

VOORWOORD

ZWARTWIT GEBLOKT NA 233 RACES

Al jarenlang mogen de pitreporters hun 'liveverslag' gedurende de kwalificatie en de race niet meer brengen vanuit de pits. Reden daarvoor waren diverse (levens)gevaarlijke situaties. Interviews met rijders mochten van de FIA en de FOM niet meer op de bonnefooi, maar moesten in een afgeschermd gebied: het beroemde vierkantje. De Formule 1 ging voor fans in Engeland achter de decoder. SKY ging miljoenen betalen voor de rechten, om 'meer mogelijkheden' voor de verslaglegging te verkrijgen. Gevolg: minder kijkers. Als klap op de vuurpijl moest er tijdens de pandemie geloot worden en kregen de kleine tv-ploegen op race- of kwalificatiedagen geen toegang tot het vierkantje. Kortom: het werd steeds lastiger om interviews te maken met de helden van de sport. Het kwam dus weer aan op de relaties die je in die 23 jaar had opgebouwd.

Ik vond dat heerlijk. Het was weer een mooie uitdaging die ook nog eens erg succesvol bleek te zijn. Totdat het opeens ook voor mij zwartwit geblokt werd. De F1 gaat in Nederland ook achter een betaalgordijn, met aan het roer andere mensen. Er komt tijdelijk een eind aan 'Jack in de Pits'. De vlag viel in Abu Dhabi 2021 tijdens een geweldig hoogtepunt: Max werd voor het eerst wereldkampioen Formule 1. Ik mocht hem als eerste voor de camera spreken, net als bij zijn eerste overwinning in Barcelona 2016. Wat een geweldige ervaring was dat en wat een prachtige verhalen leverde het op.

Dit boek gaat met name over het laatste jaar. De pandemie, de eerste F1-race op Zandvoort, het eerste wereldkampioenschap, ga zo maar door. Er zijn nog zoveel verhalen te vertellen en ik ga de F1 niet zomaar opgeven. Ik ben nog niet klaar in de pits en zoals ik altijd afsloot na de legendarische 'gridwalk' op zondag: 'Als ik terugkom gaan we racen!'

Jack Plooij
@jackontracks
april 2022

1

DE WEG NAAR ZANDVOORT

Mijn vader was melkboer toen ik in Amsterdam geboren werd in de Van Hogendorpstraat. Mijn wieg stond in de winkel. Mijn moeder hielp de klanten en mijn vader reed met de melkkar door de stad. De Van Hogendorpstraat ligt vlak bij de oude Maggi-fabriek, in een wijk waar mensen op vierhoog en dicht op elkaar wonen. Mijn vader moest zware metalen kratjes vol glazen flessen met blauwe doppen de trappen op sjouwen. Niet zoals nu natuurlijk met de prachtige elektrische karretjes, maar op de ordinaire bakfiets langs bij mensen in Amsterdam.

Ik had een vaste oppas, Doortje. Zelf weet ik daar niet veel van, het zijn verhalen die ik natuurlijk van mijn moeder heb meegekregen. Bij de buurvrouw en de overburen maakte ik kennis met Zandvoort. Een van mijn overburen, Jan IJpma, had een vakantiehuisje op het

strand in Zandvoort. In Amsterdam was het natuurlijk bingo als je kennissen of burens had die zo'n huisje hadden, want dan mocht je wel eens mee. Toen ik een klein ventje was, gingen we vaak met de familie mee en bleven we slapen. Dat was voor ons als stadsmensen natuurlijk fantastisch. Ik verbaasde me daar over de herrie, want ik kende dat geluid niet. Mijn vriendjes zeiden dat het een circuit was en we zijn gaan kijken naar de grand prix van Zandvoort. Vraag mij niet welk jaar het was, maar we zijn onder het hek door gekropen en gaan kijken. Je kon de auto's bijna aanraken, want er was nog geen bewaking. Dat was mijn eerste kennismaking met Circuit Zandvoort. Iedereen die het succes van Max Verstappen mee heeft gemaakt, is wel eens bij een grand prix geweest. Zandvoort was fantastisch.

Toen ik in de jaren negentig in Nijmegen mijn proefschrift schreef, kwam Zandvoort weer in beeld. Ik kwam daar in aanraking met het Equipe Verschuur, een race-team met Renaults die veel reden op Zandvoort. In eerste instantie allemaal nationale races. Marcel Hubbers was de hoofdmonteur van Equipe Verschuur en sleepte mij binnen. Het schrijven van mijn proefschrift bracht niet veel plezier in het leven. Het was voor mij een fijne afleiding om naar Zandvoort te gaan, want Equipe Verschuur kocht auto's in de Timorstraat in Nijmegen die werden omgebouwd tot raceauto's. Hubbers was tot diep in de nacht aan het sleutelen en ik kwam hem daarbij helpen. Dan kwam ik rond een uur of negen 's avonds een bakkie

doen. Het begon met een stangetje vasthouden of een boutje aandraaien tot uiteindelijk de motoren inrijden, wat al gauw een van mijn favoriete bezigheden was. Je kreeg dan een handelsdealkenteken op de auto en moest een uitgestippelde route door Nederland rijden waar je in verschillende toeren moest op- en doortrekken. Het was een heel ritueel en dat vond ik fantastisch. Moet je je voorstellen, je bent net afgestudeerd tandarts met een klein praktijkje in Duitsland en dit wordt dan je hobby. Ook overlegde ik met Frans Verschuur, de teameigenaar. Wat gaan we doen? Kunnen we nog gewicht besparen? Moet het gewicht naar voren of naar achteren? Kunnen we in de mazen van de wet nog iets vinden? Kunnen we een trucje verzinnen waardoor we sneller zijn? Uren, avonden en zelfs weekenden heb ik met Marcel Hubbers doorgebracht in de werkplaats in Nijmegen. Uiteindelijk heeft dat ertoe geleid dat ik mee mocht naar het circuit en daar te gast was bij het team. Frans Verschuur zei: 'Als jij nou die tent in Zandvoort in de gaten houdt, komt het misschien allemaal wel goed.' Ik ging donderdagavond naar het circuit toe, waar Frans een oude stadsbus had omgebouwd. Er waren slaappleatsen en een koffiehokje. Als er geen plek was in de bus was er wel een caravan of een tent. Of we sloegen een nachtje over om verder te sleutelen. Als ik terugkijk op mijn hele racecarrière denk ik dat de nachten sleutelen op de circuits het leukste waren. Niemand kwam aan je kop zeiken, het ging om stoere mannenpraat, schuine moppen en je kreeg vieze handen van het sleutelen. Ik moest hard werken en er stond veel

druk op, maar als we weer een overwinning behaalden, was dat wel met een team. Het was zo gaaf om onderdeel te zijn van zo'n team en samen die prijs te winnen.

Frans was echt heel goed; hij en zijn toenmalige partner betrokken ons vaak bij het plezier en de eer. Bij Equipe Verschuur heb ik mooie dingen beleefd op Zandvoort. Daar heb ik ook allerlei mensen leren kennen onder wie de gebroeders Coronel, Olav Mol, Jan Lammers, noem maar op. Bij Verschuur zorgde ik voor de gasten. Langzaam ben ik binnen team Verschuur het een en ander gaan organiseren en samen met de zwager van Frans hebben we geprobeerd het team te professionaliseren. We stonden ooit langs de vangrail toen er op een gegeven moment een pitbord uitgehangen werd, wat ervoor zorgde dat Marcel Hubbers over de zeik ging, want hij begreep het pitbord niet. Ik zei: 'Waarom praat je niet met die rijder? Je kunt toch communiceren met de pitmuur en de rijder?' Dat zou te veel geld kosten en gedoe geven met vergunningen, het zou niet gaan en het was ook nooit gedaan. Ik heb toen van alles geprobeerd en uiteindelijk is met me gelukt met een grote gereedschapskist die genoeg aarde gaf de pitmuur te laten zenden en ontvangen. Er zat een mega-accu in de kist en in de auto zat een kleine knop naast de koppeling, zodat Frans er met zijn linkervoet op kon drukken en met ons kon praten. Ik was er trots op, ik had met 27MC ervoor gezorgd dat Marcel bij de pitmuur kon praten met Frans in de auto en Frans kon antwoorden. Prachtige tijden.

In Zandvoort heb ik dus veel mensen leren kennen, onder wie Olav, die vroeg of ik mee wilde doen in de Formule 1. Uiteindelijk is Zandvoort in 2020 heel belangrijk geworden, want de grand prix van Zandvoort kwam weer terug. Dit hadden we nooit gedacht. Zelf was ik erg terughoudend, ik gunde het natuurlijk iedereen, maar het kon toch niet op ons Zandvoort? Er mocht geen drank geschonken worden en veel mocht niet qua vergunningen. Het was altijd gedoe op Zandvoort. Met name met de kaarten. Het waren er nooit genoeg, dus kaarten werden illegaal verkocht en zelfs gekopieerd en doorverkocht. Bernie Ecclestone zei dat hij nooit meer terug zou komen. Zandvoort stond er niet lekker voor. Als je in de paddock vroeg naar de geruchten, werd er altijd gezegd dat je er niet kon komen met de auto en niet kon inhalen. Als wij op locatie met mensen aan het praten waren, was de stemming geweldig, maar toch overheersten de negatieve verhalen over de garages en parkeerterreinen die te klein zouden zijn.

De geruchten werden wel steeds serieuzer en de steun van de regering bleef uit, maar dan ken je prins Bernhard niet met zijn kompanen. Die hebben toch een partij goed werk geleverd daar, die hebben het bij de gemeente en de provincie slim aangepakt. Niet te veel herrie maken, gewoon rustig beginnen en zorgen dat je je huiswerk goed doet. Op een geheime locatie gingen ze met de F1-organisatie in gesprek. Je moet de heren nageven dat ze goed hebben nagedacht, want ze hadden meteen een mooi

plan. Daar zijn ze bij de F1 voor gevallen; vooral de Amerikanen zagen het helemaal zitten, en inmiddels hebben we het gezien en beleefd. Als er ook maar één hobbel in de weg zou zitten, ging het al niet door. Er is veel gedaan om iedereen zo ver te krijgen.

Uiteindelijk was de kogel door de kerk, de grand prix ging door. Er zou een persconferentie gehouden worden in een tent in de Tarzanbocht. We waren helemaal trots en vanuit het Formula One Management (FOM) kregen wij het verzoek of we konden regelen dat het vol kwam te staan met apparatuur, en of we met Southfields iets konden doen. Uiteindelijk bleef het stil en wat bleek, de Dutch Grand Prix had een mediadeal afgesloten met Talpa die de rechten kreeg voor mediagerelateerde zaken buiten de uitzendrechten om. Vanwege de deal met Talpa was het Hélène Hendriks die de persconferentie mocht doen. Ik vond het maar raar om te zien, de hele paddock met alle journalisten en al onze relaties, iedereen die er ook maar iets ermee te maken had vond het vreemd dat Olav en ik het niet deden. Dat was voor ons een van de raarste momenten in het verhaal rond de Dutch Grand Prix. We moesten met onze camera in de rij staan om een interview te mogen doen; het was ongemakkelijk, maar ik begrijp het wel. Ze waren op zoek naar een mediapartner en kozen voor het beste plan. Waarschijnlijk had Ziggo niet mee willen of kunnen doen. Uiteindelijk is er gekozen voor een andere strategische partner. We stonden buitenspel, maar het was niet anders. Uiteindelijk ging de grand prix door corona

niet door en is hij doorgeschoven. Er is toen voor gekozen om het niet in mei te doen. Mocht de pandemie langer duren, dan konden ze het over die zomer heen tillen. Dat is een slimme zet geweest, achteraf gezien. In september 2021 vond een van de mooiste races van het seizoen plaats en wij waren erbij. De dirigent van dit geweldige feest was Robert van Overdijk, de nieuw aangestelde CEO van Circuit Zandvoort.

Naast een zakenrelatie is er ook een leuke vriendschappelijke relatie tussen ons ontstaan. Robert kreeg dit evenement op zijn bord en hij heeft het knap gedaan met al die partijtjes en al die ego's. Er lopen veel mannetjes rond in de racewereld die het allemaal beter weten en kunnen. Hij is een goede directeur en heeft het vertrouwen gekregen van Bernhard van Oranje, die het ook fantastisch heeft gedaan. Uit een van de gesprekken met Robert kwam een briljant idee naar voren. De kaartverkoop van de Dutch Grand Prix ging van start. Er waren 100.000 kaartjes beschikbaar, maar meer dan 1 miljoen verzoeken. Echt boven verwachting. Het circuit kwam bij mij en Olav met de vraag wat we met de teleurgestelde fans zouden doen die geen kaartje hadden kunnen bemachtigen. Toen kwam het idee voor de Race Experience. Het plan was dat we met de toeschouwers een mooie tour zouden maken over het circuit en ze aan boord van een open bus in elke bocht een mooi verhaal zouden vertellen met de sterren van Zandvoort aan boord. De tour wilden we midden op het circuit laten eindigen in de oude strandtent van Bernhard die verplaatst was naar de

top van een duin. In de zogenaamde Founders Lounge zouden de bussen bij elkaar komen, de gasten stappen uit, krijgen een leuke goodiebag, lopen met elkaar omhoog en krijgen van Olav, Rick Winkelman, onze vaste analisten en van mij een leuk verhaal te horen over hoe het seizoen is verlopen. Uiteindelijk is het door corona niet doorgegaan en we hopen de tour dit seizoen wel voor elkaar te krijgen. Hoe leuk is dat? Dat je op het circuit waar de grand prix gereden wordt een leuk verhaal, een bittergarnituurtje en een goodiebag krijgt en kunt zien waar het geweld gaat losbarsten.

Natuurlijk waren dat mooie tijden. In de voorbereiding komen we met iedereen om de tafel te zitten: met Heineken, met Tinq, met evenementenbureau Tribe, dat ook de Vrienden van Amstel Live doet en veel ervaring heeft met hoe je zo'n evenement aanpakt, maar ook met circuitsponsor CM. Robert van Overdijk heeft een heel belangrijke rol gespeeld bij het om de tafel te krijgen van alle partijen als er een kink in de kabel zat. Hij was degene die dat allemaal weer probeerde te lijmen. Het heeft ertoe geleid dat de grand prix zo geweldig is verlopen.

Het was een ongelooflijke organisatie met spannende momenten, en op dat soort momenten leer je wel je vrienden kennen. Wat een avontuur was dat: het Circuit Zandvoort werd omgebouwd tot een circuit waar de F1 weer terechtkon. Twintig jaar lang hebben we overal ter wereld lopen mopperen over circuits en dan gebeurt het in je eigen land, waar je ooit zelf bent begonnen. Het cir-

cuit waar je zelf hebt geholpen om de kikkers uit de duinen te beschermen, zodat de actiegroep Red De Kikker de grand prix niet zou verhinderen. Het belangrijkste voor ons was de hele aanloop naar het circuit. Talpa had de mediarechten rondom het circuit met Radio 538 met een livestudio. Wij waren er ongelooflijk trots op dat we in onze eigen duinen die F1-race gingen meemaken.

Het bijzondere was dat het in Zandvoort vaak droog was op momenten waarop het in de rest van Nederland juist regende. David Hart had een raceteam en als wij klaar waren bij Verschuur gingen we bij het team van David een laatste biertje halen en helpen, want daar kwamen ze mensen tekort. Ze vroegen altijd of ik mijn cassettebandjes bij me had; niet met René Froger, niet met André Hazes, maar met moppen. Ik had vijftien cassettebandjes met alleen maar moppen. Die speelden we dan 's nachts af als het sleutelen was gedaan, de auto was ingereden en nog even werd gepoetst, en het zeiltje eroverheen ging. Het laatste biertje kwam langs, we zetten de moppen op en lagen in een deuk om de meest idiote en flauwe moppen die je maar kunt bedenken. Dit was echt goed voor de teambuilding. Als er ook maar iemand wakker was op de paddock, kwam hij naar ons toe en ging de friteuse aan, de bitterballen met bier hoorden bij de paddock. Daar hebben we veel plezier aan beleefd. Als je dan met elkaar de F1 terug ziet komen op Zandvoort met fantastische motorhomes en chef-koks, knijp je in je arm en denk je: was het vroeger misschien nog net iets leuker?