlas, 1999.

⁴ 'Brokkenpiloot Bernhard is nu de baas van Zandvoort.' Op: *AD.nl* (6 februari 2016).