

Nieuw elan voor de Nederlandse autosport

In februari werd het racecircuit van Zandvoort verkocht aan Chapman Andretti Partners B.V. van Menno de Jong en prins Bernhard van Oranje. De nieuwe eigenaren willen de autosport in Nederland nieuw leven inblazen. Kandidaat-notaris Jules van de Winckel begeleidde de transactie, die vertraging opliep door de ziekte van de prins. 'Dat relativiseert toch wel zo'n zuiver materieel proces.'

TEKST Tatiana Scheltema | BEELD Truus van Gog

Heel Nederland of liever gezegd de hele wereld juichte vorige maand over de spectaculaire overwinning van Formule 1-coureur Max Verstappen bij de Spaanse Grand Prix op het circuit van Barcelona. Met zijn achttien jaar was Verstappen de jongste winnaar aan een Formule 1-race ooit. Voor ondernemers Menno de Jong en prins Bernhard van Oranje van Chapman Andretti Partners B.V. was het al helemaal een feestje. Sinds februari zijn zij de trotse eigenaren van het Circuit van Zandvoort dat ze, mede met hulp van Verstappen, nieuw leven willen inblazen, bijvoorbeeld door er evenementen te organiseren als 'Familie Racedagen, *driven by* Max Verstappen'. Sinds de zege in Barcelona vliegen de kaarten voor dit evenement begin juni over de toonbank, liet sponsor Lidl al weten.

LANDMARK

De naam van het bedrijf van De Jong en Van Oranje verwijst naar Colin Chapman, oprichter van het legendarische Britse raceautomeerk Lotus en de beroemde coureur Mario Andretti, winnaar van onder andere twaalf Formule 1-races. De Jong en Van Oranje kochten het terrein in februari voor een onbekend bedrag van Hans Ernst, die het circuit 27 jaar lang had geëxploiteerd. Rond de transactie hing een zeldzaam harmonieuze sfeer, vertelt begeleidend kandidaat-notaris Jules van de Winckel

van NautaDutilh die de kopers adviseerde, samen met onder anderen advocaat Gaïke Dalenoord, een studievriend van de prins en diens zakenpartner. 'Partijen waren heel erg coöperatief, er was een goede verstandhouding tussen verkoper en kopers. Dat had alles te maken met hun gedeelde passie voor de racesport. De kopers zagen het niet alleen als zuivere investering – het ging ook niet zozeer om geld. Eerder om de liefde voor het circuit en de autosport, en de wil om dit landmark van nieuw elan te voorzien. Dat maakt toch dat zo'n transactie heel prettig verloopt, en dat problemen gemakkelijker worden opgelost. De sfeer tussen de juridische adviseurs was dan ook erg goed.'

SPECTACULAIR

Zowel verkoper als kopers werden bijgestaan door een groot kantoor: verkoper Hans Ernst door Baker&McKenzie, Chapman Andretti Partners door NautaDutilh, vertelt Van de Winckel, maar de *closing* werd uiteindelijk gedaan door het Zandvoortse eenmanskantoor van notaris Frank van der Valk. 'Het was een mooie coproductie tussen twee grote kantoren aan de ene kant en een lokale notaris aan de andere kant. Een transactie waarbij alleen grote kantoren zijn betrokken, verloopt toch altijd extreem zakelijk. Je mailt en belt voornamelijk met elkaar. De betrokkenheid van zo'n lokale notaris, die weer een heel andere werkwijze hanteert dan een notaris van een groot kantoor, en een zeer persoonlijke

'De betrokkenheid van zo'n lokale notaris en een zeer persoonlijke closing maakten het een bijzondere, atypische transactie'

closing maakten het een bijzondere, atypische transactie.'

De *closing* zélf zal Van de Winckel ook niet snel vergeten – hij had hem bijna gemist. 'Het was op locatie, in een skybox van het circuit, met een mannetje of twintig. Dat is natuurlijk wel spectaculair: om tussen het geluid van auto's die op dat moment aan het racen zijn zo'n deal te beklinken. Ik ging er samen met een kantoorgenote naartoe in de Landrover Discovery van weer een andere kantoorgenote, alleen: die begaf het vijfhonderd meter vóór we het circuit opreden. Dus wij moesten, direct na de *closing*, de ANWB bellen.'

STOFFIGE TROEP

Voor rallyliefhebbers is de romantiek rond de deal van heel andere aard. Toen het nieuws van de transactie bekend werd, zoemde er door de media maar één vraag: gaat het de nieuwe eigenaren lukken om de Formule 1-races weer terug te krijgen naar Zandvoort? De laatste Formule 1-race werd in 1985 in Zandvoort verreden en het circuit lag er toen al behoorlijk afgetrapt bij. De tribunes en opstallen waren dermate verwaarloosd dat de racebaan volgens de internationale auto-federatie (FOCA) ongeschikt was om nog een Formule 1-race te faciliteren. Topman van de federatie Bernie Ecclestone had in datzelfde jaar weliswaar de rechten voor de Grand Prix



van Zandvoort gekocht, maar kwalificeerde het circuit volgens *NRC Handelsblad* niettemin als een 'stoffige troep' en ongeschikt voor de Formule 1.

De toenmalige eigenaar Vermeulen zat in een lastig parket. Sinds de aanleg, in 1948, had het circuit voor- en tegenstanders gekend. Liefhebbers van rust en stilte in het Kennemerduinlandschap hadden zich altijd tegen de lawaaierige racesport verzet. Met de Wet Geluidhinder uit 1979 kregen zij een krachtig wapen in handen: het circuit mocht alleen nog races organiseren als daarvoor een vergunning was afgegeven door Gedeputeerde Staten. Begin jaren tachtig hadden Vermeulen én de gemeente Zandvoort grootse plannen om het circuit te renoveren, alleen zou het zonder vergunning wel heel lastig worden om geldschietters te bewegen tot de broodnodige

investeringen. Maar de Provinciale Milieufederatie tekende bezwaar aan tegen de vergunning en had een succesvolle lobby op het door PvdA gedomineerde provinciehuis gevoerd. 'Een clubje provinciale bazen/ nam Zandvoorts circuit mooi te grazen/ ho, ho, riep men wijs/ grand prix voor geen prijs/ nu hoor je héél Zandvoort dus razen', schreef *De Telegraaf* in 1983.

De eigenaren en de gemeente lieten het er niet bij zitten en gingen in beroep. Volgens het circuit was de Formule 1 een 'kermis die één keer per jaar wordt gehouden. Dat moet dan ook als een bijzondere bedrijfsomstandigheid worden aangemerkt'. Ook was Vermeulen bereid om het tracé vierhonderd meter naar het noorden te verplaatsen. De Raad van State gaf hem uiteindelijk zijn zin: de vergunning werd alsnog verstrekt, aangezien 'een aantal



bepalingen te beperkend werd geacht voor een verantwoorde exploitatie'. Daarmee kon de volgende eigenaar, Hans Ernst, aan de slag. En tegen de eeuwwisseling was het circuit er weer bovenop, al draaide het vooral op inkomsten uit bedrijfs- en andere evenementen. Ook de almachtige internationale autofederatie is nog niet overstag: het circuit voldoet nog altijd niet aan de strenge FOCA-normen. Daarvoor is een nieuwe opknopbeurt nodig. Het succes van Verstappen zou het voor Chapman Andretti Partners B.V. weleens heel gemakkelijk kunnen maken om investeerders ervan te overtuigen in de buidel te tasten.

TEGENSLAG

Toch zijn de ambities van de nieuwe eigenaren geen reden geweest om de structuur van de onderneming – anders dan fiscaal – ingrijpend te wijzigen, zegt kandidaat-notaris Van de Winckel. 'Op het terughalen van de Formule 1 naar Nederland is in de juridische structuur niet expliciet voorgesorteerd. Binnen de huidige structuur zou dat trouwens ook heel goed kunnen.'

Het enige echte probleem tijdens de transactie was dan ook niet van juridische aard, en al helemaal niet juridisch op te lossen. 'Toen de onderhandelingen al liepen – ik was er toen nog niet bij betrokken – werd Bernhard van Oranje heel erg ziek, waardoor de transactie lang heeft stilgestaan. Dus als je praat over *set back* of tegenslag, was het dat. Als een van de partijen zo iets overkomt, is dat heel verdrietig. Zijn volledige herstel was, zoals Gaike Dalenoord het omschreef, dan ook *by far* het beste moment van de deal. En het heeft de doorlooptijd natuurlijk enorm beïnvloed. Maar wat veel belangrijker is: het relateert zo'n zuiver materieel proces enorm.' ■