



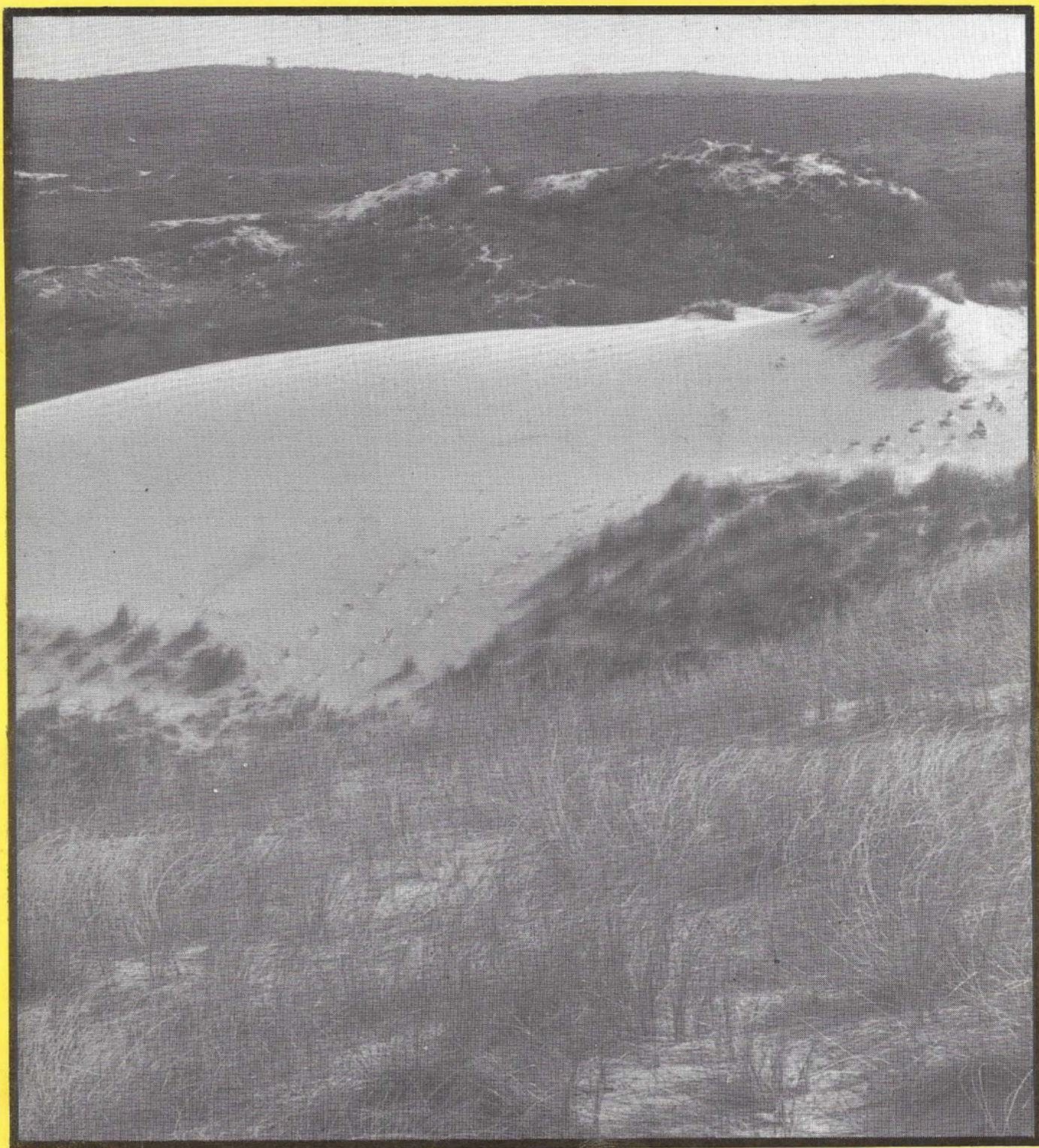
kwartaalblad stichting duinbehoud

duin

Al 26-6-'84

1984 nr.2

losse nummers f 3,50



- ★ **THEMA: SCHOUWEN**
- ★ **Bladluizen**
- ★ **Schotse duinen**
- ★ **Races Zandvoort**

OPHEFFING CIRCUIT NABIJ?

Lawaai Zandvoortse races beperken

In de strijd tegen het lawaai door de Zandvoortse autoraces is een belangrijke wending gekomen. De provinciale Staten van Noord-Holland weigeren, in navolging van het Provinciaal Bestuur, voor de Grand Prix een uitzondering op de Wet Geluidshinder te maken.

Alle races op het circuit moeten aan de normen van de nieuwe wet voldoen. De exploitant (CENAV) krijgt tot 1988 toestemming de Grand Prix te organiseren. Voldoet deze race dan nog niet aan de vereiste norm, dan wordt deze verboden.

De Grand Prix is veruit de lawaaiigste van alle races. De organisatoren staan geluidsdempers tijdens deze race niet toe. Zonder de inkomsten ervan staat het circuitbedrijf echter ten dode opgeschreven. Dit betekent dan het einde van het circuit Zandvoort.

door CHARLES VAN SCHAIK

GELUIDSOVERLAST

Het is niet de eerste keer dat het bestaan van het circuit aan een zijden draadje hangt. Het asfaltlint in de Zandvoortse duinen, grotendeels in de oorlog gebouwd en in 1947 voltooid, moest in 1970 volgens de gemeenteraad van Zandvoort verdwijnen. De toen al ondraaglijke herrie vormde de belangrijkste reden van dit besluit. De raad zwichtte in 1973 echter voor de autowereld en de toeristenindustrie. Zandvoort ging met de CENAV een huurovereenkomst aan tot 1988.

Na 1978 stond in het collegeprogramma van Zandvoort wederom opheffing van het circuit op het programma. Door verdeeldheid in de gemeenteraad werd dit besluit opgeschort. Van uitstel kwam afstel. De huidige raad heeft een absolute VVD-meerderheid, die sterk vóór behoud van het circuit is. Het college van B & W werpt zich zelfs voortdurend onverbloemd op als een krachtig circuit-promotor.

Tijdens de races is tot ver in de omringende natuurgebieden (Kraansvlak, Kennemerduinen, Koningshof, Elswout, ja zelfs Duin en Kruidberg) het gebrul van de motoren te horen. In Zandvoort zelf staan de bewoners tijdens de races aan veel lawaai bloot, dat diep in de huizen doordringt. Ruim de helft van Zandvoort ligt in de zone waarin de huidige geluidsnormen worden overschreden. De Grand Prix, die Zandvoort 5 dagen lang teistert (trainingen, bandentests en de eigenlijke ra-

ce), stelt héél Zandvoort bloot aan lawaai dat alle normen ver te boven gaat.

Dit leidde in 1973 tot de oprichting van het Anti-Circuit-Komitee (A-C-K). Deze organisatie heeft jarenlang geknokt tegen de herrie in Zandvoort.

WET GELUIDHINDER

De niet aflatende strijd van dit Komitee heeft een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de Wet Geluidshinder. In 1976 schrijft minister Vorrink (Volksgezondheid en Milieuhygiëne) aan het A-C-K: "Momentum ontbreken mij echter de wettelijke middelen om tot een daadwerkelijke verbetering van de situatie te komen. Het is de bedoeling van de regering om de geluidshinderproblematiek van race-circuits aan te pakken in het kader van de toekomstige Wet Geluidshinder". Haar opvolger, Ginjaar, schrijft in 1980: "Overigens kan ik verklaren dat de situatie rond het autocircuit te Zandvoort mede aanleiding is geweest tot de totstandkoming van de Wet Geluidshinder".

Na een langdurige en moeizame behandeling treedt de Wet Geluidshinder in september 1982 in werking. De circuit-exploitant moet nu voor de races een vergunning aanvragen. De provincie beoordeelt of en hoe de vergunning wordt afgegeven.

Inmiddels heeft de provincie ook een 'Breed overleg' gestart. Hierin zijn de betrokken overheden en de regionale inspecties bijeen om te praten over de circuit-problematiek. Zo bespreekt men o.m. het voorstel van de cir-

cuit-voorstanders om de Grand Prix aan te merken als 'uitzonderlijke bedrijfsomstandigheid'. Zij zien hiertoe een mogelijkheid, omdat deze race éénmaal per jaar gehouden wordt.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland denken er echter (gelukkig) heel anders over: de Grand Prix is helemaal geen uitzondering in de bedrijfsvoering. Het is juist de kurk waarop het circuitgebeuren drijft. De uitzondering die de Wet Geluidshinder maakt, is bedoeld voor calamiteiten e.d. De Grand Prix is een regelmatig terugkerende en georganiseerde activiteit en kan dus niet als een calamiteit worden beschouwd (behalve dan voor de omwonenden!). Het lawaai van de Grand Prix gaat de allerhoogste norm te boven, inclusief de in de Wet ingebouwde ontheffingsmogelijkheden.

Betrokken milieu-organisaties (w.o. A-C-K, de provinciale milieufederatie en Stichting Duinbehoud) hebben dit in een gezamenlijke brief aan de provinciale Statenleden nog eens benadrukt. Voor de beoordeling van het lawaai van een bedrijf is volgens de wet de maximale geluidsbelasting (hier: de Grand Prix) juist maatgevend!

De Grand Prix wordt in feite niet onmogelijk gemaakt door de Wet Geluidshinder, maar door het verbod van de race-organisatoren om tijdens deze race geluidsdempers te mogen gebruiken. Deze raceclub zal zich naar de wet moeten richten en niet andersom!

NATUUR EN LANDSCHAP

De geluidshinder is altijd de overheersende factor geweest in de discussies rond het circuit. Vaak vergeet men echter dat zowel de aanwezigheid als het gebruik van het circuit een ernstige aantasting betekent van natuur en landschap. De provincie zelf noemt in het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied het racecircuit een "grove inbreuk" op het duingebied. Het omringende natuurgebied is (inter)nationaal van ongekende waarde, zoals ook in 'Duin' veelvuldig te lezen staat. De rijksoverheid heeft bovendien de duinen ten noorden van het circuit aangemerkt als toe-

komstig nationaal park en stiltegebied. De natuurminnende recreant kan echter tijdens de races (meestal in de weekenden!) de stilte in dit gebied wel vergeten. Het duinmilieu van het circuitterrein kan zich, na verdwijnen van de plak asfalt, herstellen tot een hoogwaardig natuurgebied in aansluiting op het Kraansvlak. Dit blijkt uit een door de provincie opgesteld rapport.

Het is al met al niet voor niets dat de provincie in 1979 het circuit van de streekplankaart schrapt!

GEEN STRUKTURELE BETEKENIS

Behoud van het circuit is van zeer groot belang voor de Zandvoortse en Nederlandse economie, schreeuwen de voorstanders regelmatig van de daken.

Een onderzoek door het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne toonde in 1978 echter reeds aan dat, gezien het zeer geringe aandeel in de Zandvoortse economie, het circuit hiervoor "geen structurele betekenis" heeft. Wellicht daarom heeft een zeer recent onderzoek over het economisch belang van het circuit, uitgevoerd in opdracht van de Kamer van Koophandel, zich beperkt tot het circuit zelf en is geen vergelijking gemaakt met de gehele Zandvoortse economie. Men spreekt steeds over een belangrijk economisch "aandeel" van het circuit, zonder dit aandeel kwantitatief te vergelijken met de Zandvoortse economie. Bovendien zijn de gebruikte cijfers deels onjuist, deels sterk overtrokken, zwak onderbouwd en niet toegespitst op de Zandvoortse situatie. Zo gaan de opstellers uit van 300.000 jaarlijkse circuitbezoekers, terwijl het VVV 216.000 op gaf voor het (drukke) jaar 1983 en de gemeente zelf komt tot zo'n 120.000 bezoekers. Effecten van de concurrentie van de races met strand- en duinbezoek moet men in het rapport tevergeefs zoeken. Deze kunnen echter aanzienlijk zijn, omdat elke circuitbezoeker een strandbezoeker ervan kan weerhouden naar Zandvoort te gaan (geluidhinder, verkeersopstoppingen e.d.).

Ook aan de zgn. "Holland promotion" kent men een zeer hoge waarde toe: de naam van Nederland en Zandvoort krijgt tot ver in het buitenland bekendheid, met name via de TV. Voor het gemak

vergeet men dat deze bekendheid - naast een positieve waardering door race-liefhebbers - een negatief effect kan hebben op mensen die naar het Nederlandse strand willen. Ondanks het feit dat de onderzoekers zelf zeggen dat de "Holland promotion" niet te kwantificeren is, plakken ze er wel een zeer groot etiket op.

Er wordt in het rapport sterk gegoocheld met cijfers. Het voert bijv. de CENAV op met een positieve bijdrage van f3,3 mln.. Dit terwijl het bedrijf een schuldenlast heeft van f4,7 mln! Het kost de overheid alleen maar geld om het circuit in stand te houden. Dit werd zeer treffend uitgedrukt in de kop van een artikel in het dagblad Trouw: "Hoe een noodlijdend circuit na 45 pagina's winstgevend is".

Uitbreiding van de activiteiten op het circuit is niet, zoals het rapport aangeeft, de goede weg om de Zandvoortse economie te stimuleren. Het zou, gezien het geringe aandeel in de gemeentelijke economie, ook weinig zoden aan de dijk zetten. Het is zelfs zéér de vraag of het verdwijnen van het circuit wel een economische achteruitgang voor Zandvoort zou betekenen!

MILJOENEN GEMEENSCHAPSGELD

Diverse ministeries hebben geld toegezegd (totaal bijna f2 mln!) om de CENAV van de ondergang te redden. Echter onder voorwaarde dat de provincie de Grand Prix zou erkennen als uitzonderlijke omstandigheid. Nu dit niet gebeurt, staat de schuldsanering van de CENAV en het voortbestaan van het bedrijf op losse schroeven.

Het is ook zuiver economisch gezien maar goed dat geen miljoenen worden gestopt in het circuit. De exploitatie ervan is nl. een zeer hachelijke zaak. Ondanks de toegezegde miljoenen zou het bedrijf met een schuld van ca. f2,5 mln. blijven zitten. Bovendien kan het geen rendabele exploitatie garanderen, omdat de inkomsten sterk afhankelijk zijn van het aantal betalende bezoekers en het weer. Een tegenvallende Grand Prix scheelt tienduizenden bezoekers.

Het rijk heeft het Zandvoorts circuit als enig nationale auto-rensport-accomodatatie (als zodanig ook door de Tweede Kamer erkend) de hand boven het hoofd gehouden. Het gaat echter te ver om miljoenen te pompen in een sterk milieuvervuilend bedrijf, dat na

een paar tegenvallende Grand Prix's failliet gaat.

HOE VERDER?

De provincie zal eind van dit jaar een vergunning afgeven met de normen waaraan de races moeten voldoen. De CENAV krijgt nog 3 jaar de tijd om ook de Grand Prix aan te passen.

Provinciale Staten moeten de grenzen van de geluidszones vaststellen waarbinnen de gemeente, slechts na zorgvuldige afweging en aanbrengen van noodzakelijke isolatie, nieuwe woningen mag neerzetten. Dit vormt een extra belemmering voor de toch al moeilijk verloopende bouwactiviteit in Zandvoort.

De CENAV zal ongetwijfeld tegen de vergunning in beroep gaan. In afwachting van de Kroonuitspraak kan naar verwacht de Grand Prix in principe doorgaan, althans indien de CENAV deze nog kan organiseren. De Kroonprocedure zal gauw zo'n drie jaar duren.

Al met al is de hele geluidhinderkwestie een wel erg slepende zaak. Er is nog steeds, ook dit prille seizoen, tijdens de races een hels lawaai dat alle geluidsnormen overschrijdt. Ondanks de nieuwe Wet Geluidhinder. Ondanks een uitspraak - al in 1980! - van het Gerechtshof Amsterdam dat het achterwege laten van het gebruik van geluiddempers door de CENAV onrechtmatig zou zijn.

Het is nu 1984 en er is daadwerkelijk nog niets gebeurd aan de beperking van het lawaai.

Ook de toezegging van de provincie de zaak zo spoedig mogelijk af te handelen, kan niet voorkomen dat pas in de loop van 1985 het lawaai aan banden wordt gelegd.

De uitspraak van de provincie Noord-Holland moet uiteindelijk leiden tot een drastische beperking van de geluidhinder. Dat is een zeer belangrijk resultaat van o.a. de vele acties van het A-C-K en de bewustwording die hierdoor over de geluidshinderproblematiek ontstond.

De herrie zal in Zandvoort echter ook de eerstkomende jaren sterk moeten worden ingeperkt. Er is een continue controle nodig tijdens de races en andere evenementen. Alleen dan kan met de Wet Geluidhinder bereikt worden waar deze voor gemaakt is: een rustige, mens- en milieuvriendelijke omgeving.