

ZANDVOORT van vissersdorp tot mondaine badplaats

door TON ROELOFFZEN EN DICK BOL

In nog geen twee eeuwen tijd heeft Zandvoort zich ontwikkeld van een klein en arm vissersdorp tot een middelgrote plaats, waar men vooral van de recreatie leeft. Door de chaotische wijze, waarop deze plaats is bestuurd, is Zandvoort voor steeds grotere problemen komen te staan: woningnood, een bouwverbod vanwege het circuit, en op top-recreatiedagen een volledig vastlopend verkeer. Men heeft daarom een Structuurstudie laten maken, in de hoop de problemen afdoende te kunnen aanpakken. Hierover, en over de ontwikkelingsgeschiedenis van Zandvoort wordt een en ander verteld.

De oplossingen worden weer eens gezocht in een verdere uitbreiding van de bebouwde kom, een weinig andere aanpak dan in het verleden. Hoewel hier natuurbeschermingsorganisaties, en de provinciale en rijksoverheden tot nu toe een eensluidend "nee" hebben laten horen, is er toch reden de Zandvoortse groeistruipen met argusogen te volgen. Nog niet alle groeigeloof is tot normale proporties teruggebracht!

De eerste ontwikkelingen

Tot 1828 was Zandvoort een arm vissersdorp, dat slechts door zandpaden met het achterland verbonden was. In dat jaar komt er echter een klinkerweg gereed tussen Haarlem en Zandvoort. Doel van deze weg was niet om de Zandvoortse bevolking aan een goede verbinding te helpen, maar om de welvarende elite uit Amsterdam en Haarlem te laten genieten van een uit Engeland overgewaaid rage. Het wordt in die tijd mode om een paar dagen vakantie aan zee door te brengen en in een badhuis te baden in zeewater. Pas in 1870 werd het pas toegestaan in de zee zelf te baden. Het eerste badhuis is het begin van een ontwikkeling tot mondaine badplaats. Er komen steeds meer badgasten, bashuizen en hotels. Zandvoort wordt van internationale betekenis, en het inwonertal stijgt snel. In 1803 wonen er slechts 800 mensen. Omstreeks de eeuwwisseling is dit aantal al toegenomen tot 3200, een verviervoudiging dus in een eeuw tijd. Hierdoor neemt de behoefte aan verbindingen toe. Op 7 mei 1881 rijdt de eerste trein tussen Haarlem en Zandvoort. Acht jaar later wordt er een tramverbinding tussen de Amsterdamse bin-

nenstad en Zandvoort aangelegd (in 1957 vervangen door een busdienst). De in 1927 aangelegde Zeeweg is de laatste verbinding met het achterland. Na de tweede wereldoorlog wordt deze weg vierbaans.

Sloop en wederopbouw

In de twintiger en dertiger jaren begint Zandvoort zich te ontwikkelen tot een volkshadplaats. De plaatselijke regenten zien dit met lede ogen aan.

De tweede wereldoorlog beïnvloedt de ontwikkelingen in Zandvoort sterk. Nadat het merendeel van de bevolking door toedoen van de bezetter het dorp heeft moeten verlaten, wordt een groot deel van de boulevardbebouwing gesloopt; maar liefst 648 gebouwen gaan tegen de vlakte.

Reeds in 1943 gaf de toenmalige burgemeester opdracht een wederopbouwplan te ontwerpen. Dit plan is bij de bevrijding al bijna gereed en beoogt van Zandvoort weer een mondaine badplaats te maken.

Het grootschalige en dure project stuit echter op veel tegenstand bij de Zandvoortse bevolking. Men vindt dat eerst maar eens geld aan de noden van de eigen bevolking moet worden besteed. Zelfs de middenstand vindt het plan te hoog gegrepen. Desondanks wordt het plan in 1946 met een

In mei 1989 is door de gemeente Zandvoort een Structuurstudie uitgebracht, waarin de natuur er lekaaid afkomt. Er was dan ook alle reden om een pittig commentaar te schrijven op dit in vele opzichten inferieure rapport. Inmiddels is dit commentaar geschreven door de Stichting Duinbehoud, St. Duinbeheer Zandvoort, St. Behoud Kostverlorenpark en het Contact Milieubescherming Noord-Holland.

Door Ton Roeloffzen, als vrijwilliger actief in de Stichting Duinbehoud, en Dick Bol, doorgevoerd als actievoerder in Zandvoort, wordt in dit artikel een en ander verteld over de Zandvoortse problematiek en de achtergronden daarvan.

Red.

minimale meerderheid door de gemeenteraad aangenomen.

Volgens het twee jaar later uitkomende uitbreidingsplan moest Zandvoort een metropool voor de toerist worden. Grofweg zagen de plannen er als volgt uit:

Aan de zuidzijde moest een grote villawijk komen voor nieuwe kapitaalkrachtige inwoners. De noordboulevard kreeg een recreatieve bestemming. De oude dorpskern zou worden gesloopt, om plaats te maken voor een uitgaanscentrum. Voor de autochtone bevolking werd de wijk Noord gebouwd. In de zestiger jaren bouwde men bovendien Nieuw-Noord, een tweede woonwijk voor de autochtone bevolking, pal tegen het toen inmiddels aangelegde racecircuit.

Gelukkig hadden rijk en provincie oog voor de werkelijke behoeften van de Zandvoortse bevolking. Mede onder druk van de plaatselijke bevolking werden de scherpe kantjes van dit plan afgeslepen. Zowel het wederopbouw- als het uitbreidingsplan worden vele malen gewijzigd. Hierdoor bleef Zandvoort gespaard voor: kustwegen, vierbaanssnelwegen door de duinen, een metroverbinding met Amster-

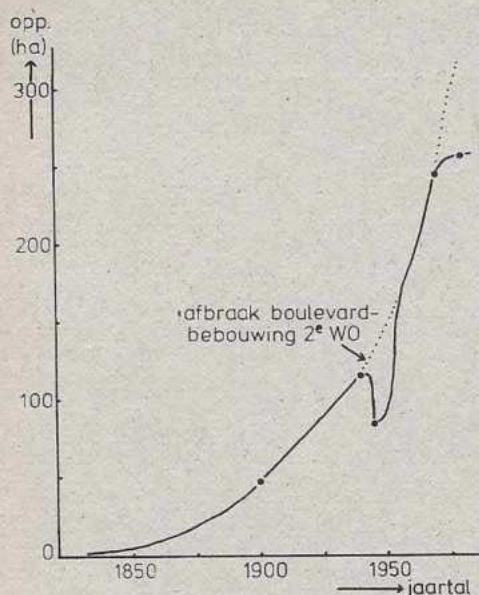


Fig. 1. De toename van het oppervlak van de bebouwde kom van Zandvoort tijdens de 19^e en 20^e eeuw.

dam, een pier en een overdekt binnencircuit. Desondanks worden de ontwikkelingen voor een groot deel bepaald door Amsterdamse speculanten, o.a. Nico Bouwes. Deze hotelgigant weet het als enige voor elkaar te krijgen pal aan de kust twee reusachtige hotelcomplexen neer te zetten. De boulevard die van Bloemendaal tot de zuidzijde van Zandvoort zou gaan lopen, moest hiervoor wijken.

Zandvoort stroomde intussen vol met kapitaalkrachten, die er hun eerste of tweede huis kochten. Illustratief is dat van de 2046 woningen, die er tussen 1946 en 1965 gebouwd werden, er lifst 1181 tot de vrije sektor behoorden. Tussen 1965 en 1978 waren dit er 869 van de 1976 in die periode gebouwde huizen.

Borastop

Zandvoort is niet bepaald zuinig met haar ruimte omgesprongen. In de vijftiger jaren voor kwam de provincie dat de Zuidduinen werden volgebouwd met villa's. In het begin van de zeventiger jaren werden er op één duinrug van 8 ha slechts 9 villa's gebouwd! In 1974 wilde Zandvoort ook het Kostverlorenpark aankopen en volbouwen. Een groot deel zou worden gebruikt voor villabouw. De provincie stak echter hier een stokje voor.

In 1975 was ook de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de Zandvoortse land-

honger beu; Gruyters verbood de gemeente Zandvoort om nog verder buiten haar huidige bebouwingsgrenzen uit te breiden. Tevens werd het maximale inwoneraantal op 18000 bepaald. In 1977 bepaalde G.S. definitief de grenzen van de bebouwde kom. Als belangrijkste redenen voor deze beslissingen werden genoemd:

- de noodzaak om voldoende brede bufferzones te handhaven tussen Zandvoort en de waterwingebieden van het Gemeentelijke Waterbedrijf van Amsterdam en het Provinciaal Waterbedrijf Noord-Holland.
- de planologische bescherming van terreinen, die uit een oogpunt van recreatie en natuurbehoud van groot belang zijn in een reeds vergaand verstedelijkte randstad.

Zoals blijkt uit fig 1, heeft een en ander een duidelijk effect gehad op het ruimtegebruik van Zandvoort. Aan het exponentiële groeipatroon komt in de zeventiger jaren plotseling een eind.

Aan betaalbare woningen is in Zandvoort altijd al een gebrek geweest. Voor de Zandvoortse woningzoekende breken nu echter nog moeilijker tijden aan, al is dit niet te wijten aan ruimtegebrek. Wel is inmiddels veel bouwgrond binnen de bebouwde kom in handen gekomen van speculanten, een ontwikkeling waaraan de gemeente heeft meegewerkt door alles op zijn beloop te laten.

Het circuit

Bovendien wordt door de aanwezigheid van het circuit woningbouw in het grootste deel van Zandvoort geblokkeerd. De door de races veroorzaakte geluidsoverlast valt onder de categorie "industrielawaai" van de Wet Geluidhinder, die sinds 1978 gefaseerd in werking getreden is. Dit houdt in dat in een gebied met een geluidsniveau van meer dan 50 dB(A)* niet meer gebouwd mag worden, met een ontheffingsmogelijkheid tot 55 dB(A) (te verlenen door G.S.). Hierdoor wordt het onmogelijk te bouwen op de meeste beschikbare bouwlokaties, zolang het circuit in gebruik blijft. Bovendien zullen in de toekomst kostbare geluidswerende voorzieningen in Noord en Nieuw-Noord moeten worden genomen bij handhaving ervan. De provincie wil het circuit daarom kwijt (en ook i.v.m. een

gepland infiltratieveld direct ten noorden van het circuit). Tot nu toe heeft Zandvoort echter geweigerd het kontrakt met de circuit-exploitant CENAV op te zeggen, ook al is dit wel mogelijk (opzegtermijn is een jaar) op grond van het algemeen belang. In fig 2 is een overzicht gegeven van de ontstane situatie.

De Strukturstudie

Tijdens de formatie van een nieuw college van B en W in Zandvoort in 1978, werd besloten dat er een Struktuurplan moest komen, waarin een integrale benadering van wonen, werken en recreatie zou plaatsvinden. Bovendien werd ook het behoud van natuurgebieden om Zandvoort belangrijk gevonden. In mei 1980 werd een Strukturstudie (een term die niet voorkomt in de Wet Ruimtelijke Ordening, en dus een geheel vrijblijvende zaak) uitgebracht, waarin de oplossing van de woningnood en de verkeersproblemen centraal staan. Aan het natuurbehoud wordt bijna geheel voorbij gegaan, hetgeen duidelijk blijkt uit de gemaakte uitbreidingsmodellen en het ontbreken van een inrichtingsplan voor het circuitterrein. Ook over het beheer van andere natuurgebieden (Zuidduinen, Noorderduinen, Kostverlorenpark) wordt niet gepraat. Integendeel, men ontwerpt wegen door deze terreinen en maakt er bouwplannen.

Woningbouw

In de Strukturstudie worden de beperkingen, opgelegd door de ministeriële beslissing uit 1975 en de Wet Geluidhinder wel genoemd, maar bij de keuze van mogelijke bouwlokaties worden deze beperkingen vrijwel genegeerd (zie fig 2). Hetzelfde gebeurt bij de opstelling van uitbreidingsmodellen, waarin verondersteld wordt dat op vele plaatsen ten zuiden en ten noorden van de huidige bebouwde kom kan worden gebouwd. In één model verwacht men zelfs dat het circuit kan worden gehandhaafd. Gevolg is dat men met de modellen veel meer belooft dan waar gemaakt kan worden.

Zoals blijkt uit tabel 1 denkt

*dB = decibel, een maat voor geluid. Omdat het menselijk oor niet voor alle toonhoogten even gevoelig is, maakt men bij metingen gebruik van een filter; met gebruikt dan als meeteenheid: dB(A).

de gemeente in alle gevallen het gewenste aantal van 1000 woningen (de geschatte behoefte aan huisvesting tot 1993) te kunnen realiseren; de werkelijkheid is echter heel wat minder rooskleurig. Als alle bouwlokaties binnen de bebouwde kom worden benut en het circuit verdwijnt, kunnen er ruim 900 woningen worden gebouwd. Bij handhaving van het circuit zal het aantal beperkt blijven tot maximaal 140 woningen, gesteld dat ontheffing wordt verleend tot 55 dB(A), en de door de gemeente opgegeven geluidsniveau's juist zijn. Bovendien is de 50 dB(A)-grens nog niet bepaald, en is er een TNO-studie waaruit een heel wat ongunstiger beeld blijkt t.a.v. de

geluidshinder (IGC 1978).

Als de gemeente in de komende jaren een actief beleid gaat voeren, is de situatie voor de Zandvoortse woningzoekenden nog niet hopeloos. Voorwaarde is wel dat men dan vooral gaat bouwen in de sociale sektor; uit de gemeentelijke gegevens blijkt dat hieraan het meeste behoefte is. Bovendien zou men het tweede-woningbezit in Zandvoort eens moeten aanpakken. Het is treurig te konstaten dat er in een plaats met zo'n 600 woningzoekenden (cijfers 1^e kwartaal 1980) 350 tweede woningen zijn (51% van het totale woningbestand!), die een groot deel van het jaar leeg staan.

Verkeer

Op werkdagen kan het wegennet in en rond Zandvoort het verkeer goed verwerken, al zijn er een aantal knelpunten voor fietsers. Op mooie dagen, met name in de zomer, als een grote toeristenstroom zeewaarts gaat, raken de bebouwde kom, de Zandvoortselaan en de Zeeweg echter volledig geblokkeerd door een lange file auto's, waardoor nooddiensten (politie, brandweer, ambulances) Zandvoort niet meer kunnen bereiken. Uit verkeerstellingen is gebleken dat de capaciteit van het wegennet voldoende is; de problemen worden vooral veroorzaakt door gebrek aan voldoende parkeerruimte in Zandvoort zelf. Door het bureau Goudappel en Cof-

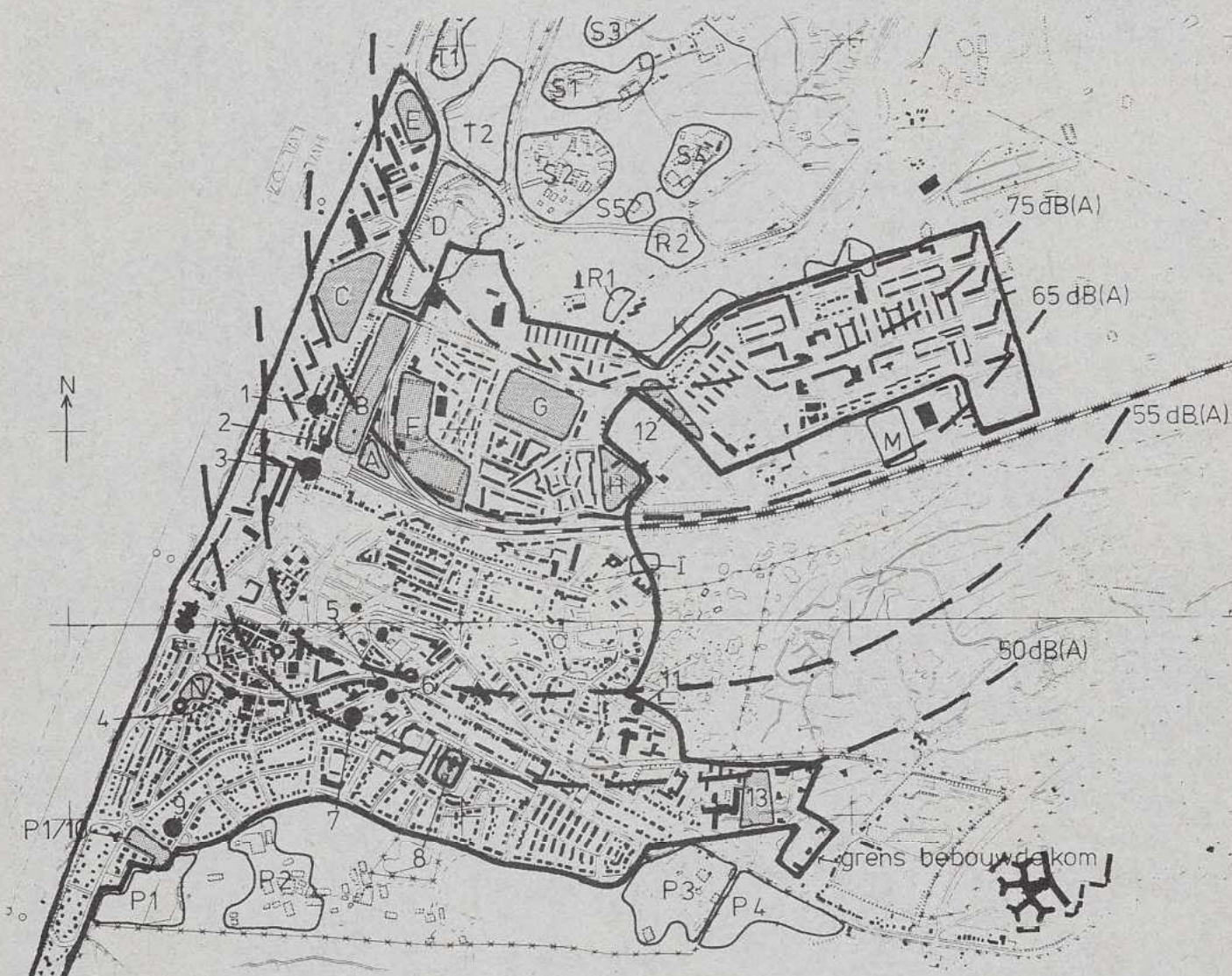


Fig. 2. Een overzicht van alle beschikbare bouwlokaties binnen de Zandvoortse bebouwde kom (gearceerd of als punt aangegeven) en de irreële bouwlokaties uit de Structuurstudie (niet gearceerd).

nr 1 t/m 13: kleine bouwlokaties (Werkgroep Huisvesting Zandvoort 1980)

nr A t/m S: grotere bouwlokaties (- 1980)

Tevens zijn de geluidshindergrenzen voor alle races aangegeven (- 1980), waarbij de 50 dB(A)-zelf geschat is, en de grens van de bebouwde kom, zoals bepaald door G.S.

fengh (1980) is in het kader van de Structuurstudie een verkeersplan ontworpen. Principe van dit plan is dat men Zandvoort over zo veel mogelijk het bestaande wegennet zo snel mogelijk wil laten volstromen met auto's. Over een aangepast hoofdwegennet wil men de automobilist naar parkeerruimte laten zoeken, hierbij alle mogelijke parkeerplaatsen ter beschikking stellend.

Essentieel onderdeel van het hoofdwegennet is de Verlengde Herman Heyermansweg, een overblijfsel van vroegere plannen voor een Zandvoortse rondweg. Deze is nu niet meer door het Kostverlorenpark gepland, maar over het golfterrein. De bezwaren tegen dit plan zijn echter niet wezenlijk veranderd (kolpa, 1980): aantasting van het natuurlijk duinmilieu en isolatie van de wijk Nieuw-Noord, terwijl geen bijdrage tot een oplossing van de verkeersproblemen van Zandvoort wordt geboden (de parkeer-bottleneck blijft immers!). De overlast wordt alleen maar groter, met name voor fietsers, bussen, en de inwoners van Zandvoort. Bovendien is uitvoering van het plan een dure aangelegenheid. Voor de ongeveer 30 probleemdagen per jaar wegen de kosten dan ook niet op tegen de baten. Men ziet Zandvoort als één groot parkeerdistrict. Dit is op zich een zinvolle benadering, maar dit rechtvaardigt niet het idee dat alleen de belangen van de autorekreatie tellen. Een vermindering van de overlast zonder een noemenswaard verlies aan opvangcapaciteit wordt bereikt op de volgende wijze:

- handhaving van het bestaande verzamelwegennet.
- regulering van de parkeercapaciteit tot een aanvaardbaar maximum. De files kunnen rijdend gehouden worden door de verkeersstromen aan de rand van de bebouwde kom om te keren, zodra alle parkeerruimte is gebruikt. In Zandvoort zelf wordt de overlast dan beperkt, en bussen en nooddiensten kunnen Zandvoort nog bereiken.

Voor fietsers kan de huidige situatie nog enigszins worden verbeterd door aanleg van fietspaden over het Viisscherspad, de oude trambaan, en door het circuit (Roeloffzen en Stevers 1980). Een overzicht van alle verkeersplannen wordt gegeven in fig 3.

Bestemmingen

Het lijkt erop dat de gemeente Zandvoort het wil aansturen op een verdere uitbreiding van de bebouwde kom, ondanks dat hogere overheden dit vooralsnog niet zullen toestaan. Dit betekent, dat de duinen rondom Zandvoort nog niet zijn veiliggesteld. Zo is ondanks de vele bezwaren van natuurbeschermingsorganisaties in 1978 toch door G.S. besloten dat in het ontwerp-streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied een reservering voor een Zandvoortse rondweg moest worden opgenomen. Een motie in 1979 om deze rondweg alsnog te schrappen uit het streekplan haalde het net niet: de reservering voor de Verlengde Herman Heyermansweg blijft bestaan (wel wordt de zuidring geschrapt).

Verontrustend is ook, dat de gemeente Zandvoort nog steeds geen bestemmingsplan "Natuur- en Rekreatiegebieden" heeft, hoewel het voorontwerp al sinds 1½ jaar vrijwel gereed is. In de tot nu toe jaarlijks genomen voorbereidingsbesluiten zijn bovendien de Zuidduinen, het Kostverlorenpark en een deel van het circuitterrein niet opgenomen. In het toekomstige bestemmingsplan zullen waarschijnlijk deze terreinen ook niet worden opgenomen. Het

ziet er dus duidelijk naar uit dat de gemeente een achterdeur voor haar uitbreidingsplannen wil openhouden.

Wanbeheer

Eveneens verontrustend is de manier waarop de duinterreinen, die onder gemeentelijk beheer vallen, schromelijk worden verwaarloosd. Tekenend is dat men vorig jaar nog een voorstel deed om alle gemeentelijke duinterreinen te verpachten aan particuliere jagers. Gelukkig is men inmiddels begonnen te onderhandelen met het PWN hierover, maar wel pas na lang aandringen van een aantal milieu-organisaties.

Rondom Zandvoort treffen we de volgende vrij toegankelijke terreinen aan:

1. Zuidduinen, een terrein direct grenzend aan de zuidrand van de bebouwde kom. Dit duingebiedje vormt een buffer tussen de Luchterduinen en Zandvoort. Het wordt nu gebruikt als plaats om honden uit te laten, vuil en puin te storten, en als crossterrein. Er zijn veel stuifplekken en wilde paden. I.p.v. een padennet uit te zetten en het gebied verder te vrijwaren voor betreding, zodat er een waardevol stadspark ontstaat, laat de gemeente het ter-

- K = Kampingduinen
- C = circuitterrein (+ vijverpark)
- N = Noorderduinen
- Z = Zuidduinen
- Kp = Kostverlorenpark

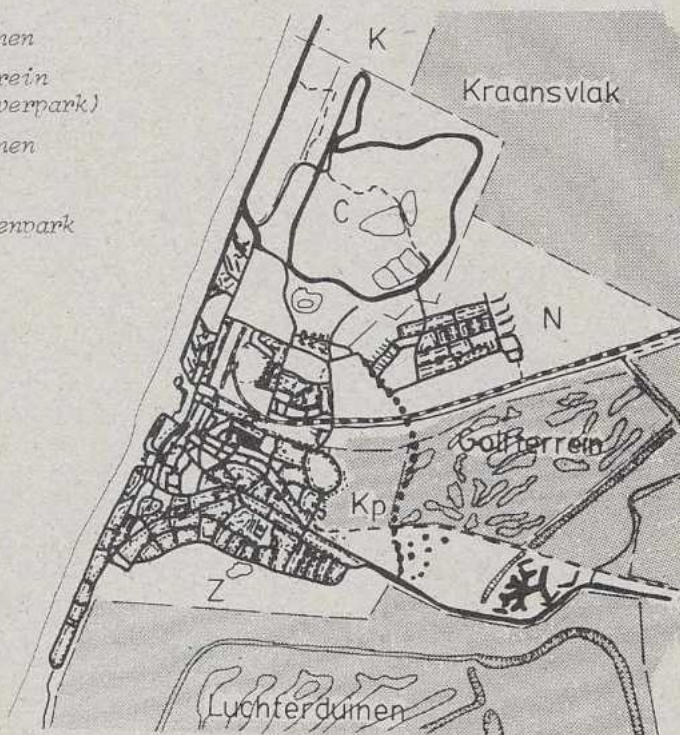


Fig. 3. Overzicht van beheerseenheden in de duinen rondom Zandvoort. De gearceerde gedeelten vallen niet onder gemeentelijk beheer; de witte delen behoren tot de bebouwde kom of worden door de gemeente "beheerd".

rein steeds verder verloederen.
2. Noorderduinen, ingeklemd tussen de spoorlijn en het Kraansvlak. Ook dit terrein is aan de verloederings prijsgegeven met het zelfde trieste resultaat. Ook hier zou d.m.v. een goed beheer een waardevol stadspark kunnen bestaan.

3. Het circuitterrein, waarin behalve het circuit ook rioolwaterinfiltratiebekkens, sportvelden, en landbouwakkertjes gelegen zijn. Ook in dit terrein zijn de gevolgen van verwaarlozing zichtbaar. Intensieve betreding van duinen en taluds door circuitbezoekers veroorzaken erosie en vervuiling. In de infiltratiebekkens wordt al sinds 1963 effluent van de zuiveringsinstallatie geloosd, waardoor het gebied steeds meer eutrofieert. Vorig jaar pres- teerde men het zelfs illegaal afvalwater in het Kraansvlak te lozen (zie Duin 3(1)). Verder loopt het gebruik van landbouw- akkers volledig uit de hand: il- legaal bouwt men stallen en huis- jes, houdt paarden, stort afval en puin, en rijdt met auto's en traktoren in het terrein. Door de wankelende basis van het voorbereidingsbesluit "Natuur en Rekreatiegebieden" kon de CENAV vorig jaar een tracéwijziging in het circuit laten uitvoeren. Dit gebeurde ondanks het feit, dat de provincie toestemming ge- weigerd had.

Door de PPD (1980) is een ont- werp-beheersplan gemaakt, waar- in het circuitterrein een gemeng- de natuurbehouds- en recreatieve bestemming zal krijgen. Het ge- bied heeft goede herstelmo- gelijkheden, zeker als te zijner tijd het circuit en de infiltratie- bekkens zullen verdwijnen (behou- dens een regenwaterberging). Het PPD-plan is o.i. dan ook een goe- de aanzet tot een meer verant- woord beheer, en komt sterk over- een met onze eigen ideeën hiero- ver (zie fig 5).

4. Tenslotte moet het Kostverlo- renpark worden genoemd als een voorbeeld van hoe het ook kan (wel is dit terrein inmiddels in handen van een speculant!). De geschiedenis van dit unieke stuk- je duingebied direkt aan de oost- rand van Zandvoort is uitgebreid beschreven in Duin (Kolpa 1980). Belangrijkste bedreigingen zijn wegenaanleg (Verlengde Herman He- yermansweg), en villabouw. Dankzij de vakantiebunkerbewo- ners verkeert het terrein in een goede staat.



Een overzicht aan de zuidrand van de bebouwde kom van Zandvoort bij de Cort van de Lindenstraat. Op de voorgrond het terrein Zuid- duinen, dat als gevolg van verwaarlozing wordt doorkruist met een dicht net van "wilde" paden (foto Dick Bol).

Konklusies

De Struiktuurstudie Zandvoort biedt helaas geen enkele mogelijk- heid tot een evenwichtige afwe- ging van de belangen in en rond Zandvoort. Veel te veel wordt al- leen maar het accent gelegd op een verdere uitbreiding van het Zandvoortse stedelijke gebied, zonder dat aannemelijk wordt ge- maakt dat dit nodig is. Integen- deel, het blijkt dat natuurbehoud en woningbouw hier uitstekend kun- nen samengaan. Het is te hopen dat de gemeente het commentaar, dat door de Stichting Duinbehoud en de Zandvoortse milieugroepen (Stichting Behoud Kostverloren- park, Stichting Beheer Duinland- schap Zandvoort) op de Struk- tuurstudie is geschreven, ter harte zal nemen. Hoogstwaarschijnlijk vinden de milieugroepen dit keer Provincie en Rijk aan hun zijde, al biedt dit nog geen waterdichte garan- ties. Er is dan ook alle reden om de strijd voor het behoud van

de duinen rondom Zandvoort door te zetten.

Literatuur

- , 1980. Struiktuurstudie Zand- voort. Van Hezik Partners BV, Rotterdam.
- IGC, 1978. Onderzoek naar de ge- luidsoverlast van het circuit van Zandvoort. Rapport BG-HR- 09-01 van het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygi- ëne, Leidschendam.
- Kolpa, J., 1980. Kostverloren- park: opmerkelijk duinpark dreigt verloren te gaan. Duin 3 (1): 13-15.
- PPD N.-Holland, 1980. Onderzoek natuurlijke gesteldheid cir- cuitterrein Zandvoort. Studie- rapport nr. 15.
- Roeloffzen, A.B. en R.A.M. Ste- vers, 1980. Fietsen in de dui- nen. Stichting Duinbehoud, Leiden.
- Werkgroep Huisvesting Zandvoort, 1980. Kan de Zandvoortse wo- ningzoekende het wel vergeten? Zandvoort

ZANDVOORT-NOTA TE BESTELLEN

Door een vijftal milieugroepen is een commentaar geschreven op de Struiktuurstudie Zandvoort, met alternatieven voor woningbouw- en verkeersplannen, en aanbevelingen voor de Zandvoortse duingebieden.

Het Commentaar op de Struiktuurstudie Zandvoort is onder meer ver- krijgbaar bij de Stichting Duinbehoud tegen een prijs van f 6,- (inklusief portokosten); deze kunnen worden overgemaakt op giro 3505200 t.n.v. de Stichting Duinbehoud in Leiden, onder vermelding van "Zandvoort".