



Evaluatierapport Sail Den Helder 2023



“Sail blaast de wind in de zeilen van Den Helder: Dè plek voor windenergie” [Citymarketing krant –uitgave 8 juni 2023]

“Sail - Vrolijke vlaggen wijzen bezoekers de weg” [NHD/Helderse Courant – Regio 28 juni 2023]

“Bijzondere burenen te zien tijdens Sail” [NHD/Helderse Courant – Regio 28 juni 2023]

“Een huis van afval, ook dat is te zien tijdens Sail Den Helder” [NHD – 29 juni 2023]

“Taptoe - Indrukwekkend optreden van Marinierskapel samen met The Band of HM Royal Marines” [NHD/Helderse Courant – Regio 29 juni 2023]

“Nat maar warm welkom” [NHD/Helderse Courant - 30 juni 2023]

“Imposante Crew Parade” [NHD/Helderse Courant - Regio 1 juli 2023]

“Sail is een feestje voor iedereen – Slechtiend? Dan nog kun je genieten van tallships” [NHD/Helderse Courant - Regio 1 juli 2023]

“Boten van plastic afval vallen op tijdens Sail” [NHD/Helderse Courant - Regio 1 juli 2023]

“Tienduizenden bezoekers met pendelbussen naar centrum” [NHD/Helderse Courant - Regio 1 juli 2023]

“Uittocht: Duizenden tevreden mensen zwaaien tallships uit vanaf Helderse dijk – Hoop dat ze terugkomen” [NHD/Helderse Courant - Regio 3 juli 2023]

“Fantastisch als je stad op zo'n manier in de spotlights komt” [NHD/Helderse Courant - Regio 3 juli 2023]

“Van mij mag het elke week wel Sail zijn” [NHD/Helderse Courant - Regio 4 juli 2023]

“Het grote wachten op de volgende Sail is begonnen” [NHD/Helderse Courant - Regio 4 juli 2023]

[https://saildenhelder.nl/nieuws/clean2anywhere-presenteert-duurzame-projecten-op-sail-den-helder/Onze belangrijke rol tijdens SAIL? Onze boot had belangrijke vracht! | Clean2Anywhere | Ep.11](https://saildenhelder.nl/nieuws/clean2anywhere-presenteert-duurzame-projecten-op-sail-den-helder/Onze%20belangrijke%20rol%20tijdens%20SAIL?Onze%20boot%20had%20belangrijke%20vracht!)





INLEIDING


Op 28 juni bij de Pre-Sails in Oudeschild, Den Oever en Kolhorn, en van donderdag 29 juni tot en met zondag 2 juli 2023, was de Noordkop in de ban van Sail Den Helder 2023. Een 37-tal indrukwekkende grote Tall Ships en kleinere zeilschepen onder de paraplu van Sail Training International en 172 bijzondere schepen van het Nederlands Varend Erfgoed lagen afgemeerd in de havens van Den Helder, vele na een bezoek aan de rede van Texel of de havens van Oudeschild, Den Oever of Kolhorn. De schepen waren uit 14 verschillende landen en van 3 continenten naar Den Helder gekomen. Den Helder was de starthaven voor de Tall Ships Races 2023. De internationale vloot van Tall Ships is op maandag 3 juli 2023 begonnen aan hun race in Noordwest-Europa waarbij de schepen ook Hartlepool (VK), Fredrikstad, (NO), Lerwick (VK) en Arendal (NO) aan doen.

Sail Den Helder 2023 was in combinatie met de Marinedagen en specifieke Pre-Sails op Texel en in Hollands Kroon, een geweldig maritiem feest en het grootste maritieme (zeil)evenement in Nederland sinds 2017. Zo'n 50 partners, meer dan 350 vrijwilligers en 661 jongeren via Sail Academy Den Helder hebben op één of andere manier bijgedragen aan het evenement. De gemeenten Den Helder, Texel en Hollands Kroon bundelden hun krachten bij de organisatie, hetgeen tijdens het evenement duidelijk zichtbaar was in het gemeenschappelijk Paviljoen. Honderdduizenden bezoekers hebben genoten van de schepen, de presentaties, de optredens en de feestelijke sfeer.

De Koninklijke Marine was een belangrijke hoofdpartner die Sail Den Helder in natura ondersteunde en het gezamenlijk Operationeel Commando Centrum huisvestte. Voor het vergunningentraject, het veiligheidsplan en het mobiliteitsplan werden de Marinedagen en Sail Den Helder als een gezamenlijk evenement beschouwd. De Commandant Zeestrijdkrachten (CZSK) was katrekker in het vergunningentraject dat vormgegeven werd door deelnemers van de Marine, de Gemeente Den Helder, de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord en de directie van SDH23.

Naast een zeer geslaagd nautisch publieksevenement vormde de combinatie van Sail Den Helder en de Marinedagen 2023 tevens een prachtig podium om de kwaliteit van Den Helder en de regio uit te dragen. Voortbouwend op de ervaringen bij de vorige twee edities in 2013 en 2017 is de Stichting Sail Den Helder er in 2023 in geslaagd om de citymarketing doelstellingen op het gebied van wonen, werken en recreëren in en rond Den Helder volledig te koppelen aan het evenement.

Het voorliggende document begint met een evaluatie van de aan SDH23 verbonden thematische doelstellingen: jongeren, duurzaamheid en inclusie. Vervolgens wordt ingegaan op de bezoekersstromen, sociale media, waardering en economische- en maatschappelijke impact en worden de belangrijkste conclusies gegeven.



In het tweede deel gaan we in op de organisatorische en randvoorwaardelijke aspecten van het Sail-evenement. Hierbij wordt vooruitgekeken naar een mogelijke volgende editie van Sail Den Helder en de noodzaak te verkennen wat hiervoor benodigd is, of aan de noodzakelijke randvoorwaarden voldaan kan worden en op welke wijze dit evenement kan worden gerealiseerd. Op basis van de ervaringen van SDH23 worden een aantal aandachtspunten beschreven en aanbevelingen gedaan. Het gaat hierbij om de volgende factoren:

- planning;
- organisatie, bestuur, directie, vrijwilligers;
- financiën, sponsoring;
- terreinen, kades, ruimtes;
- schepen, STI/TSR, hostport en
- regelgeving, vergunningen.

DEEL 1

THEMATISCHE DOELSTELLINGEN SDH2023

Sail Den Helder 2023 stond dit jaar in het teken van “jonge mensen enthousiasmeren voor de maritieme wereld” en van “een duurzame toekomst”.

661 jongeren hebben via Sail Academy Den Helder bijgedragen in de voorbereiding naar en de uitvoering van SDH23. Zie bijgesloten overzicht in bijlage 1. Daarnaast heeft SDH23 via Windseeker 166 jongeren op de zeilschepen kunnen plaatsnemen om voor een onvergetelijke ervaring met een Tall Ship mee te kunnen varen, zowel op diverse trajecten naar Den Helder toe als op het traject van Den Helder naar Hartlepool en het vervolg van de Tall Ships races 2023.

Duurzaamheid bracht SDH23 op vele manieren voor het voetlicht. Met onder andere de Offshore Experience demonstraties, het Waterstof Congres op vrijdag 30 juni en het zichzelf van energie bedruipende GEM-stage [Green Energy Mill – podium] is duurzaamheid en de rol van de Noordkop bij de energietransitie duidelijk op de kaart gezet. De vele bezoekers vonden het evenemententerrein opvallend schoon, niet in de laatste plaats door de enthousiaste inzet van eco-teams.

SDH23 had de taak om zich ook in te zetten voor de promotie van de doelstellingen van haar primaire partners. De doelstellingen van deze partners konden veelal goed worden gekoppeld aan de doelstellingen van SDH23 zelf. Deze afgeleide doelstellingen waren:



Gemeente Den Helder

- Wonen, werken, leren & recreëren
- Energietransitie
- Promotie van Den Helder en de koppelgemeenten Hollands Kroon en Texel

Commando Zeestrijdkrachten

- Jongeren enthousiasmeren voor een baan bij de Marine
- Techniek
- Innovatie

Provincie Noord-Holland

- Duurzaamheid
- Inclusieve samenleving

Sail Training International

- *Main mission: to create opportunities for young people between 15 and 25 years to experience a period of sail training and self discovery.*
- Werving 200 trainees om mee te varen aan boord van een Tall Ship.
- Organiseren tenminste 25 deck-events aan boord van de TSR23 Tall Ships.

DOELSTELLING JONGEREN – RESULTATEN

Een van de doelstellingen van SDH23 was om jongeren, scholieren en studenten tussen de 15 en 27 jaar actief te betrekken, hetzij door deel te nemen aan de organisatie van het evenement, hetzij als trainee aan boord van de schepen. Om invulling hieraan te geven werd samenwerking gezocht met twee partijen.

Met Sail Academy Den Helder werden in navolging van 2017, afspraken gemaakt om jong talent, onderwijs en (partners van) met SDH23 te verbinden. De deelnemende scholen uit de regio (middelbaar en voortgezet onderwijs) en opleidingsinstellingen in Noord-Holland werden ruim twee en half jaar voor SDH23 benaderd voor deelname aan SDH23 middels stages, opdrachten of projecten in aanloop naar of tijdens het evenement.

In het voortraject zijn 573 leerlingen en studenten van het VO, MBO en HBO alsmede jongeren van het COA/AZC betrokken geweest bij diverse opdrachten, projecten en onderzoeken.

Tijdens de uitvoering hebben nog eens 88 leerlingen/studenten in shifts taken vervuld en een 150 opdrachten uitgevoerd. Bij de uitvoering bleek het lastig om met name op zaterdag en zondag de shifts (volledig) te vullen en waren eigenlijk alleen de jongeren uit het AZC beschikbaar. De jongeren werden o.a. ingezet bij de verkoop van onze merchandise, als enquêteurs en als begeleiders van mensen met een beperking. De inzet van jongeren uit het AZC kende wel een handicap van beperkte Nederlandse en Engelse taalvaardigheid maar dit werd veelal gecompenseerd door hun enthousiasme.



De organisatie Windseeker werd gecontracteerd voor het organiseren, enthousiasmeren en werven van jongeren om als trainee mee te varen aan boord van één van de Tall Ships tijdens de eerste leg van Den Helder naar Hartlepool. Hiervoor werden presentaties gehouden op diverse scholen in de Kop van Noord-Holland en werd in februari een informatie- en trainingssessie gegeven aan geïnteresseerden jongeren. Tijdens de training werden handvatten gegeven om sponsors te werven voor het bekostigen van hun reis, het zgn. Dinghy-programma van Windseeker.


Initieel rekende SDH23 op 200 jongeren als trainee. Gedurende het traject moest dit worden bijgesteld met name omdat onvoldoende was onderkend dat tijdens het eerste traject van Den Helder naar Hartlepool, de schoolvakanties nog niet waren begonnen waardoor jongeren niet of minder in de gelegenheid waren om deel te nemen. Uiteindelijk hebben 95 jongeren als trainee meegevaren tijdens de eerste leg en aanvullend 53 jongeren tijdens leg 'zero', de zeiltocht voorafgaand aan SDH23 van o.a. Bergen (NO) en Portsmouth (VK) naar Den Helder als starthaven. In de latere trajecten (Frederikstad – Lerwick – Arendal) zijn nog eens 2 jongeren meegevaren. Ook in de tussenliggende jaren, tussen 2017 en 2023, heeft SSDH, ondanks de dip in Corona-tijd, 16 jongeren deze ervaring kunnen bieden. Dit brengt het totaal op 166 jongeren die door de SSDH via Windseeker een prachtige nautische ervaring aan boord van een Tall Ship hebben kunnen meemaken.

Ook voor jongeren onder de 15 jaar en uit het basisonderwijs ontwikkelde SDH23 activiteiten zoals Optimist-on-Tour en "Bommetje". Het Watersportverbond was bijzonder enthousiast over het aantal aanmeldingen voor Optimist-on-Tour van 51 klassen, waar uiteindelijk slechts ruimte was voor 12 klassen, alle uit de Noordkop. In totaal hebben 421 kinderen deelgenomen aan Optimist-on-Tour, een absoluut (en onverwacht) record voor het Watersportverbond. Het heeft er direct in geresulteerd dat diverse deelnemers zich voor de zeilsport hebben aangemeld bij Watersportvereniging Amstelmeer.

De doelstelling van SDH23 om veel aandacht te besteden aan jonge mensen in relatie tot maritiem-technische beroepsopleidingen legde een mooie verbinding tussen het Maritiem Cluster en de factor van *human capital*. Tegelijk legde dat ook weer bruggen naar de promotie voor de aantrekkelijkheid van het wonen en werken in de Noordkop.

DOELSTELLING DUURZAAMHEID – RESULTATEN

SDH23 had zich tot doel gesteld om een duurzaam evenement te organiseren, duurzaamheid te promoten, ook door milieuproblemen voor het voetlicht te brengen, en om de rol van de Noordkop in de energietransitie richting gebruik van duurzaam gewonnen energie te promoten. Hiertoe zijn diverse initiatieven opgestart en verwezenlijkt, zoals een fietsenplan voor vrijwilligers en uitvoerders, het Park & Bike plan als onderdeel van het mobiliteitsplan om mensen aan te zetten met de fiets naar SDH23 te komen, het Waterstof Congres georganiseerd door het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, de Offshore Experience met demonstraties van de toekomstige energiebronnen op de Noordzee, een goed afvalbeleid, een laser- & lichtshow i.p.v. vuurwerk, het zichzelf van energie bedruipende GEM-stage [Green Energy Mill – podium], het Noordzeespel en de activiteiten van




Clean2Anywhere¹. Diverse van deze projecten zijn door de partners ondersteund of zelfs grotendeels betaald. Zelf heeft SDH23 €154.743 aan direct aan duurzaamheid te koppelen uitgaven gedaan.

Vanaf 1 juli 2023, tijdens SDH23, golden nieuwe regels voor het gebruik van plastic verbruiksartikelen in de horeca. In overleg met de publiekscateraar is afgesproken deze regels al aan het begin van het evenement in te voeren. Hierdoor betaalde het publiek statiegeld voor het gebruik van bekers, borden en bestek. Met de enthousiaste inzet van eco-teams die het evenemententerrein schoonhielden en het publiek enthousiasmeerden gebruik te maken van de gescheiden-afval containers, zorgde de introductie van het statiegeld er mede voor dat het evenemententerrein opvallend schoon bleef. Uit enquêtes onder het publiek en uit de sociale media kwam dit als een door het publiek zeer positief ervaren punt naar voren. Introductie van dit nieuwe systeem leidde initieel tot enkele problemen, zoals lange rijen voor de biertappunten en logistieke uitdagingen bij het retourneren van het statiegeld, doch in de loop van het evenement werden al deze opstartproblemen verholpen. Een andere geleerde les op dit gebied is dat de afvalcontainers voor statiegeld flessen en bekers beter beveiligd en bewaakt dienen te worden; nu werden deze 's-nachts geplunderd door mensen die zelf het statiegeld wilden innen en kon de belofde opbrengst niet gedoneerd worden aan het goede, lokale doel: een bijdrage aan de Museumhaven.

Op gebied van duurzame mobiliteit is zeker nog winst te halen. Het transport vanuit de transferia naar het evenemententerrein is uiteindelijk vormgegeven met bussen, aangedreven op biodiesel (graad Euro 6). Om vooral logistieke en capaciteitsredenen was het niet mogelijk door waterstof aangedreven of elektrische bussen te laten rijden. Daarnaast is in de keten van organisatie tot uitvoering winst te halen in de overtuiging dat transport duurzamer moet en kan; het beleid kan wel willen maar de werkvloer blijft conservatief en weerbarstig, niet in de laatste plaats door langlopende gunningscontracten. Het is fantastisch dat de Gemeente Den Helder samen met partner Mobian vorm heeft kunnen geven aan het Park&Bike-plan. Maar hierin komt ook de starheid van regelgeving naar voren, waardoor het beoogd transferium voor Park&Bike niet ingericht kon worden op een bestaande parkeerplaats bij Duinoord met aantrekkelijke fietsroute naar het evenement, maar verplaatst moest worden naar Julianadorp, op 10 km fietsen van het evenemententerrein. Uiteindelijk, door verschillende factoren, is slechts beperkt gebruik gemaakt van ons Park&Bike-programma: minder dan 100 fietsen per dag.

¹ Clean2Anywhere (C2A) is een collectief van omdenkers en praktische doeners die inspirerende projecten realiseren met afval. Alle experimenten van C2A hebben als doel om nieuwe bouwstenen te vinden die helpen de overgang naar de circulaire economie te versnellen. Door nieuwe technologieën en economische modellen te gebruiken en nieuw gewoontegedrag te beoefenen. C2A bouwt een 17e eeuws fluitschip op historische wijze, maar dan volledig uit afvalplastic. Een ongemakkelijk avontuur waarmee zij wil overtuigingen en gewoontegedrag wil omkeren om de vooruitgang naar een duurzame en inclusieve wereld te versnellen. In de aanloop naar SDH23, bij de Pre-Sail in Oudeschild, en tijdens de uitvoering van SDH23, was de bijdrage van C2A op gebied van duurzaamheid en inclusiviteit zeer motiverend. De eigen feedback over SDH23 spreekt verder boekdelen: ([Onze belangrijke rol tijdens SAIL? Onze boot had belangrijke vracht! | Clean2Anywhere | Ep.11](#))



Casper Polhaar, student Tourism Management bij InHolland Haarlem, deed stage bij SDH23 en schreef een duurzaamheidsadvies voor de SSDH, met een terugblik naar de situatie in 2017, een analyse van de situatie in 2023 en een advies voor een toekomstige SDH. Zijn rapportage is als bijlage 2 bijgevoegd.

INCLUSIE - RESULTATEN

Eén van de afgeleide doelstellingen van SDH23 was dat eenieder het evenement moest kunnen meemaken en beleven. Daarom is er al in een vroeg stadium contact gezocht met dhr. Paul de Betue van de Betue Hulpmiddelen & Toegankelijkheid uit Anna Paulowna. Samen met hem is een traject vastgesteld hoe gehandicapten optimaal het evenement zouden kunnen beleven. Er is niet alleen gekeken naar gehandicapten maar ook naar ouderen. Dhr. De Betue geeft na afloop complimenten voor een prachtig evenement: “Ik heb heel veel blij en gelukkige mensen gezien en gesproken. Vooral de vrijdag werd door mensen met een visuele handicap zeer gewaardeerd. De positieve ervaring is verspreid in nieuwsbrieven van diverse organisaties. Er zijn ook een aantal kritische berichten die zeker de moeite waard zijn om voor een volgende editie als leerpunt mee te nemen.”


Om die optimale beleving te kunnen realiseren zijn naar een aantal zaken gekeken:

- Participatie jongeren (zie paragraaf “Doelstelling Jongeren – Resultaten”)
- Pre-Sail Texel
- Parkeren
- Toegankelijkheid
- Beleving op het terrein
- Sanitaire voorzieningen
- Speciale vaarten
- Rustmogelijkheden
- Participatie als vrijwilliger door jongeren met syndroom van down
- Bijdragen door jongeren uit het AZC
- Bijdragen door Clean2Anywhere

Pre-Sail Texel. De organisatie van Pre-Sail Texel had bijzondere aandacht voor inclusie met participatie van het Maartenhuis voor mensen met een beperking, en de actieve deelname van Oekraïense vluchtelingen.

Parkeren voor gasten met een mobiliteitsbeperking. In de directe nabijheid van SDH23 waren op P-Noord van Willemsoord 28 parkeerplaatsen voor gehandicapten gerealiseerd. Zodra de bezoeker, die gebruik wilde maken van deze parkeerplaatsen, Den Helder binnen reed, stonden er borden die verwezen naar deze parkeerplaatsen. Aangekomen op het terrein werd men begeleid door verkeersregelaars. In de nabijheid van de parkeerlocatie was een speciaal informatiepunt ingericht.

De gehandicapten die geparkeerd stonden bij het Kooypunt werden aan de rand van Willemsoord afgezet. Daar waren echter geen borden richting informatiecentrum. De begeleiders moesten nu zoeken en ver lopen om bij het uitgangspunt te komen voor een rolstoel. De afstanden tussen de verschillende locaties rond- en op het evenemententerrein



waren groot, wat het voor ouderen, mensen met mobiliteitsbeperking en sommige helpers lastig maakte.


Toegankelijkheid. Er is een werkopdracht opgesteld voor Sail Academy voor middelbare scholieren om te kijken naar de toegankelijkheid van het terrein voor gehandicapten en ouderen. Om hier goed invulling aan te kunnen geven, zijn de studenten met een aantal ouderen en gehandicapten over het terrein gelopen om te zien en te beleven welke obstakels deze mensen ervoeren. Dit heeft geresulteerd in een aantal voorgestelde aanpassingen op het terrein zodat het hele terrein beter bereikbaar was. De Gemeente Den Helder heeft voorafgaand aan SDH23 een aantal van deze voorgestelde aanpassingen uitgevoerd. Toch was de appreciatie van gehandicapten minder lovend over de toegang tot Willemsoord. Daarentegen waren de toegangen bij de entree van de Marinedagen en het parkeerterrein bij de oversteek van Willemsoord naar de Visserijkade keurig schoon en toegankelijk door gebruik van rubbermatten. Integrale toegankelijkheid is complex. De diversiteit aan handicaps maken het erg lastig om een inclusief evenement te organiseren.

Beleving op het terrein. Voor de bezoekers met de verschillende soorten beperking, zoals mensen in een rolstoel, met een visuele beperking of gehoorbeperking, is geprobeerd een optimale beleving te creëren. Zo waren er verschillende soorten fietsen voor gehandicapten. Denk daarbij aan een fiets waar voorop een rolstoel kon staan, een duo-zit en een loopfiets. Deze speciale fietsen zijn ingezet met jongeren van het AZC die het terrein bezochten met de gehandicapten in/op deze fietsen. Bij de diverse demonstraties en optredens waren gebarentolken en/of storytellers om de demonstraties of optredens toe te lichten. Voor het lunchconcert van de Marinierskapel op de zondagmiddag zijn 350 stoelen gereedgemaakt voor met name de ouderen. Tijdens de crewparade door de stad is er een speciaal vak ingericht voor mensen met een beperking zodat zij de crewparade goed konden beleven. Ondersteund door storytellers en gebarentolken hadden zij zo een goed zicht en beleving op deze parade.

Gebruik SDH23-app. Voor de bewegwijzering is gekozen voor een app waar activiteiten of voorzieningen te vinden waren. De ervaringen met de app waren wisselend. Niet iedereen kan werken met de app of was in de gelegenheid om de app ter plaatse te downloaden. De bewegwijzering naar de toiletten, de speciaal gereserveerde vakken, maar ook de route naar de Tall Ships en Marine-terrein ontbrak op beide terreinen.

Sanitaire voorzieningen. Verspreid over het terrein waren altijd op korte afstand toiletten beschikbaar voor gehandicapten. E.e.a. komt ook voort uit de regelgeving. Deze voorzieningen waren echter onvoldoende duidelijk met borden aangegeven en de weg er naartoe was in enkele gevallen te moeilijk toegankelijk voor gehandicapten.

Speciale vaarten. Er zijn vier speciale vaarten uitgevoerd met ouderen, begeleidt door een groep studenten in opleiding in de zorg, op één van de beschikbare hospitality-schepen. Deze vaarten zijn uitgevoerd op de donderdag en vrijdag. Per keer konden er ca. 75 ouderen meevaren. Door late selectie van het schip voor dit programma, was het niet optimaal ingericht voor gehandicapten of ouderen die slecht ter been waren. Daarbij bleek de afmeerlocatie bij een getijde steiger in Den Helder ook minder geschikt voor mensen die slecht ter been waren. De late selectie van het schip verhinderde de invulling van het



programma voor mensen met een beperking vanuit Pre-Sail Texel. Al met al zijn voldoende leermomenten opgetekend om de mogelijkheden voor ouderen en mensen met een beperking varend aan boord van een schip te verbeteren.

Gehandicapten konden ook meevaren op de “Zeemanspot”, een ex-reddingsboot van de Stichting Dorus Rijkers. Per keer konden er 6 mensen in een rolstoel samen met 6 begeleiders mee voor een rondvaart langs de Tall Ships. Deze beperkte mogelijkheid was wel een succes.

Rustmogelijkheden. Een speciale rustruimte voor ouderen of gehandicapten is ingericht in de Kampanje. Zo stonden daar 2 hoog/laagbedden er was er de gelegenheid om zich even terug te trekken.


Participatie als vrijwilliger door jongeren met syndroom van down. In het Hospitality Centrum hebben 5 jongeren met het syndroom van down vrijwilligerstaken uitgevoerd onder begeleiding van enkele ouders. Deze jongeren hebben een fantastische tijd gehad tijdens SDH23. Voor de Hospitality-organisatie, waar onder hoge druk gewerkt werd, was de extra belasting om deze jongeren te begeleiden zwaar; de hulp van enkele ouders was daarom onmisbaar.

Bijdragen door jongeren uit het AZC. 8 jonge talenten hebben in het voortraject van SDH meegedaan met het Impact Generator project. Zij hebben een folder ontworpen voor de bezoekers aan SDH23 met de 10 belangrijkste toeristische attracties in Den Helder, attracties die zij zelf hadden uitgezocht. 28 jonge talenten hebben daarna meegewerkt als vrijwilliger tijdens de productie van SDH, o.a. als verkeersbegeleider op het evenemententerrein, als chauffeur van de speciale fietsen om gehandicapten te kunnen rondrijden over het evenemententerrein en als enquêteurs. Voor de laatste functie vormde de taal- en cultuurbarrières een grote uitdaging. Alle jongeren hebben actief meegedaan tijdens de productie en velen kregen complimenten van begeleiders, collega-vrijwilligers en docenten.

Bijdragen door Clean2Anywhere. Clean2Anywhere (C2A) is een organisatie die werkt met een inclusief collectief van verschillende mensen, waaronder mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. In de aanloop naar SDH23, bij de Pre-Sail in Oudeschild, en tijdens de uitvoering van SDH23, was de bijdrage van C2A op gebied van duurzaamheid en inclusiviteit zeer motiverend. De eigen feedback over SDH23 spreekt verder boekdelen: ([Onze belangrijke rol tijdens SAIL? Onze boot had belangrijke vracht! | Clean2Anywhere | Ep.11](#))

Verbeterpunten.

- Routing op het terrein: Uiteindelijk had er een betere routing moeten komen voor mensen met een beperking en dan m.n. voor rolstoelers. Zo was het op bepaalde locaties niet duidelijk hoe de route liep.
- Aangeven informatiepunt: Dit lag niet centraal genoeg en was daardoor onvoldoende zichtbaar.
- Vervoer: Mensen met een handicap afzetten op Willemsoord, voor het informatiepunt. Eventueel een extra punt bij de MD23 (waar ook een rolstoel beschikbaar is). Het inzetten van een treintje is noodzakelijk.
- Rustruimte: Het was onvoldoende duidelijk dat deze er was. M.n. op de diverse plattegronden en in de sociale media moet hier meer aandacht aan gegeven worden.

- 
- Het is noodzakelijk om borden te plaatsen met de looproute met duidelijke pictogrammen. Dit is ook fijn voor mensen zonder handicap. Het wenselijk (en ook gebruikelijk) dat een adviseur als Dhr. De Betue betrokken wordt bij het voortraject/besprekingen over signalering.
 - Rondvaarten voor speciale categorieën bezoekers op daartoe beter geschikte schepen en vanaf toegankelijke opstappunten. Het inhuren van speciale schepen, geschikt voor mensen met een beperking, dient veel eerder te gebeuren, zeker een jaar voor het evenement.

ANALYSE BEZOEKERS STROMEN en DATA SOCIALE MEDIA


Bij eerste analyse op grond van tellingen van de publieksstromen via openbaar vervoer en via de weg naar de door de Koninklijke Marine ingerichte transferia, kwamen de veiligheidsdiensten in het Operationeel Commando Centrum tot een eerste schatting van het aantal bezoekers van meer dan 200.000 personen over 4 dagen. Bij nadere analyse door de Gemeente Den Helder en de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord is dit getal bijgesteld naar 275.000 bezoekers, gebaseerd op de extra bezoekers uit de regio zelf, bewoners en toeristen, inclusief de extra bezoekersstroom vanuit Texel. De analyse van de enquête onder bezoekers gaf aan dat 70% van de bezoekers uit de Noordkop afkomstig was.

Tellingen van het aantal 'hits' bij de gsm-masten bevestigen het grote aantal bezoekers. Daarbij was het de beleving van de bezoekers en begeleiders van het evenement dat het drukker leek dan in 2017 (met toen een geschat aantal van 350.000 bezoekers).

Het bereik van SDH23 op sociale media is 1,7 miljoen geweest; met de website heeft men in 2023 bijna 200.000 unieke gebruikers bereikt; de app, speciaal gewijd aan SDH23, is 11.000 keer gedownload voor het evenement. SDH23 heeft 15 miljoen betaalde-contactmomenten ingekocht. Met landelijke/provinciale media heeft SDH23 daarmee potentieel 15 miljoen contactmomenten gehad. Met regionale media zijn potentieel 3 miljoen contactmomenten verwezenlijkt. Bijgesloten het rapport van Citymarketing Den Helder (bijlage 3), die primair de communicatie en promotie voor SDH23 verzorgde.

WAARDERING en ECONOMISCHE- en MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

SDH23, de Marinedagen en Den Helder werden in de online en offline enquêtes door het publiek zeer positief gewaardeerd. In een representatieve enquête onder 1728 bezoekers scoorde SDH23 gemiddeld 8,2/10. Men was enthousiast over de locatie (8,6), hoe opgeruimd, netjes en schoon het terrein was (8,3), over de sfeer (8,5) en de veiligheid (8,5). De toegankelijkheid, waaronder de rolstoelvriendelijkheid, scoorde 7,4. Alleen de betaalbaarheid scoorde opvallend lager: 6,0, vooral gebaseerd op de publiekscatering, maar daarin niet meegewogen dat het een gratis toegankelijk evenement was. Zeer positief was de beleving van Den Helder, die voor 51% van de mensen niet was veranderd maar voor 46% van de ondervraagden (veel) positiever was geworden. De "Bezoekersevaluatie" door externe partijen is gevoegd in bijlage 4.




SDH23 heeft ook een impuls gegeven aan de lokale c.q. regionale economie. De economische impact voor de regio is berekend op basis van de additionele uitgaven die toe te rekenen zijn aan SDH23. Door Druktemaker is in samenwerking met de Erasmus Universiteit in Rotterdam een analyse uitgevoerd naar de economische impact van het evenement. Hierbij is met name gekeken naar de additionele uitgaven van bezoekers van buiten de regio. Deze additionele uitgaven behelzen de bestedingen op- en buiten het evenemententerrein en de additionele overnachtingen in de regio. Gezien onder andere de grote toeloop van bezoekers vanuit Texel, veelal toeristen die mede vanwege SDH23 het eiland bezochten en de hotel- en vakantiehuizen bezettingen in de regio, gaat de SSDH, in tegenstelling tot de berekening in de rapportage, uit van gemiddeld twee overnachtingen. Deze additionele uitgaven door de bezoekers van buiten de regio en uit de regio zelf worden hiermee ingeschat op 4,8M€. Om een volledig beeld te krijgen van de economische impact dienen ook andere additionele uitgaven die te relateren zijn aan SDH23 te worden meegerekend. Hierbij wordt aangesloten bij de systematiek zoals gehanteerd bij andere Sail-evenementen. Het gaat hierbij om uitgaven in de regio door de organisatie SSDH23 (zoals terreininrichting, bewaking, beveiliging, kleding vrijwilligers, lokale artiesten) (ca. 1,2M€) en uitgaven door de bezoekende Tall Ships en schepen van het Varend Erfgoed (ca. 0,2M€). De totale economische impact wordt hiermee geschat op ruim 6M€. De positieve langere termijn effecten voor de economie in de regio zijn hierbij niet meegerekend maar zijn naar verwachting substantieel.

De betekenis van SDH23 voor de lokale c.q. regionale economie beperkt zich niet tot alleen de additionele uitgaven die toe te rekenen zijn aan het evenement. SDH23 heeft, door het bieden van een podium aan de partners van SDH23 voor business-to-business promotie op het gebied van energietransitie en duurzaamheid, door de promotie van de gemeentes Den Helder, Hollands Kroon en Texel en door de Offshore Experience en het H2-congres met ca. 270 deelnemers, aandacht geschonken aan de economische ontwikkelingen in de Noordkop. De betekenis van de aan SDH23 te relateren activiteiten valt moeilijk te kwantificeren maar deze hebben zeker bijgedragen aan de doelstellingen van de verbonden partners.

CONCLUSIES SAIL DEN HELDER 2023

Algemeen. SDH23 met de Pre-Sails op Texel en in Hollands Kroon, is als een zeer succesvol evenement ervaren dat zijn eigen doelstellingen op gebied van “jongeren” en “duurzaamheid” in een groots, nautisch, regio-overstijgend evenement heeft waargemaakt. SDH23 ondersteunde ook de doelstellingen van partners. De additionele aanwijzing van de Provincie Noord-Holland om inclusie een duidelijke plaats in het evenement te geven, is onder andere vormgegeven door ouderen en mensen met een handicap ook de gelegenheid te geven te participeren, zowel als bezoeker als in de rol van vrijwilliger. Partners vereisten natuurlijk ook hun eigen promotie als onderdeel van hun partnerovereenkomst; in de uitvoering van hospitality zijn, ondanks het aantrekken van een professionele partij voor de marketing, organisatie en coördinatie van alle hospitality activiteiten, verbeterpunten geconstateerd. Toch heeft hospitality in zijn geheel een positieve balans overgehouden, zowel in de uitvoering voor de meeste partners en consumenten als in het financiële plaatje.



Offshore & energietransitie. SDH23 vond aansluiting op de ambities voor de havenontwikkeling waarin de energietransitie en maritiem onderhoud voor de offshore en Marine centrale thema's zijn. Concreet werd dit ingevuld met inhoudelijke programmaonderdelen, zoals een Offshore Experience en een aansprekend congres, over waterstof en de rol die Den Helder daarbij zal kunnen gaan spelen. Beide onderwerpen trokken veel belangstelling van bestuurders, ondernemers en beleidsverantwoordelijken. De ondertekening van het akkoord voor de ontwikkeling van het Maritiem Cluster door de staatssecretaris van Defensie, de Provincie en Gemeente vormde een belangrijke bestuurlijke stap tegen de achtergrond van het evenement.

Partners. Het bestuur van de SSDH heeft ervaren dat de verbinding van SDH23 met de ambities en doelstellingen van partners een positief effect had op de sponsorwerving. Voor veel bedrijven was dit een extra stimulans om zich als partner aan SDH23 te verbinden. Dat heeft er ook toe bijgedragen dat het bestuur meer maritiem-technische partijen aan SDH23 heeft kunnen verbinden. De inhoudelijke context van het evenement vormde voor veel bedrijven het juiste decor om hun netwerk te betrekken. Vaak vulden zij dit partnerschap ook in door promotie te maken voor aantrekkelijke banen in de maritiem-technische sector.

Promotie Kop van Noord-Holland. SDH is sinds 2013 uitgegroeid van een nautisch publieksevenement tot een effectief podium om de integrale propositie van Den Helder en de regio stevig uit te dragen. De Stichting Sail Den Helder slaagt er steeds beter in om daarvoor de relevante doelgroepen voor het evenement te interesseren en te binden.

Financiën. Het evenement is, ondanks de omvangrijke en onontbeerlijke ondersteuning in natura van enkele hoofdparters als Koninklijke Marine, Port of Den Helder en Willemsoord BV, net niet binnen het budget van 2,2M€ gebleven. De grote inflatie en de extra kosten door verscherpte regelgeving zijn de belangrijkste oorzaken van dit exploitatietekort van €168.534. Met de ondersteuning in natura en diensten meegerekend, is het gebruikte budget daadwerkelijk eerder ca. 3M€. Door het tekort teert de SSDH in op de eigen reserves, maar blijft voldoende geld beschikbaar om de aanloop naar een volgend Sail-evenement te kunnen financieren.

Toekomstbeeld SDH. De terugkoppeling uit enquêtes en via de sociale media bevestigen het succes van SDH23. Dit evenement is voor herhaling vatbaar. De evaluatie van SDH23 heeft echter de boodschap dat er organisatorisch een verandering naar een professionelere organisatie vereist zal zijn om duidelijker te voldoen aan alle eisen van wettelijke kaders en belangen van partners. Daarnaast spelen ook andere factoren een belangrijke rol bij de beslissing om een volgende editie van SDH te organiseren en in welke vorm dat mogelijk zal zijn. In het tweede deel van deze rapportage wordt hier op ingegaan.

DEEL 2

VOORUITBLIK en AANBEVELINGEN


Een eventuele volgende editie van SDH moet passen binnen de ambities en het beleid van de gemeente Den Helder, als opdrachtgever. Uit alle edities van SDH is duidelijk dat een evenement als SDH vele facetten kent en dat voor het succesvol kunnen organiseren voldaan moet zijn aan een aantal voorwaarden. Het is goed om hier een voldoende volledig beeld van te hebben zodat een weloverwogen beslissing kan worden genomen. Onderstaand wordt, op basis van onze ervaringen uit SDH23, ingegaan op de naar de mening van het bestuur van de SSDH belangrijkste aandachtspunten m.b.t. de randvoorwaarden voor het kunnen organiseren van een volgende editie van SDH. Dit overzicht is bedoeld als aanzet voor de verkenning.

Het bestuur van SSDH adviseert een verkenning uit te voeren c.q. te laten uitvoeren naar de haalbaarheid van een mogelijk volgende editie van Sail Den Helder. De resultaten van deze verkenning dienen bij te dragen aan de besluitvorming over een volgende editie van SDH en, indien wordt besloten een volgend SDH te organiseren, “de vorm en inhoud” van het evenement.

Aandachtspunten m.b.t. belangrijkste randvoorwaarden

Planning

Begin 2019 is door de gemeente en het bestuur SSDH23 besloten Den Helder te kandideren als host-port voor de Tall Ship Races 2023 (TSR23). In de zomer 2019 is begonnen met het opstellen van het bid-book dat, in aanwezigheid van de burgemeesters van Den Helder en Texel, C-ZSK en wethouders van Den Helder en Hollands Kroon, in december 2019 aan STI is aangeboden. Vanaf het begin was duidelijk dat SDH23 moest samenvallen met de Marinedagen 2023. Dat vergt vroegtijdige afstemming aangezien de planning van de Marinedagen in afstemming met de andere krijgsmachtdelen wordt bepaald. In maart 2021 is Den Helder door STI aangewezen als starthaven voor de TSR23. De periode tussen de zomer 2019 en begin 2023 is gebruikt voor de planning, afstemming en voorbereiding. Deze tijd was noodzakelijk en voldoende. De voorbereidingen werden enigszins gehinderd door Covid19-maatregelen waardoor onder andere een persoonlijk contact met (potentiële) partners werd bemoeilijkt. De laatste maanden kenmerkten zich door de overgang van plannen en voorbereiden naar de daadwerkelijke uitvoering. Ondanks dat duidelijk was dat dit een andere fase is die een andere “mindset” en praktische handelingsvaardigheid vereist, was hierop in de praktijk onvoldoende geanticipeerd. Hierdoor verliep de overschakeling van



planning naar uitvoering op sommige punten moeizaam, was er veel tijdsdruk en kregen niet alle aspecten de benodigde aandacht. Ook de daadwerkelijke uitvoering vergt in toenemende mate een meer professionele organisatie.


Aandachtspunten:

- **Vroegtijdige afstemming met CZSK over de Marinedagen**
- **Planning en voorbereiding opstarten minimaal vier jaar voor uitvoering**
- **Meer professionele organisatie voor uitvoeringsfase, duidelijke transitie van planning en voorbereiding naar uitvoering**

Organisatie, bestuur, CvA, directie, vrijwilligers

Het bestuur SSDH23 bestond uit een voorzitter, secretaris en penningmeester (kernbestuur) aangevuld met vertegenwoordigers van Texel, Hollands Kroon, CZSK en de Helderse Ondernemers. In aanloop naar het evenement is er een operationele directie gevormd. Deze opzet met van een onderscheidenlijk bestuur en een uitvoerende directie heeft ook deze editie zijn waarde weer bewezen. De directie bestond deze editie uit de drie directeuren (Algemeen, Events en Nautisch) aangevuld met HRM, Secretariaat, Operaties, Hospitality en Duurzaamheid. Op verschillende niveaus was er regelmatig overleg met onder andere CZSK, de gemeente Den Helder en de Provincie Noord-Holland. Met name de samenwerking met CZSK en de gemeente Den Helder verliep makkelijk en succesvol. Dit kwam mede doordat voor iedereen duidelijk was wie de contactpersoon was die ook het mandaat had om te handelen. Het Comité van Aanbeveling (CvA) bestond uit de Commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland, de burgemeesters van Den Helder, Texel en Hollands Kroon, CZSK en vertegenwoordigers van de drie primaire sponsors WSDH, Stichting Ondernemen aan Zee en de combinatie Damen Shipbuilding, RHMarine en Thales Nederland. Ook deze editie is het CvA weer van grote waarde gebleken voor de verankering en het draagvlak van het evenement. Teleurstellend was de afwijzing van gemeente Schagen om zich aan SDH23 te verbinden, waardoor niet de gehele Kop-regio verbonden was. Dit is een bestuurlijk aandachtspunt voor een volgende editie. Het CvA is enkele malen geïnformeerd over de plannen en voortgang en werd op deze wijze betrokken bij het evenement en hun rol daarbij. De bestuurlijke overleggen tussen SSDH en het College zijn van grote toegevoegde waarde gebleken voor de afstemming met Gemeente Den Helder. Een dergelijk overleg was er ook met CZSK. Het heeft echter ontbroken aan bestuurlijk overleg met de Provincie, hetgeen ook tot ruis heeft geleid in de afstemming, temeer doordat de Provincie als enige primaire partner niet is vertegenwoordigd in het bestuur van SSDH.

In totaal hebben ca. 1000 vrijwilligers, jongeren en ingehuurde medewerkers bijgedragen aan de voorbereiding en uitvoering van SDH23. De coördinatie, zorg voor en begeleiding van alle vrijwilligers was een immense en niet te onderschatten taak. Een evenement als SDH leunt sterk op de inzet van vrijwilligers. De ervaring is dat dit in toenemende mate kwetsbaar is. Dit komt omdat, mede als gevolg van steeds striktere regelgeving, in toenemende mate specialistische kennis en capaciteit benodigd is voor taken zoals het veiligheidsplan, vergunningaanvraag maar ook voor bijvoorbeeld verkeersregeling, bewaking en beveiliging. Ook was de gemiddelde leeftijd van de vrijwilligers relatief hoog, was een deel minder zelfredzaam of minder makkelijk in te zetten en was meer begeleiding in aansturing nodig



voor de uitvoering van de werkzaamheden. Tevens bleek dat jongeren om verschillende redenen minder bereid en beschikbaar waren om als vrijwilliger mee te helpen. De samenwerking met Sail Academy Den Helder was cruciaal voor de verbinding met jongeren. Ondanks deze ervaringen zal ook in de toekomst een dergelijk evenement niet kunnen bestaan zonder de inzet van gedreven en gemotiveerde vrijwilligers. Hierbij moet worden voorkomen dat deze vroegtijdig afhaken vanwege de toenemende werklast als gevolg van regelgeving, bureaucratie en gebrek aan ondersteuning of omdat men niet meer bereid is om de verantwoordelijkheid te dragen.


Ook bij SDH23 bleek het belang van een goede organisatie voor de planning, uitvoering en begeleiding van de hospitality. Hospitality is wellicht de meest belangrijke pijler onder het evenement, als visitekaartje en voor het kunnen realiseren van de met de partners en sponsors overeengekomen tegenprestaties. Ook is hospitality onderdeel van het verdienmodel van de deelnemende Tall Ships. Bij SDH23 bleek hospitality kwetsbaar, zowel in de planning als in de uitvoering waardoor niet in alle gevallen aan de verwachtingen van partners en betalende particulieren is voldaan. Ook hospitality vergt een professionele organisatie aangevuld met gemotiveerde en inzetbare vrijwilligers.

Aandachtspunten:

- **Regionaal evenement samen met Noordkop-gemeenten, Provincie Noord-Holland en Koninklijke Marine**
- **Tijdig betrekken en organiseren van bestuurlijke afstemming met primaire partners**
- **Meer actieve benadering bij werven, binden en inzetten van vrijwilligers door gericht gebruik te maken van de bij hen aanwezige kennis en ervaring (skills)**
- **Noodzaak inhuur specialistische kennis en kunde**
- **Beschikbaarheid van voldoende gemotiveerde, geschikte en inzetbare vrijwilligers in voorbereidings-, uitvoerings- en afbouwfase**
- **Organisatie van Hospitality voor de vereiste verhuur van scheepsdekken en de invulling van verplichtingen naar partners**

Financiën, sponsoring

De totale kostenbegroting voor SDH23 bedroeg €2.200.000 (excl. bijdragen in natura) waarvan €1.750.000 uit directe sponsoring door overheden en bedrijfsleven werd gedekt en €200.000 uit exploitatie-opbrengsten. Het restant in de begroting werd voor €250.000 gedekt uit de reserve vanuit SDH17. De inkomsten uit sponsoring waren iets hoger dan begroot. In totaal is €1.808.707 opgehaald waar €1.750.000 was begroot. De sponsorwerving is volledig door het bestuur van SSDH23 zelf gedaan, omdat hiervoor in de uitvoerende directie de competenties ontbraken. Ondanks een hoger sponsorresultaat dan begroot, is dit een moeizaam proces gebleken. SDH23 werd door veel bedrijven (nog te veel) beschouwd als een regionaal evenement met een beperkte landelijke uitstraling, ondanks de samengaan met de Marinedagen. Ook de naweën van de Covid19-epidemie hebben niet meegeholpen en waren voor een aantal bedrijven reden niet mee te doen of minder bij te dragen. Vanwege Covid-maatregelen was het lange tijd niet mogelijk sponsorbijeenkomsten te organiseren of potentiële sponsors te bezoeken. De aan SDH23 verbonden, maatschappelijk relevante thema's op het gebied van jongeren, duurzaamheid,



energietransitie en techniek waren voor een aantal bedrijven een extra argument om wel financieel bij te dragen. Ook de koppeling naar economisch relevante doelstellingen is van grote betekenis gebleken voor het kunnen verbinden van partners uit het bedrijfsleven. De totale inkomsten uit de exploitatie waren begroot op €200.000. De realisatie was aanzienlijk hoger met €608.389, waarvan €422.521 uit doorverhuur dekken/hospitality. Het totaalbedrag aan uitgaven was €2.585.693 waarvan €464.574 aan kosten hospitality/tegenprestaties sponsoren. Er was €2.200.000 aan uitgaven begroot. Inflatie, extra kosten vanwege verscherpte regelgeving en hogere personeelskosten zijn oorzaak van kostenoverschrijdingen. Er is per saldo een exploitatietekort van €168.534 dat echter geheel gedekt zal worden uit de reserves van SDH17 en dit exploitatietekort is kleiner dan de begrote €250.000. Door het exploitatietekort vermindert de eigen reserve van SDH weliswaar, maar er blijft nog voldoende budget over voor de overbrugging naar een, mogelijk, volgende editie van SDH. Naast de financiële bijdrage van de partners was de ondersteuning in natura van de Koninklijke Marine, Port of Den Helder en Willemsoord BV cruciaal voor SDH23. Zonder deze steun is een evenement als SDH niet mogelijk. Rekening houdend met de “tegenwaarde” van de ondersteuning in natura komen de totale kosten voor SDH23 uit op ca. €3.000.000.

Aandachtspunten:

- **Budget volgende editie SDH van minimaal 3M€ (exclusief bijdragen in natura), alleen rekening houdend met inflatie; daar komen de kosten voor personeel, professionalisering en meer eisen vanuit striktere regelgeving nog bij**
- **Tijdig vertrouwen in financiële haalbaarheid en financieel commitment primaire partners**
- **Deelname en ondersteuning in natura van Koninklijke Marine, Port of Den Helder en Willemsoord BV**
- **Maatschappelijk relevante thema's verbonden met SDH voor inhoud en extra aantrekkelijkheid deelname partners**

Terreinen, kades, ruimtes

Het evenemententerrein voor SDH23 was zeer uitgebreid en omvatte onder meer Willemsoord Zuid, een deel van Willemsoord Noord, een deel van het bassin op Willemsoord, Buitenveld, de Nieuwe Diepkade, het Mijnendienstcomplex op de Nieuwe Haven, de Museumhaven en de Flaneerkade. De verschillende terreinen hebben verschillende eigenaren en verschillen ook in juridische status. De verschillen tussen de terreinen vormt een uitdaging voor de organisatie van de facilitaire diensten die uniform op het hele evenemententerrein van toepassing zijn. De kades rond het Buitenveld terrein mochten niet gebruikt worden waardoor het nodig was om, op kosten SSDH, tijdelijke steigers te plaatsen in de binnenhaven (parallel aan de “*multimetaal-kade*”) en in het bassin van Willemsoord. Alle kades en steigers waren benodigd om de Tall Ships en schepen van het Varend Erfgoed te kunnen afmeren. Het gebruik van de binnenhaven in combinatie met de museumhaven als ligplaats voor het varend erfgoed vormde een mooie schakel tussen stad en evenement. Deze schakel kan mogelijk nog verder worden versterkt door ook Tall Ships in de binnenhaven neer te leggen. Willemsoord Zuid bleek prima te voldoen als evenementen terrein ondanks de (afroning van de) bouwwerkzaamheden voor het nieuwe



stadhuis. Het terrein Buitenveld was in tijdelijke bruikleen verkregen van het Rijks Vastgoedbedrijf maar moest wel, grotendeels op kosten van SSDH, gebruik gereed worden gemaakt. Het terrein Buitenveld werd gebruikt als VIP-parkeerlocatie en als route tussen Willemsoord en de Nieuwe Diepkade waarvoor een brug is gebouwd over het Nieuwe Diep. De route over Buitenveld is noodzakelijk als verbinding tussen de verschillende locaties en als nood/vluchtroute van- en naar Willemsoord. Ondanks de aanwezigheid van verschillende kramen en demonstraties langs de route over Buitenveld bleef dit een onaantrekkelijke route. Hetzelfde gold voor het traject tussen de Nieuwe Diepkade via de Moormanbrug naar het Mijndienstcomplex op de Nieuwe Haven. Door sleepboten van de Koninklijke Marine en twee landingsvaartuigen van *Keep them Landing* is een ferry-dienst uitgevoerd tussen de kop van het Mijndienstcomplex en de Nieuwe Diepkade. Ondanks dat de capaciteit hiervan niet op alle momenten afdoende was, was deze ferry-dienst succesvol. De uitgestrektheid van het evenemententerrein betekent dat bezoekers relatief grote afstanden moesten afleggen wat als minder aantrekkelijk is ervaren of er toe leidt dat bezoekers eerder afhaken en niet alle locaties bezoeken. Omdat (uiteindelijk) gebouw 66 (publieksgedeelte nieuwe stadhuis) niet beschikbaar was als VIP/hospitality ruimte, moest op korte termijn worden uitgeweken naar aan apart hiertoe ingerichte ruimte in de voormalige visafslag (Blue Port Centre). Wel is gebouw 66 gebruikt voor de ontvangst van de VIP-gasten voor de Sail-in op donderdagochtend. Door de uitgestrektheid en afstand tussen de locaties was ook de logistiek complex waar met name de hospitality, die gebruik maakte van schepen afgemeerd op het Mijndienstcomplex en aan de steigers van Rijkswaterstaat, last van had.

Ondanks dat bezoekers van buiten Den Helder is geadviseerd zoveel als mogelijk gebruik te maken van openbaar vervoer, kwamen veel bezoekers van buiten de stad met de auto. Door CZSK is een transferium ingericht nabij Kooypunt van waaruit de bezoekers met bussen vervoerd werden naar het Marineterrein of naar het station van Den Helder, van waaruit de bezoekers door de stad naar het evenemententerrein konden lopen. Voor de ondernemers van de Helderse binnenstad was het van belang dat zoveel mogelijk mensen de binnenstad zouden bezoeken. Voor CZSK was een goede verbinding naar het Marineterrein van groot belang terwijl de doelstelling van SDH was om zoveel mogelijk bezoekers naar het Sail-evenemententerrein te trekken. De afstemming over met name de busroutes is moeizaam verlopen vanwege de uiteenlopende belangen. Uiteindelijk is dit naar tevredenheid uitgevoerd en bleek ook nu weer dat een transferium noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van het evenement.

Aandachtspunten:

- **Voldoende kades en steigers voor afmeren schepen**
- **Evenemententerreinen en verbindingroutes tussen verschillende evenementenlocaties beschikbaar**
- **Aandacht voor de grote uitgestrektheid van het Sail-terrein en de mogelijkheid om de schakel tussen stad en evenemententerrein verder te versterken.**
- **Centrale ligging van hospitality-ontvangstruimte ten opzichte van de deelnemende schepen**
- **Noodzaak transferium en tijdige afstemming over busroutes**



Schepen, STI/TSR, host-port

In totaal hebben 37 Tall Ships en 170 schepen van het Varend Erfgoed deelgenomen aan SDH23. Van de 37 Tall Ships hebben 35 deelgenomen aan de TSR23. Hiervan waren 15 van de A-klasse en 6 waren militaire Tall Ships. De militaire schepen zijn meerdere malen benaderd via C-ZSK, via de ambassade en direct naar de commandant van het schip tijdens diverse evenementen. De commerciële schepen zijn benaderd via de rederij waarbij de (toezeggingen voor) potentiële inkomsten vanuit trainees en hospitality een belangrijk argument waren. De kleinere B, C en D schepen hebben vooral ingeschreven om deel te nemen aan de TSR23. SDH23 heeft een host-port overeenkomst met STI afgesloten en een host-port-fee betaald van 152.000 GBP. In de overeenkomst is vastgelegd waaraan moest worden voldaan voor de ondersteuning van de STI/TSR-staf, hoeveel trainees SDH moest werven om mee te varen aan boord van de Tall Ships en hoeveel scheepsdekken aan boord van de Tall Ships verhuurd moesten worden voor hospitality. Naast de host-port fee zijn kosten gemaakt voor het laten meevaren van trainees aan boord van de Tall Ships en voor de deelnemende Tall Ships. Ook zijn kosten gemaakt voor voorzieningen voor schepen zoals douches, toiletten en pontons om aan af te meren. Het feit dat Den Helder starthaven was van de TSR23 was voor veel schepen reden om deel te nemen aan SDH23. De werving van de Tall Ships was een gezamenlijke verantwoordelijkheid van SSDH en STI. Vooral door de goede samenwerking met de andere havens van de TSR23 kon een voldoende aantrekkelijk pakket worden aangeboden. Voor de Tall Ships is het van belang dat zij in de binnenligperiode voldoende inkomsten kunnen genereren door hospitality activiteiten. De afstemming tussen SSDH en de schepen/operators hierover is niet altijd makkelijk gebleken.

In de afweging tussen host-port versus een zogenaamd “endorsed event” moeten onder andere de host-port fee, de kosten voor reis en verblijf van STI-staf voor bezoeken en tijdens het event, de additionele uitgaven voor trainees, de uitgaven voor de deelnemende Tall Ships en de kosten en inspanningen om STI/TSR-staf te ondersteunen afgezet worden tegen de kosten en inspanningen om anderszins Tall Ships te werven voor een “endorsed event”. Daarnaast speelt mee dat als host-port gebruik gemaakt kan worden van de samenwerking, ondersteuning en promotie van STI en de samenwerking met de andere havens van de TSR. In deze afweging biedt de keuze om host-port te zijn meer voordelen en is dit voor SDH23 een juiste keuze geweest. De mogelijkheid om ook voor een volgende editie host-port van de TSR te kunnen zijn hangt mede af van de planning van de TSR's en de mogelijkheid om de schepen in Den Helder te kunnen accommoderen.

Aandachtspunten:

- **Voorkeur voor host-port als onderdeel van een TSR**
- **Den Helder aantrekkelijke haven voor Tall Ships, mede door mogelijkheden om inkomsten te genereren**
- **Tijdig (minimaal 2 jaar voor event) benaderen van militaire en civiele Tall Ships**



Regelgeving, vergunningen

De organisatie SDH werd geconfronteerd met aanzienlijk toegenomen complexiteit en druk als gevolg van meer striktere regelgeving en de hoeveelheid en detaillering van de vereiste vergunningen. De Marine had het op zich genomen de kar te trekken voor het opstellen van het veiligheidsplan en de aanvraag van de vergunningen voor het gecombineerde evenement MD23-SDH23. Hiertoe vormde CZSK, de gemeente Den Helder, de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord en een vertegenwoordiger uit de operationele directie van SDH23 een team dat gedurende het gehele proces hecht en goed samenwerkte. Het veiligheidsplan was omvangrijk met 40 bladzijden en 19 bijlages waaronder risicoanalyses op 9 ongeval-scenario's. De Stikstofdepositieberekening echter was alleen vereist voor het evenemententerrein van SDH23 en de gecombineerde publieksstromen, hetgeen het proces bemoeilijkte. Deze Aerijs-berekening is extern uitbesteed. Voor de Stikstofdepositieberekening moest een grote hoeveelheid informatie worden aangeleverd, zoals o.a. het motorvermogen van alle deelnemende Tall Ships en schepen van het Varend; deze informatie was zeer moeilijk te achterhalen, mede omdat de schepen de vereiste gegevens vaak zelf niet beschikbaar hebben. Het gegeven dat tijdens het evenement geen (vervuilende) offshore schepen in de haven lagen afgemeerd maar zeilende Tall Ships, stond aan de basis voor een negatieve berekening van extra stikstofdepositie. Ten laatste ure vereiste de Omgevingsdienst ook een Natuurtoets Wet Natuurbescherming; deze werd lokaal uitbesteed en daarom nog op tijd aangeleverd.

De input voor de vergunningaanvragen werd geleverd door werkgroepen met specialisten van de bij de aanvraag betrokken instanties. Ondanks de uitstekende samenwerking, de wil om met elkaar mee te denken en de vroegtijdige afstemming met de gemeente, veiligheidsregio, CZSK en betrokken instanties, heeft dit veel effort en tijd gekost. De uiteindelijke evenementvergunning is op 15 juni 2023, twee weken voor het evenement, ondertekend. Voor het opstellen van o.a. het veiligheidsplan en het aanvragen van vergunningen is in toenemende mate specialistische kennis noodzakelijk. Kennis die bij CZSK steeds schaarser wordt! Maar ook kennis en ervaring die steeds minder bij de vrijwilligers aanwezig is en, tegen aanzienlijke kosten, zal moeten worden ingehuurd.

Naast de toegenomen regeldruk is er, ondanks de goede samenwerking, sprake van zogenaamde bureaucratische compartimentering waarbij elke instanties of afdeling zijn eigen informatiebehoefte had en eisen stelde waardoor de hoeveelheid werk en aan te leveren informatie alleen maar verder toenam (stapeling). De vraag is wat en hoeveel aan een organisatie die voornamelijk bestaat uit vrijwilligers gevraagd kan worden. Het risico bestaat dat door de regeldruk en bureaucratische werklust een evenement zoals SDH niet meer georganiseerd kan worden zonder dat veel kennis en expertise extern zal moeten worden ingehuurd. Ditzelfde geldt wellicht ook voor kleinere evenementen met een kleinere organisatie.

Aandachtspunten:

- **Verminder de regeldruk en bureaucratische werklust voor de organisatie**
- **Ontzorg de organisatie waar mogelijk**
- **Houdt rekening met toenemende noodzaak inhuur kennis en expertise voor o.a. regelgeving en vergunningaanvragen**



Bijlage 1: Overzicht inzet jongeren via Sail Academy Den Helder

661 jongeren hebben via Sail Academy Den Helder bijgedragen in de voorbereiding naar en de uitvoering van Sail. (Als pdf-bestand toegevoegd.)



Bijlage 2: Duurzaamheidsadvies van Casper Polhaar – stagiair SDH23

“Duurzaamheidsadvies Sail Den Helder” door Casper Polhaar (8 juni 2023) (Als pdf-bestand toegevoegd)

Dit duurzaamheidsadvies is door Casper Polhaar geschreven als afstudeeropdracht voor Stichting Sail Den Helder. Casper studeert Tourism Management bij Inholland Haarlem. Tijdens zijn studie heeft hij een grote focus gelegd op duurzaamheid. Om dit advies te kunnen geven is uitvoerig bureauonderzoek gedaan naar verschillende begrippen die gerelateerd zijn aan duurzaamheid. Dit heeft duidelijk gemaakt wat duurzaamheid inhoudt en wanneer iets duurzaam is. Door met verschillende vrijwilligers binnen de organisatie in gesprek te gaan, is er een beeld tot stand gekomen van duurzaamheid in eerdere edities en de huidige stand van zaken. Met deze kennis als uitgangspunt, zijn er interviews gehouden met Patronaat, PHIL Haarlem, SAIL Amsterdam en Harlingen Sail. De input uit deze interviews heeft in combinatie met de kennis over de huidige stand van zaken en waar nodig bureauonderzoek geleid tot het gegeven advies. De vormgeving van het product is de uitkomst van een aantal prototypes die uitvoerig besproken zijn met Jacob Jonker (duurzaamheidscoördinator SDH23) en een leercoachgroep in het afstudeertraject.



Bijlage 3: Communicatie resultaten tijdens SDH23

Het bereik van SDH23 op sociale media is 1,7 miljoen geweest; met de website heeft men in 2023 bijna 200.000 unieke gebruikers bereikt; de app, speciaal gewijd aan SDH23, is 11.000 keer gedownload voor het evenement. Betaald heeft SDH23 15 miljoen contactmomenten ingekocht. Met landelijke/provinciale media heeft SDH23 daarmee potentieel 15 miljoen contactmomenten gehad. Met regionale media heeft men potentieel 3 miljoen contactmomenten verwezenlijkt. Bijgesloten het rapport van Citymarketing Den Helder, die primair de communicatie voor SDH23 verzorgde. Voor verdere details zie aparte bijlage "Communicatie Sail Den Helder 2023" (Als pdf-bestand toegevoegd).



Bijlage 4: Bezoekersevaluatie

Voor de details zie bijgaande rapport “Bezoekers Evaluatie Sail Den Helder 2023” door Druktemaker i.s.m. de Erasmusuniversiteit van Rotterdam (als pdf-bestand gevoegd).

Tijdens en na SDH23 heeft Druktemaker i.s.m. de Sail Academy, een uitgebreid onderzoek uitgevoerd onder de bezoekers naar onder andere hun ervaringen en uitgaven tijdens SDH23. Dit onderzoek vond zowel online plaats als via een fysieke enquête op en om het evenemententerrein. In totaal werden 1728 ingevulde formulieren en fysieke enquêtes gevalideerd en gebruikt voor de analyses in dit onderzoek. Respondenten hebben volledig vrijwillig deelgenomen aan dit onderzoek.

De analyse voerde Druktemaker uit i.s.m. de Erasmus Universiteit van Rotterdam. Hiervoor werden alle resultaten samengevoegd om uiteindelijk:

- De tevredenheid (over specifieke onderwerpen) van de bezoekers t.a.v. Sail Den Helder in kaart te brengen.
- De herkomst en eigenschappen van bezoekers te analyseren.
- Te onderzoeken of bezoekers naast Sail Den Helder ook het stadscentrum (of andere winkelgebieden) hebben bezocht.
- De economische impact op de stad Den Helder te analyseren.
- De aantrekkingskracht en het imago van buiten regio in relatie tot Den Helder te bepalen.

Op basis van het aantal respondenten (n=1728) kan een betrouwbare indicatie worden gegeven van de onderzochte kenmerken. Er is een betrouwbaar beeld ontstaan van de populatie. Op basis van de berekening door experts van de Erasmus Universiteit kan gerekend worden met een foutmarge van tussen de 2-3% voor een 95% betrouwbaarheidsniveau. Een valide basis voor het uitvoeren en interpreteren van de conclusies.

De inzichten uit dit onderzoek geven een waardevol inzicht in hoe bezoekers het evenement hebben ervaren. Zij hebben een positieve beoordeling over het evenement, de locatie, de communicatie, het programma, kortom: de algehele ervaring. Geconstateerd moet worden dat het evenement een relatief oudere doelgroep aanspreekt en heeft aangetrokken. Hoewel juist deze betrokken (oudere doelgroep) oververtegenwoordigd is onder de respondenten, kan gesteld worden dat dit type evenement juist deze doelgroep aanspreekt. Ten behoeve van toekomstige onderzoeken kan geadviseerd worden om specifiek de jonge doelgroep te benaderen om hun kwantitatieve en kwalitatieve inzichten nog beter te toetsen. Ook heeft het onderzoeksteam op basis van diverse datapunten en controlemethoden een inzicht gegeven in de economische impact van het evenement. Het is belangrijk te noemen dat dit altijd een inschatting zal zijn die vooral richting geeft aan een aannemelijke range van bedragen. Tot slot heeft het onderzoeksteam duidelijk kunnen constateren dat het bezoek aan het evenement bijdraagt aan een positief/positiever imago van de stad. Alle inzichten uit dit onderzoek bieden zowel de organisatie van Sail Den Helder, de gemeente Den Helder, Citymarketing Den Helder en alle betrokken partners waardevolle inzichten voor het organiseren en vermarkten van toekomstige evenementen.