



# ***duin***



- ★ **Wulpen**
- ★ **Vogeltrek**
- ★ **Westlandse duinen**

**INDEX '81-'83**

bestaande, specifieke kenmerken en kwaliteiten van het gebied zijn in beschouwing genomen. Een motorcrossbaan is bijvoorbeeld niet in het onderzoek opgenomen.

#### Auto's

Een algemeen uitgangspunt is dat de auto zoveel mogelijk uit het duingebied moet worden geweerd. In alle maximumvarianten wordt hiertoe bij de ingang van Meijndel parkeergeld geïnd ter beperking van het aantal auto's. Of dit ook werkelijk beperkend werkt is nog de vraag. Hiertegenover stelt men een betere bereikbaarheid per fiets door de aanleg van een fietspad over de Vlake van Waalsdorp/Oude Rijs. Tegen de plannen voor een dergelijk fietspad heeft de Stichting Duinbehoud al meermalen bezwaar gemaakt (het komt nl. ook voor in het Provinciaal Fietspadenplan). In plaats daarvan heeft de Stichting geadviseerd een tracé te kiezen buiten de duinen om, zoals het Voorlin-den-tracé of het Buurtweg-tracé.

In alle minimumvarianten gaat men ervan uit, dat het parkeren bij de ingang van het terrein moet worden geconcentreerd en dat de fietsverbindingen buiten de duinen verbeterd moeten worden.

In alle varianten wordt onder meer vanwege de 60-dagen zone geen autoverkeer op de Harstenhoekweg en Pompstationsweg toegelaten, terwijl de situatie bij de Wasse-naarse Slag in zijn huidige omvang wordt bevroren.

#### Fietspad

Eén van de uitgangspunten is het i.v.m. de 60-dagen zone naar het westen verplaatsen van het fietspad Katwijk-Scheveningen. Dit is zeer ongewenst i.v.m. de ernstige schade van de aanleg van een nieuw fietspad, alsook doordat het bestaande tracé vrijwel niet tot oorspronkelijk duin is terug te vormen t.g.v. vele vergravingen bij de aanleg destijds. Ook het laten aansluiten van genoemd fietspad op het Zwarte Pad stuit op grote bezwaren, mede omdat daardoor het duingebied vanaf het Zwarte Pad toegankelijk gemaakt wordt. Dit zal behalve het doorbreken van de recreatiezonering ook een ongewenste vermenging van twee zeer verschillende gerichte recreatietypen met zich meebrngen.

#### Wandelpaden

Zeer prijzenswaardig is in het IODZH het uitgangspunt, dat

alleen op wegen en paden mag worden gewandeld. Dit zou dan voor alle varianten moeten gelden, uitgezonderd voor 'maximum OIV 7', waarin de vallei Meijndel geheel vrij betreedbaar zou blijven. In alle minimumvarianten zou blijken de plannen de paddichtheid in de vallei verminderd moeten worden.

#### Honden

Er wordt nergens gesproken over het toelaten van honden. Dit zou toch zeker in een dergelijk rapport aandacht moeten krijgen. Het meest wenselijk zou zijn, dat geen honden in de duinen worden toegelaten; aangezien dit niet haalbaar zal zijn, zouden toch in ieder geval de honden het gehele jaar aangelijnd moeten zijn, net zoals alle wandelaars op de paden moeten blijven. En zeker zouden de jaarkaartterreinen verboden gebied moeten blijven voor honden, zoals nu ook al in Kijfhoek-Bierlap.

#### Toegangskaarten

In het eindrapport wordt voorgesteld in de minimumvarianten de terreinen die alleen buiten het broedseizoen opengesteld zullen worden, slechts door het kopen van een kaartje toegankelijk te maken. De indruk wordt gewekt dat het hier om dagkaarten gaat. Een jaarkaartensysteem zou echter beter zijn, omdat dit

meer selecteert op motivatie. Bovendien kan een jaarkaart bij natuuronvriendelijk gedrag ook ingetrokken worden, een mogelijkheid die bij dagkaartjes ontbreekt. Wel moet een jaarkaart zonder bijkomende eisen en op duidelijke wijze verkrijgbaar zijn. Het huidige jaarkaartterrein Kijfhoek-Bierlap wordt in de plannen alleen buiten het broedseizoen opengesteld. Met een jaarkaartensysteem en zonder honden moet het o.i. mogelijk zijn dit gebied het gehele jaar door te bezoeken.

#### HARMONIEUZE OPLOSSINGEN

In het IODZH is uiteindelijk getracht te komen tot harmonieuze oplossingen, waarbij voor alle beschouwde aspecten een gelijkwaardige of betere situatie zou ontstaan dan de huidige. Voor de oppervlakte-infiltratie zou dit neerkomen op een totale capaciteit tussen 40 en 65 mln/jaar. Het is bijzonder plezierig dat het mogelijk gebleken is om voor alle aspecten een aanvaardbare set van alternatieven samen te stellen. Ondanks de kanttekingen die in een dergelijk onderzoek altijd wel te plaatsen zijn, heeft de brede opzet van het onderzoek zeker geleid tot een hoogwaardig eindresultaat. De opzet van het IODZH verdient dan ook beslist navolging te krijgen.

## RACE-CIRCUIT KOST STAAT MILJOENEN

**ZANDVOORT** - De exploitant van het race-circuit, de CENAV, heeft de laatste jaren kans gezien een schuld op te bouwen van maar liefst 4,6 miljoen gulden!

Omdat het bedrijf zich niet op eigen kracht kan voortzetten - het is in feite volkomen failliet - heeft het een saneringsplan opgesteld, waarbij de staat (drie verschillende ministeries), particulieren en Zandvoort voor de schuld moeten opdraaien.

De gemeente is inmiddels over de brug gekomen. Via een zeer overhaaste procedure is de gemeenteraad een voorstel van 3 ton subsidie door de strot geduwd, notabene uit de begrotingspost voor alternatieven van het circuit! Zandvoort wil een huurcontract van 25 jaar met de CENAV.

In een breed overleg van betrokken overheidsinstanties zal

men zich beraden of ook zij voor Sinterklaas zullen gaan spelen. Er zijn ook nog eens vele miljoenen gemoeid met isolatie van bestaande woningen en andere geluidwerende maatregelen.

Al het geld zal worden besteed aan een natuur- en landschapsvernietigend en sterk milieuvervuilend bedrijf! Toepassing van de Wet Geluidhinder moet in feite leiden tot sluiting van het circuit. Gelukkig heeft de provincie (tot nu toe!) de roep om voor de Grand Prix ontheffing te verlenen, kunnen weerstaan. Zij heeft daarom ook het circuit uit het streekplan geschrapt. De geluidhinder veroorzaakt ook een ernstige belemmering van de woningbouw in Zandvoort.

Storten van vele miljoenen in de bodemloze en vervuulende CENAV-put is volstrekt onaanvaardbaar!

CHARLES VAN SCHATK