

de schouw

vereniging 'vrienden van de hoge veluwe'



nr. 4 - 1978



winterschouw 1978

25e jaargang nr. 4
21 december 1978

INHOUD:

- 73 De luchtvervuiling en het lawaai W.H. Borst
(Het A.N.W.B.-rapport nader bekeken)
foto pag. 75: *J. v.d. Schoor*
- 84 Hoge Veluwedagen: 28 januari en 3 maart 1979
- 85 Wist u dat . . .
- 86 Bij de jaarwisseling 1978-1979
- 87 Het Nationale Park Sagarmath
(Mount Everest)
- 88 De brieven van onze lezers
- 96 Contributie 1979
Museumnieuws
- 98 Moord in de Leeuwenkuil Th.O. Rax
- 99 Jeugdhoek
-

de schouw

Orgaan van de Vereniging 'Vrienden van De Hoge Veluwe'

Redactie:

Mevrouw W.M.C. Vogelzang-Gieske, W.H. Borst, Dr. W.J. Doude van Troostwijk, J. van der Schoor, met medewerking van De Fotowerkgroep.

Alle correspondentie aan:

Redactie van De Schouw, Wildernislaan 49, Apeldoorn.

Overname uit de inhoud van dit tijdschrift is alleen toegestaan met toestemming van de redactie en onder vermelding van de bron.

**Foto omslag:
M. Snijders**

De luchtvervuiling en het lawaai op De Hoge Veluwe komen voor 98% uit de omliggende gebieden! Milieuvernielers zitten ook op witte fietsen.

(Het A.N.W.B.-rapport nader bekeken)

W. H. Borst

Het rapport „Nationale Parken en openlucht recreatie” wordt door de A.N.W.B. als een bouwsteen voor de uiteindelijke organisatie van de nationale parken in Nederland gezien. Het is niet de eerste steen.

Door verscheidene instanties zijn hierover in de afgelopen jaren diverse bouwstenen geleverd.

Wij hebben, als regelmatige bezoekers en kenners van één van de 3 thans bestaande nationale parken (en tevens het grootste), gemeend ook enig bouw materiaal te moeten aandragen.

In dit artikel hopen wij cijfers en feiten te verstrekken, die noodzakelijk zijn voor de beoordeling van de vraagstukken.

Het rapport van de A.N.W.B. is interessant, niet alleen omdat de nationale parken in Nederland worden besproken — zowel de huidige als de vele nog te creëren parken —, maar ook omdat een lans wordt gebroken voor het autovrij maken van deze gebieden. De A.N.W.B. wil door het stellen van een groot aantal eisen de nationale parken in Nederland onder één noemer brengen.

Hier dreigt het gevaar van een te sterke ordening en gelijkschakeling, waardoor alle parken in ons land min of meer dezelfde aspecten zouden gaan krijgen.

De thans bestaande 3 nationale parken in Nederland — die gelukkig zeer wezenlijke verschillen vertonen — passen in hun huidige vorm niet in het door de A.N.W.B. opgestelde profiel.

Wij menen een duidelijke waarschuwing te moeten laten horen tegen te veel gelijkschakelen en te veel ordenen op dit terrein.

Het is van belang dat men de geest van zijn tijd verstaat.

De tijd is voorbij dat de nationale parken volgens een eenheidsrecept omgevormd dienen te worden. De natuur kent alleen maar differentiatie!, dat is de les die we de laatste jaren geleerd hebben. Terecht vraagt men ook voor nationale parken naar verscheidenheid en niet naar de eenvormigheid van de flatwoningen, die men juist in zijn vrije tijd zo veel mogelijk ontvlucht om te herleven in de rijke verscheidenheid van de natuur.

Bij het bestuderen van een rapport is het nuttig eerst na te gaan welke gegevens en feiten door de samenstellers verstrekt worden.

In een later stadium kan dan de conclusie die uit de verstrekte gegevens moet volgen bekeken worden.

Tenslotte dient de laatste fase onder de loupe genomen te worden: de adviezen die stoelen op het bijeengebrachte materiaal.

Bestudering van deze gegevens is slechts mogelijk wanneer men met de situatie bekend is. Wij beperken ons daarom tot het Nationale Park „De Hoge Veluwe”.

Het is een bijzonder gelukkige omstandigheid, dat iedereen voldoende cijfers en feiten over De Hoge Veluwe kan verzamelen.

Elk jaar worden regelmatig uitvoerige gegevens omtrent het park aan de pers verstrekt (welk nationaal park doet dat?), in de Schouw kunt u ze regelmatig lezen, terwijl de noodzakelijke feiten door iedereen waargenomen kunnen worden, wanneer men tijdens wandelingen door het park zich daartoe de nodige moeite getroost.

De autodichtheid op De Hoge Veluwe

„De grote stroom van gemotoriseerd verkeer naar het zwaartepunt van het nationale park, etc.”, over deze zin is menigeen gevallen.

Laten we de cijfers hierbij te hulp roepen. Op De Hoge Veluwe worden per jaar 100.000 auto's toegelaten. Dat zijn er 274 per dag, of 91 via elke ingang. Wanneer deze 91 auto's het park binnenkomen tussen 9 en 13.30 uur en het verlaten tussen 13.30 en 18 uur, leert een eenvoudig rekensommetje dat op de drukke aan- en afvoerwegen gemiddeld om de 3 minuten één auto voorbijkomt. Dat is beslist geen „grote stroom gemotoriseerd verkeer”; misschien dat men bij 3 auto's per seconde daarvan kan spreken, maar dan moeten er ruim 500 maal zoveel auto's voorbij komen als thans het geval is.

Wanneer het touristisch centrum (museum, beeldentuin, wildkansel, bezoekerscentrum, observatiebos en restaurant) bereikt is, zet de grote meerderheid van de bezoekers de auto op een parkeerplaats stil.

De attracties in dit centrum blijken een grote populariteit te bezitten. Bij een in 1977 verricht onderzoek is gebleken dat 75% van de bezoekers het museum bezoekt, 56,3% de beeldentuin, 52,4% de wildkansel, 42,4% het bezoekerscentrum en 33,6% het observatiebos. Al deze bezoeken werden afgelegd gedurende een verblijf in het park dat gemiddeld 5½ uur duurde. In die tijd heeft iedereen ook nog een maaltijd moeten gebruiken, hetzij in de Koperen Kop, hetzij op een picknickplaatsje.

Bij een zó overladen programma ontbreekt de tijd om naar hartelust met de auto door het park te gaan toeren. Dit programma is slechts uitvoerbaar wanneer men de auto geparkeerd laat staan.

De touristische zône blijkt een zeer belangrijk concentratiegebied van bezoekers te zijn en tevens van auto's die daar hun rustgebied vinden.

Ongetwijfeld zijn er bezoekers die met hun auto willen rondrijden. De lust hiertoe is echter gauw vergaan, want de mogelijkheden zijn niet zo groot; binnen de kortste tijd is

men al autorijgend het park weer uit. Dat is jammer van het betaalde entree-geld. De oplossing is snel gevonden: de auto wordt aan de kant gezet en men gaat wandelen.

Iedereen die in het park zijn ogen goed de kost geeft weet, dat de meeste personenauto's op de parkeerplaatsen stilstaan en dat het autoverkeer op de wegen uiterst gering is. Waar de A.N.W.B. de „grote stromen gemotoriseerd verkeer” gezien heeft? Het kan niet op De Hoge Veluwe geweest zijn!

De geluidshinder

„Niet alleen de rust in de dierenwereld maar ook de mensen die te voet of met de fiets het park bezoeken kunnen ernstig gestoord worden, doordat motorvoertuigen in de natuur een geluidsniveau produceren dat als hinderlijk ervaren wordt”, aldus het rapport van de A.N.W.B.

De auto's op De Hoge Veluwe rijden slechts met een snelheid van 40 km per uur. Bij deze snelheid is de huidige auto niet hoorbaar. Ook het geluid van de luchtwrijving is zó gering dat het op korte afstand niet hoorbaar is. Het is een vergissing te menen dat de auto's op De Hoge Veluwe zo veel lawaai maken.

De wandelaar zal de autoweg mijden en de zandwegen gebruiken die vanaf de autoweg naar de randen van het park leiden. Wanneer hij zijn wandeling halverwege achter de rug heeft, verneemt hij een toenemend geraas dat aanzwelt tot een hinderlijk lawaai. Het wordt veroorzaakt door de auto's die buiten De Hoge Veluwe over de nabij gelegen autowegen rijden. Jaarlijks razen hier miljoenen auto's rakelings langs de grenzen van De Hoge Veluwe. Hun aantal neemt elk jaar met 10% toe. Willen we dit, werkelijk storende auto-geluid opheffen, zoals de A.N.W.B. voorstelt, dan dienen deze wegen voor het gemotoriseerde verkeer gesloten te worden. Ik denk dat het Park de steun van de A.N.W.B. hiervoor gaarne zal aanvaarden. Op werkdagen kan men de helicopters van de vliegbasis Deelen boven De Hoge Veluwe beleven. Al rondcirkelend en laagvliegend

maken zij een oorverdovend lawaai. Deze laagvliegende toestellen zijn véél en véél hinderlijker dan alle autoverkeer bij elkaar!

De trouwe bezoeker van De Hoge Veluwe zal weten dat een éven storend geluid gemaakt wordt door het geschut van de legerplaats „de Harskamp”. Een jaar geleden zei Ir. H. van Medenbach de Rooy bij zijn afscheid als Directeur van het Nationale Park, tijdens een vraaggesprek met de redactie van „de Schouw”: „Mijn wens zou zijn, het lawaai waar wij niets aan kunnen doen nog eens te kunnen elimineren. En dan bedoel ik daarmee de onrust die wordt veroorzaakt door de helicopters van de vliegbasis Deelen, zowel als het lawaai en het verschijnen van de helicopters vaak heel dicht boven de grond, dat bezorgt veel bezoekers nog al wat ergernis. En ook het lawaai van het schieten

van de Harskamp. Als dat lawaai zou kunnen worden geëlimineerd, dan zou ik dat heel fijn vinden.”

Iedereen die met zijn oren en ogen goed open De Hoge Veluwe bezoekt, zal ervaren, dat het niet de op De Hoge Veluwe rijdende auto's zijn die storende geluiden maken, maar de auto's **op de wegen buiten De Hoge Veluwe**, evenals het geschut ten noorden van De Hoge Veluwe en de vliegtuigen boven De Hoge Veluwe.

De luchtvervuiling op De Hoge Veluwe

De auto is door zijn uitlaatgassen een milieuvervuiler. Het is terecht, wanneer men vanuit dit standpunt bezwaren maakt tegen het gebruik van automobielen in nationale parken en andere natuurgebieden.

Om een indruk te krijgen omtrent de ernst

Foto: A. P. Valkenburg



van de luchtvervuiling door de automobilisten die het park bezoeken is het noodzakelijk te berekenen hoeveel kilometers zij in het park afleggen.

Het reeds eerder vermelde onderzoek uit 1977 toonde aan dat de bezoekers zich bij uitstek ophouden in het touristisch centrum, in het bijzonder in het museum. Ook onze briefschrijvers zijn hiervan op de hoogte, want vele malen schreven zij over de sterke concentratie van personenauto's op de parkeerterreinen van het museum en het restaurant „de Koperen Kop” en de daarbij behorende rust op de wegen van het park.

We mogen aannemen, dat de helft van de bezoekers regelrecht naar een van deze parkeerterreinen rijdt, de auto daar laat staan en vervolgens langs dezelfde weg het park weer verlaat.

Wanneer we de andere helft van de automobilisten twee maal zoveel laten rijden, dacht ik, dat de autorijders ruim voldoende aan hun trekken kwamen. De eerste groep legt dan gemiddeld 11 km per bezoek af, de tweede 22 km. Gezamenlijk wordt dan door de automobilisten op De Hoge Veluwe per jaar 1.650.000 km afgelegd.

Wordt de luchtvervuiling op De Hoge Veluwe alleen veroorzaakt door de gemotoriseerde bezoekers van De Hoge Veluwe? Zijn er wellicht nog andere vervuilers?

Laten we om deze vragen te beantwoorden het wegensysteem rondom dit nationale park eens bekijken.

Aan alle kanten wordt De Hoge Veluwe omgeven door autowegen die nagenoeg over hun gehele lengte rakelings langs de grens van het park lopen. Het zijn de wegen van Hoenderloo naar Otterlo, van Otterlo naar Schaarsbergen, van Hoenderloo naar Deelen en de Koningsweg langs de zuidgrens van De Hoge Veluwe.

De auto's rijden over deze wegen met een snelheid van 80 km per uur, terwijl de snelheid van de auto's op De Hoge Veluwe 40 km per uur bedraagt. Het autobestand op De Hoge Veluwe kenmerkt zich door het grote

aantal Dafjes, terwijl op de rondwegen om het park het autotype beslist robuuster is.

Gezien de dubbele snelheid en het zwaardere materiaal mag voor de berekeningen aangenomen worden dat op de wegen om De Hoge Veluwe twee maal zoveel uitlaatgassen per auto uitgestoten worden als uit de langzaam rijdende auto's op De Hoge Veluwe.

Uitlaatgassen blijven niet op de weg liggen, ze waaieren naar links en rechts uit. Voor de wegen om De Hoge Veluwe betekent dit, dat de ene helft terecht komt in De Hoge Veluwe en de andere helft in de natuurgebieden Deelerwoud, Harskamperzand en Planken Wambuis.

Wanneer deze auto's twee maal zoveel uitlaatgassen afgeven als die op De Hoge Veluwe en de helft in De Hoge Veluwe terecht komt, kan men stellen dat elke auto op de rondwegen om De Hoge Veluwe evenveel vervuiling in het park veroorzaakt als de langzamer rijdende auto's op De Hoge Veluwe.

Ook voor deze wegen is het noodzakelijk de hoeveelheid auto's per jaar te weten, evenals de afgelegde afstand, om een indruk van de vervuiling te krijgen. Aangezien het jaar 1978 op enkele dagen na verstreken is, vermeld ik hier de getallen zoals die voor het jaar 1979 door verkeersdeskundigen werden verstrekt. In het jaar 1979 passeren over de weg:

Hoenderloo-Deelen	1.050.000 auto's
Otterlo-Schaarsbergen	1.150.000 auto's
Hoenderloo-Otterlo	1.950.000 auto's
over de Koningsweg	1.800.000 auto's

In het jaar 1979 rijden dus 6 miljoen auto's langs De Hoge Veluwe. Elk jaar komt daar 10% bij.

Het aantal kilometers dat deze auto's afleggen bedraagt in 1979:

Hoenderloo-Deelen	12.650.000 km
Otterlo-Schaarsbergen	10.500.000 km
Hoenderloo-Otterlo	15.700.000 km
Koningsweg	7.200.000 km
Hoge-Veluwe-bezoekers	1.650.000 km

Totaal 47.700.000 km

De auto's van de Hoge-Veluwe-bezoekers nemen hiervan 3,5% voor hun rekening, terwijl de auto's in de directe omgeving van het park voor 96,5% schuldig zijn aan de luchtvervuiling van het Nationale Park.

Het probleem van de personenauto's ligt dus niet binnen, maar buiten De Hoge Veluwe!

We zijn nog niet aan het eind van ons cijfermateriaal.

Op slechts 500 meter ten zuiden van De Hoge Veluwe loopt de autosnelweg A12, hooggelegen in het landschap, waardoor de uitlaatgassen door de heersende winden meegenomen worden naar De Hoge Veluwe. In 1979 gaan hier 18.000.000 auto's voorbij met een snelheid van minstens 100 km per uur. Het geraas van deze weg wordt op veel dagen in het zuidelijke parkgebied als hinderlijk ervaren.

Iets ten oosten van het park ligt de autosnelweg van Apeldoorn naar Arnhem. Het autobestand is hier 11.000.000. Uiteraard vangt het natuurgebied Deelerwoud van Natuurmonumenten het leeuwedeel van de vervuiling op, maar De Hoge Veluwe krijgt er ook nog wel een flink snuffje van mee.

Luchtvervuiling door andere oorzaken

Rondom De Hoge Veluwe liggen steden en dorpen met belangrijke industriële vestigingen. Apeldoorn, Loenen, Eerbeek, Dieren, de Steeg, Arnhem, Oosterbeek, Heelsum, Renkum en Ede. Hier zijn fabrieken gevestigd die papier, metaal, rubber, textiel en talloze andere producten verwerken en produceren. Vele hiervan zijn voorzien van machtige schoorsteenpijpen, die zo hoog zijn dat de uitlaatgassen de omwonenden zo min mogelijk hinderen. Wel waaieren ze hun afvalgassen over de gehele Veluwe uit. Aan de zuidelijke Veluwezoom bevinden zich textiel-fabrieken, die over de gehele Veluwe berucht zijn door de „geurige” gassen die haar schoorstenen verlaten!

Al deze en nog vele andere bedrijven zijn mede verantwoordelijk voor de luchtvervuiling in de Veluwse natuurgebieden.

Het zuidoostelijke deel van De Hoge Veluwe grenst aan het vliegveld Deelen. Dit terrein behoorde vroeger tot het Nationale Park, maar sinds de Duitsers het in de oorlog gevorderd hebben om er een vliegveld van te maken, is het in militaire handen gebleven. Eerst was hier een basis voor straaljagers, nu herbergt het enige tientallen helicopters en kleine verkenningsvliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht. Natuurlijk is het niet de bedoeling dat deze toestellen aan de grond blijven staan. Ir. Van Medenbach de Rooy wees er reeds op. Ook voor de luchtvaart geldt: „rust roest”. Het is dus heel belangrijk dat met deze toestellen regelmatig gevlogen wordt. Nu is een heli-copter wel iets dorstiger dan een personenauto. Per uur verbruikt een heli-copter 100 liter benzine, of 200 liter kerosine. Overigens zijn het niet alleen de heli-copters die de lucht vervuilen, maar ook de automobielen die op en om dit vliegveld zorgen voor de aan- en afvoer van materialen en personen.

Aan het einde gekomen van deze, zeker niet complete, opsomming van vervuiling op, boven en om De Hoge Veluwe, blijkt dat de grote vervuiling door auto's rondom het nationale park nog aanzienlijk vergroot wordt door alle bovengenoemde oorzaken. Hierdoor neemt het percentage luchtvervuiling dat door de auto's van de Hoge-Veluwe-bezoekers wordt veroorzaakt af en daalt tot 2%. Met andere woorden 98% van de luchtvervuiling op De Hoge Veluwe is afkomstig van de omliggende gebieden!

De bestrijding van de luchtvervuiling ligt dus evenals de bestrijding van het lawaai, in de gebieden die het nationale park omgeven.

Bufferzone

De wenselijkheid van een bufferzone rondom het nationale park komt hier levensgroot naar voren. Uiteraard geldt dit niet alleen voor De Hoge Veluwe. Ook in het buitenland stuurt men aan op het stichten van bufferzones rondom de nationale parken. Wa-

ren overigens de gebeurtenissen rondom het Naardermeer niet een teken aan de wand?

De witte fietsen, de heilige koeien

Witte fietsen worden voor een groot deel dankbaar gebruikt door bezoekers die het park welgezend zijn.

Helaas moet geconstateerd worden dat deze fietsen ook gebruikt worden door berijders die van een nationaal park geen weet hebben. Zij beschouwen De Hoge Veluwe als een soort openlucht-velodrôme, waar ze naar hartelust hun spieren aan het werk kunnen zetten. Daar zijn de witte fietsen niet op berekend, hetgeen blijkt uit de hoge reparatiekosten.

Witte en ook zwarte fietsen gaan dwars door elke zônering heen. Ze kunnen elk gebied van De Hoge Veluwe bereiken. In de stillere gedeelten verlaten de fietsers de fietspaden om hun weg op de zandpaden voort te zetten. Zodoende komt de laatste jaren een vrij groot aantal bezoekers in die gebieden waar zich de zeldzame vegetaties bevinden.

Een deel van de fietsers komt om hun spieren te gebruiken. Daartoe worden de fietsen op een stille plek tegen de grond gegooid, de meegebrachte voetbal wordt te voorschijn gehaald en het balspelletje kan beginnen. Door dit balletje-trappen kunnen zeldzame planten gemakkelijk vernietigd worden (zoals reeds gebleken is t.a.v. de wolfsklauw en andere soorten), terwijl de ook in Nederland met uitsterven bedreigde diersoorten zoals hagedissen, slangen, etc. ernstig verstoord kunnen worden. Door deze gebieden te mijden heeft ook het grotere wild er al blijk van gegeven niet van dit lawaai gediend te zijn. Gezien deze gevaren is het duidelijk dat er een maximum moet zijn aan de uitbreiding van de witte fietsen.

Deze grens zou wel eens eerder bereikt kunnen worden dan we nu denken.

Fietspaden

Bij uitbreiding van het aantal fietsen zal ongetwijfeld ook de vraag naar nieuwe fietspaden opkomen. Wanneer aan deze wens

gevolg gegeven zou worden, heeft dat tot gevolg dat De Hoge Veluwe door nog één of meer beton- of asfaltlinten doorsneden zal worden, hetgeen niet alleen voor de vegetatie maar zeer zeker ook voor de fauna een groot bezwaar zal zijn. Grootschaligheid van natuurgebied is van groter belang dan b.v. een fijnmazig fietspadennet. (Zie: Ir. C.J. Stefels geeft zijn visie op het beheer van de natuur, in de Schouw van 1978, pag. 61.)

Een edelhert zal nog wel over een fietspad weten te springen, maar voor de kleine dieren zal een nieuw fietspad beslist het einde van hun territorium betekenen.

Het park is er voor de mensen, echter met de duidelijke beperking dat de bezoekers de natuurlijke elementen géén geweld aan doen. **Vermeerdering van de fietsen en de fietspaden betekent vermindering van kwaliteit en kwantiteit van de natuur.**

Mortaliteit van de dieren

Om te weten welke oorzaken te gronde liggen aan het sneuvelen van dieren op De Hoge Veluwe, is het gewenst een onderzoek in te stellen naar de toedracht hiervan. In afwachting van dit onderzoek lijkt het raadzaam de maximum-snelheid voor automobielen en autobussen op De Hoge Veluwe terug te brengen tot 35 km per uur.

Ook in de mensenwereld sluiten we geen autowegen omdat er ongelukken op voorkomen. We proberen ze te voorkomen!

Ruiters op De Hoge Veluwe

Wat voor de fietsers geldt is ook van toepassing op de ruiters.

Wie zich beperkt tot de officiële ruiterspaden treft geen blaam. Helaas gaat er een grote aantrekkingskracht uit van de open vlaktes waardoor het ruiterspad nog al eens verlaten wordt. De sporen tonen dit duidelijk aan. Onlangs meldde Staatsbosbeheer: „De heide wordt in ons land letterlijk onder de voet gelopen, met name ruiters richten veel schade aan. De bodemstructuur dreigt zodanig te veranderen dat de heideplanten geen stand meer houden.”



Zijn ook de heidevelden van Het Gooi niet grotendeels door paardhoeven verdwenen? Ook voor de ruitersport op De Hoge Veluwe geldt dat de natuur onmiddellijk antwoordt op de menselijke ingrepen.

Zandwegen op De Hoge Veluwe

Jaren geleden was het toegestaan alle wegen, dus ook de zandwegen, met een auto te berijden. In de loop der jaren heeft men nagevoeg alle zandwegen voor het autoverkeer gesloten.

Van beschadiging, ongewenste wegverbreding, spoorvorming of bermbeschadiging door auto's op zandwegen zoals de A.N.W.B. meldt, is op De Hoge Veluwe geen sprake, eenvoudig omdat op deze wegen geen auto's rijden.

De strenge scheiding van auto-, fiets-, wandel- en ruiterspaden lijkt op De Hoge Veluwe een succesvolle oplossing te zijn voor het behoud van de diverse wegen.

Bussen stellen hun eigen eisen aan de wegen. Een frequente busdienst van de ingangen naar het touristisch centrum van het park is slechts mogelijk wanneer het bestaande wegdek behoorlijk verzaaid en verbreed wordt.

Thans is de situatie al zo dat bij het passeren van een bus, zowel de auto als de bus de berm in moet. Over bermbeschadiging door bussen gesproken!

Bij een frequente busdienst zal het oppervlak van het asfalt in het park aanzienlijk groter worden, hetgeen, geloof ik, niet de bedoeling is. Tot nog toe heeft het park zoveel mogelijk gebrobeerd deze uitbreiding tegen te gaan. Het systeem van het éénrichting verkeer bleek hier een uitkomst te zijn.

Uitbreiding van het busvervoer in het park zal slechts mogelijk zijn door natuur op te offeren voor asfalt.

Het bezoekersaantal

De Hoge Veluwe onderscheidt zich van de andere nationale parken door een bijzonder uitvoerige berichtgeving omtrent haar wel en wee.

Jaarlijks worden talloze cijfers, waaronder

het bezoekersaantal, aan de pers verstrekt, de Schouw publiceert ze en diverse organisaties, waaronder de A.N.W.B., krijgen ze thuis gestuurd.

Het bezoekersaantal ligt de laatste jaren iets onder het half miljoen. Wanneer het museum een bijzondere tentoonstelling organiseert, zoals die over de Franse impressionisten, of een nieuw gedeelte opent, komt het aantal iets boven het half miljoen.

<i>Jaar</i>	<i>Bezoekersaantal</i>	<i>Jaar</i>	<i>Bezoekersaantal</i>
1968	550.000	1973	435.000
1969	516.000	1974	407.000
1970	571.000	1975	517.000
1971	470.000	1976	437.000
1972	585.000	1977	540.000

Een beter overzicht over het verloop van het bezoekersaantal geeft het voortschrijdende gemiddelde over vijf jaar.

<i>Jaar</i>	<i>Voortschrijden- de gemiddelde</i>	<i>Jaar</i>	<i>Voortschrijden- de gemiddelde</i>
1968	554.000	1973	535.000
1969	548.000	1974	513.000
1970	548.000	1975	505.000
1971	525.000	1976	496.000
1972	539.000	1977	487.000

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat het bezoekersaantal de laatste jaren een lichte neiging tot dalen vertoont.

De A.N.W.B. vermeldt in haar rapport een bezoekersaantal van 750.000 en slaat daarmee de plank 55% mis.

Dit aantal berust niet op de werkelijkheid en evenmin op toekomstverwachtingen, zoals de gegeven cijfers duidelijk laten zien.

Het openbaar vervoer per bus op De Hoge Veluwe

Het is nuttig om na te gaan wat we van openbaar vervoer met bussen op De Hoge Veluwe mogen verwachten, wanneer de auto de toegang ontzegd is.

Uit het al eerder vermelde statistisch onderzoek is gebleken dat 98,7% van de bezoekers voor hun vervoer van huis naar De Hoge Veluwe niet van openbaar vervoer gebruik maakt.

Ook is gebleken dat de grootste groep bezoekers afkomstig is uit woonplaatsen die 80 tot 120 km van De Hoge Veluwe verwijderd liggen.

Wie ooit over een dergelijke afstand De Hoge Veluwe per openbaar vervoer heeft willen bereiken, weet dat dit „reisgenot” alle tijd en energie voor de gehele dag deed verdwijnen.

De Hoge-Veluwe-bezoeker zal, wanneer hij op een plezierig bezoek aan De Hoge Veluwe wil terug zien, nu en in de toekomst van particulier vervoer gebruik dienen te maken.

Openbaar busvervoer moet concurrerend zijn, dat betekent dat er in de eerste plaats een behoorlijke frequentie moet zijn, die langdurig wachten voorkomt. Een, om het kwartier, van elke ingang vertrekkende bus is wel het minste dat wij mogen verwachten. In drukkeren tijden zal de frequentie tot om de 10 minuten opgevoerd moeten worden, terwijl in de zomer een vijf-minuten-dienst noodzakelijk is.

De service is een belangrijk punt, want voor bezoekers van de Veluwe zijn er ook alternatieve mogelijkheden.

Wie na 100 km rijden in eigen auto, voor de volgende en laatste 6 km zijn auto geheel moet uitpakken (mondvoorraad, foto-apparaat, stoelen, regenkleding, natuurgids, etc.), en vervolgens te lang op openbaar vervoer moet wachten, zal naar recreatiemogelijkheden met minder obstakels uitzien.

Die biedt de Veluwe in talloze mogelijkheden.

Ik denk b.v. aan de 3 touristische Veluwe-routes van de A.N.W.B. met een lengte van 125 km. Zij voeren u langs de mooiste en meest kostbare plekken van het Veluwe-massief en het landschapschoon doet er niet onder voor dat op De Hoge Veluwe.

Daar zijn geen beperkingen voor de auto. Men kan er met elke gewenste snelheid rijden, zijwegen inslaan, reisbagage, proviand en alle bezittingen kunnen in de auto blijven liggen en niemand maakt het de recreant moeilijk ver luchtvervuiling, lawaai of anderszins.

Een dergelijke alternatieve tocht betekent wel, dat u bij het afrijden van de 125 km lange route 6 maal zoveel autogassen over het Veluwe-massief hebt verspreid dan wanneer u De Hoge Veluwe per auto had mogen bezoeken. Ook hebt u drie maal de toegangsprijs voor de auto op De Hoge Veluwe aan benzine verbruikt!

Een — in de ogen van de recreant — slechte busdienst zal dus de poort openzetten voor een veel groter kwaad op de Veluwe.

Financiële mogelijkheden van een busdienst

Voor het goed laten functioneren van een regelmatige busdienst vanaf elk der drie ingangen naar het centrum is een omvangrijke organisatie noodzakelijk.

Behalve vele bussen heeft men aanzienlijk méér buschauffeurs nodig (vijfdaagse werkweek, schafttijden, vakantie, ziekteperioden, etc.). De bussen zullen ondergebracht moeten worden in garages en er zal een werkplaats moeten zijn vóór het verrichten van onderhoudsbeurten, controles en reparaties. Hiervoor zijn mecaniciëns en een garagechef nodig. De bussen moeten regelmatig door schoonmakers van binnen en buiten schoongemaakt worden. Nagenoeg het gehele wegennet van De Hoge Veluwe zal verzaaid en verbreed moeten worden. Voor particuliere auto's zullen bij de ingangen parkeerplaatsen aangelegd moeten worden, terwijl voor de bussen op het terrein van De Hoge Veluwe parkeerplaatsen nodig zijn. Langs de wegen moeten halteplaatsen aangelegd worden. Verzekeringen dienen gesloten te worden en tenslotte zijn er nog de gewone bedrijfskosten van de bussen en het administratieve personeel dat voor een dergelijke organisatie onontbeerlijk is.

Een globale begroting van deze busdienst laat zien dat de onkosten per jaar bijna even groot zullen zijn als de jaarlijkse inkomsten van het park.

Wie zal dat betalen? De bezoeker?

Dan dienen de entreprijzen wel verdubbeld te worden, máár, wanneer de bussen rijden,

vervallen de inkomsten van de particuliere auto's en het bezoek zal afnemen (zie de opmerkingen hierover in de brieven), omdat ouderen, ouders met kinderen, invaliden en gemakzuchtigen De Hoge Veluwe niet meer zullen bezoeken.

De volgende stap: verdere verhoging van de toegangsprijs.

Resultaat: nog minder bezoekers.

Conclusie: Een busdienst op De Hoge Veluwe behoort tot de economische onmogelijkheden.

Zou deze busdienst dan iets zijn voor „Vadertje Staat”?

Gezien de bijzonder zuinige opstelling van deze instantie bij diverse milieuzaken lijkt ook deze oplossing een niet haalbare kaart. Misschien iets voor de A.N.W.B. als initiatiefneemster van dit busplan?

Kennis nemen en genieten van de natuur

Er is nog één argument door de A.N.W.B. gebruikt dat onbesproken is gebleven.

De A.N.W.B. is van mening dat de auto een ongeschikt middel is om kennis te nemen van de natuur en ervan te genieten.

Onze brieven schrijvers hebben zich uitgeput ons te vertellen dat het juist de auto is, die de mogelijkheid geeft tot dit kennis nemen en genieten.

Zij gebruiken hun auto om van de ene naar de andere bestemming te gaan en verder als pakkier, voorraadschuur, schuilhut, rust- en picknickplaats en als uitgangspunt voor hun wandelingen in de natuur. De auto wordt dus niet gebruikt om te „toeren”, zoals dat op de lange touristische routes gebeurt, maar als hulpmiddel om te kunnen genieten en kennis te nemen van de natuur.

De A.N.W.B. is van mening dat de auto in het natuurlandschap niet past, de auto detoneert, de auto is in de natuur een lelijk ding. Daar ben ik het wel mee eens, maar bussen vindt ik nog véél erger, die zijn véél groter, véél plomper, ze stinken, ze maken lawaai, ze rijden je van de weg af en er zijn vele mensen waarvoor de bus een hinderpaal is tot het genieten en beleven van de natuur.

Bovendien betekenen bussen: massavervoer en massavervoer kan gemakkelijk aanleiding geven tot massatourisme. Er zullen maar weinig Hoge-Veluwegangers zijn die dat willen.

Het gevaar van een autoloze Hoge Veluwe

Wanneer het eens mocht gebeuren dat De Hoge Veluwe voor personenauto's gesloten werd, zou dat natuurlijk een milieuvriendelijk huzarenstukje van de eerste orde zijn! Zelfs in het Nationale park van Zwitserland, waar men bijzonder principieel is, komt een verkeersweg voor, die door het gehele park loopt en een van de verbindingen is tussen Zwitserland en Italië. Hiertegen bestaan van de zijde van de Zwitserse natuurbeschermingsorganisaties geen bezwaren.

Wanneer in het dicht bevolkte Nederland een gebied van 5400 ha vrij van auto's is, zal dat natuurlijk aller aandacht trekken.

Maar wat zijn dan de gedragingen van de automobilisten die op De Hoge Veluwe niet meer toegelaten worden? Zij zullen op de Veluwe alternatieve recreatiemogelijkheden zoeken en b.v. de drie touristische routes van de A.N.W.B. afrijden. Twee van deze routes bevatten het traject Hoenderloo-Otterlo, vlak langs de noordgrens van De Hoge Veluwe. Het sinistere is nu, dat deze automobilisten niet meer op De Hoge Veluwe toegelaten worden maar wel schuldig zijn aan de vervuiling op De Hoge Veluwe. Bovendien zijn er in het Nationale park nieuwe bussen bijgekomen die ook nog eens hun afvoergassen in de lucht blazen. De situatie wordt er, bij nadere beschouwing, niet beter op.

Het grootste gevaar schuilt echter in het feit dat we door deze „milieustunt” dreigen te vergeten waar we mee bezig zijn. **We zijn alleen maar bezig 2% van de luchtvervuiling op het Veluwemassief enkele kilometers te verplaatsen!** En het werkelijke kwaad, de resterende 98%, zullen we door onze verkeerd gerichte inspanningen geheel vergeten. Door te werken met de botte bijl van het



Foto: J. van der Schoor

verbod, zal men geen verbetering van de situatie verkrijgen. Het kwaad dient bij de bron aangepakt te worden.

De A.N.W.B. kan daarbij, naar mijn mening, onschatbare diensten verlenen.

De A.N.W.B. zou b.v. morele en financiële steun kunnen verlenen bij die wetenschappelijke en technische onderzoekingen, die kunnen leiden tot een betere verbranding in automotoren.

Een belangrijke bijdrage zou ook verleend worden wanneer het redactiebeleid van de

Autokampioen zodanig gewijzigd wordt, dat de bestrijding van de milieuvijandelijke aspecten van de auto primair gesteld worden. Men zou b.v. in plaats van artikelen betreffende autoraces, TT-races en andere gemotoriseerde excessen, meer aandacht moeten besteden aan de voorlichting van de Autokampioen-lezers, hoe men zo efficiënt mogelijk en met zo min mogelijk belasting voor het milieu de auto kan gebruiken.

Is de Autokampioen in Nederland niet het grootste tijdschrift dat zich speciaal tot de

automobilisten wendt? Dat scheidt verplichtingen!

Bij het publiceren van vergelijkende onderzoeken over automobielen zou het belangrijkste vergelijkingsmateriaal de mate van milieuvervuiling moeten zijn en niet de maximum-snelheid, de aard der bekleding of het al of niet aanwezig zijn van elektrische raamsluitingen.

Tenslotte zou het de A.N.W.B. sieren wanneer zij om de 2 of 3 jaar een prijs ter beschikking zou stellen voor het autotype dat het milieu het minst belast.

Conclusie

Het is jammer dat de A.N.W.B. bij het opstellen van dit rapport zo weinig moeite heeft gedaan om zich te verzekeren van het juiste cijfer- en feitenmateriaal.

Wanneer b.v. in dit rapport een bezoekersaantal vermeld wordt dat 55% hoger ligt dan met de werkelijkheid overeenkomt en bovendien gesproken wordt over een stroom van gemotoriseerd verkeer, welke stroom blijkt te bestaan uit één auto per 3 minuten, dan kan men slechts één conclusie trekken: doordat de gegevens, die als uitgangspunt moeten dienen, onjuist zijn, komen de conclusies van dit rapport op losse schroeven te staan.

Het verstrekken van onjuiste inlichtingen beïnvloedt de oordeelsvorming van de recreant in negatieve zin. Lezers van dit rapport zullen ten onrechte hieruit de gevolgtrekking maken: De Hoge Veluwe is me te vol; ik zoek het wel elders!

Kunnen we nu met onze auto op De Hoge Veluwe, gezien de 2%, onze gang gaan? Nee. Ook die 2% moet naar beneden.

Door een betere zelfdiscipline en door steeds de belangen van het park voor ogen te houden, moet het mogelijk zijn de belasting van De Hoge Veluwe door de auto's van de bezoekers te verminderen.

Ik ben er zelfs van overtuigd dat — gezien het milieubewuste begrip van de Hoge-Veluwe-bezoekers — die 2% sneller zal dalen dan de 98% uit de omgeving.

28 januari

Eerste Hoge Veluwedag in 1979

Op deze Hoge Veluwedag zal *Prof. Dr. H. Klomp* 's morgens een moeilijk raadsel voor ons proberen te ontwarren, dat de titel kreeg:

Bladetende insecten in bossen: waardoor blijven de bomen als regel groen?

De puzzle waarvoor wij die ochtend komen te staan omschreef hij als volgt:

Op elke flinke boom leven honderden insecten die van de bladeren vreten. De vrouwtjes van de meeste soorten leggen honderden eitjes, waaruit weer een nieuwe generatie bladeters voortkomt. Toch wordt de boom maar zelden kaal gegeten. Hoe zit dat in elkaar? Er is een ingewikkeld samenspel met roofdieren en sluipwespen dat de aantallen laag houdt. Dit mechanisme hapert wel eens en dan zit men (ten onrecht?) in zak en as.

3 maart 1979

Voorjaars Hoge Veluwedag

In het westelijk gedeelte van De Hoge Veluwe, zowel binnen als buiten het raster, ligt het Jeneverbessenbos.

Het is een voor Nederland uniek landschap, waarin men vooral bij mist heerlijk kan verdwalen.

Mooie en vooral zó forse jeneverbesstruiken komen in ons land maar zeldzaam voor.

Dr. J.J. Barkman woont in Drente te midden van de jeneverbesstruiken van het Mantinger Bos. Vanuit het Biologisch Centrum Wijster heeft hij er een speciale studie van gemaakt.

In de ochtend zal hij ons daarover vertellen en in de middag maken we onder zijn leiding een wandeling door dit maquis-achtige landschap.



Hannoveraan



Terrier

„Platkop”



Wist u dat . . .

... op 31 mei door Mel Liefink een jaarling-reebok dood is gevonden die, door agressief vegen aan een raster, beide geweastangetjes van zijn schedel afbrak met voor hem de dood als gevolg?

... door De Hoge Veluwe twee jachthonden zijn aangeschaft?

Een jonge Hannoveraan, ter opvolging van „Britta”, en een jonge jacht-terrier, voor het opsporen van wilde zwijnen.

Een „hondse” drukte dus voor de Planta's op de Pampel! (zie foto's)

... dassen kunnen klimmen?

Op Kemperberg constateerde wildschut Eb Curré dat een das over een één meter hoog raster klom om bij de rijpende maïskolven te kunnen komen van boer Rap!

... er een 3-jarig hert is geschoten zonder enige gewei-vorming?

Een zg. „platkop” dus! (zie foto)

... wij nog even de waarschuwendende vinger willen heffen, omdat op de Houtkampweg in het recente verleden enige ongelukken zijn gebeurd?

Zeer gevaarlijk dus die Houtkampweg voor overstekend wild!

Vooraf 's morgens vroeg en in de schemering is daar uitkijken en rustig rijden gewenst!

... wat Nederlanders zeiden, toen zij werden aangehouden bij het clandestien plukken van paddestoelen? „Gut, wij dachten dat dat verbod alleen voor Duitsers gold”!!!

Foto: J. van der Schoor



Bij de jaarwisseling 1978-1979

In 1978 was één van de belangrijkste gebeurtenissen op De Hoge Veluwe het planten van vele tienjarige eiken, beuken en berken. Het planten van dit inheems loofhout werd mogelijk gemaakt door het Bomenfonds van onze Vereniging. Alom in den lande werd deze actie, om de bossen weer groen te maken, met vreugde en instemming ontvangen.

De mening, dat in een nationaal park voor een redelijke variatie van inheemse loofhoutsoorten gezorgd moet worden, wint thans zienderogen veld.

Door onze bomenactie werd hier — metterdaad — nog eens extra de aandacht op gevestigd.

De aanplant van bomen beperkte zich niet tot het creëren van nieuwe bospercelen. Ook de in de loop der jaren verloren gegane bomen werden vernieuwd.

Door het planten van krachtige eiken en beuken werden, met name, de oude markengrenzen op De Hoge Veluwe weer ten dele in ere hersteld.

Het Bomenfonds heeft zich tot taak gesteld, het niet bij deze éne actie te laten. Meer aanplant van loofhout op De Hoge Veluwe is het parool.

Niet alleen bomen moeten vernieuwd worden. Ook uw oude sticker van het Bomenfonds, die inmiddels al veel te veel is opgebleekt, moet door een nieuwe vervangen worden.

U vindt die nieuwe sticker in deze Schouw.

Het is niet de bedoeling van stickers dat ze alleen maar op de autoruit geplakt worden. Ze moeten ook gelezen worden door u en door anderen. Ze moeten zelfs zó gelezen worden, dat de lezer het erop vermelde advies ten uitvoer brengt.

Het zou een goede afsluiting van het jaar 1978 zijn, wanneer door al onze vrienden dit advies in de daad werd omgezet.

Het zou ook voor het Bomenfonds een goed begin zijn van het jaar 1979.

Het Nationale Park Sagarmath

(Mount Everest)

Wie dit nationale park in Nepal wil bezoeken heeft een hele reis voor de boeg. Na de dichtst bijzijnde autoweg in het Himalayagebied verlaten te hebben, volgt er nog een voetreis van tenminste 12 dagen. Pas dan kan de bezichtiging van het park beginnen. Ook deze tocht dient te voet afgelegd te worden, want in dit bergachtige gebied zijn slechts voetpaden aanwezig.

Het park bestaat uit een opeenvolging van diepe afgronden en hoge bergen, waarvan de bekendste de Mount Everest, de hoogste berg op aarde, is.

In de lagere gedeelten van dit bergachtig gebied komen bossen voor, die grotendeels bestaan uit dennen, sparren en diverse juniperussoorten. Boven de boomgrens, die tot 3700 meter reikt, worden de bergen bedekt door vele Rhododendronsoorten die in aaneengesloten vegetatie tot 4700 meter voorkomen. Gaat men nog hoger de berg op, dan neemt de variatie en ook de dichtheid van deze Rhododendronsoorten duidelijk af. Boven de 6000 meter zijn ze geheel verdwenen. Op deze hoogte komen nog sporadisch enkele taaie, houtige plantengedzelschappen voor.

In de dierenwereld van het park komen zeer zeldzame soorten voor.

Allereerst is er de ons zo bekende kleine Panda die, evenals het hier nog voorkomende Sneeuwluipaard, met uitsterven bedreigd wordt. Een dier, dat ook speciaal in deze streken voorkomt, is de Himalaya-ezel, die zowel met het schaap als de geit verwant is. Van de gemzenfamilies komen de Goral en de Sran voor, terwijl het blauwe Himalayschaap eveneens tot de specifieke bewoners van deze gebieden behoort.

Ook enkele apensoorten bevolken dit gebied, waaronder de languren, een halfaapsoort die ook in India en China voorkomt.

Nepalese bloedfazanten, sneeuwduiven, Himalayakraaien, lammergieren, Siberische nachtegalen en kuifeenden zijn de meest opmerkelijke vertegenwoordigers van de vogelwereld.

Door een sterke toename van het toerisme, de bergklimmersactiviteiten, maar vooral door de vele vluchtelingen die zich hier met buffels en schapen vestigen, dreigen van alle kanten gevaren. Ieder van deze groepen doet een onbepert beroep op het hout van de bossen voor hun bouwactiviteit, verwarming en energievoorziening.

In het algemeen gesproken zijn bossen in de eerste plaats van groot belang voor de waterhuishouding van de natuur. In het bijzonder is dat in de tropen het geval. In vele landen van de derde wereld ziet men helaas ten gevolge van roofobouw een snelle vermindering van het bosbestand. Ernstige verarming van de grond door erosie is daardoor in deze gebieden aan de orde van de dag.

Het is verheugend dat de regering van Nepal de onmisbaarheid van de bossen voor de leefbaarheid van het land heeft erkend.

Teneinde de flora en fauna van dit grandioze gebied te behouden werd het in 1976 tot Nationaal Park verheven. Om een halt toe te roepen aan de opgetreden veranderingen in de vegetatie van het gebied heeft men hulp gevraagd en verkregen van de regering van Nieuw-Zeeland. Gezamenlijk werd een programma opgesteld dat in enkele jaren uitgevoerd dient te worden. Het maken van door de wet bekrachtigde beschermingsmaatregelen en het investeren van belangrijke bedragen in terreinvoorzieningen, evenals het aanbrengen van een bufferzone om het gehele gebied hebben bij deze activiteiten de hoogste prioriteit.

Het park is ecologisch van groot belang voor de bestudering van wetenschappelijke ob-

jecten. Onderzoekers, afkomstig uit alle delen van de wereld, komen er op af.

In dit gebied woont het haast legendarische bergvolk, de Sherpa's. Het is een kleine bevolkingsgroep die slechts 3000 zielen telt. Door de eeuwen heen hebben zij hun hout uit de bossen gehaald. Dat gebeurde op een zodanige wijze dat het bos als geheel steeds intact bleef. Kaalslag komt bij deze bos-exploitatie niet voor. Het in de bergen geschoten wild dient hen als voedsel.

Tot een van de belangrijkste taken van het park behoort thans het aanstellen van bewakers en de educatie van de bezoeker. Hier toe heeft men jonge mannen van de Sherpa's ingeschakeld.

Het is de uiteindelijke bedoeling dat het gehele beheer van het park door hen overgenomen wordt. Zij worden daartoe aangesteld als ambtenaar van de natuurbeschermingsorganisatie.

Deze maatregel kan pas volledig tot zijn recht komen wanneer de jonge Sherpa's omgeschoold zijn van zelfstandige bergbewoner en jager tot bekwame beschermers van flora en fauna van dit park. Hiermee zijn nog wel enige jaren gemoeid. Pas wanneer de autochtone bevolking omgeschoold is tot goede behouders van de „Moeder van het Universum”, zoals zij de hoogste berg op aarde noemen, zal aan de wensen van de Nepalese regering voldaan zijn.

De brieven van onze lezers

Uit het onlangs verschenen A.N.W.B.-rapport „Nationale Parken en openlucht recreatie” publiceerden wij in de vorige Schouw die gedeelten, die betrekking hadden op De Hoge Veluwe.

Ondermeer bevatte dit rapport een voorstel tot het invoeren van openbaar vervoer in het park, gekoppeld aan een verbod voor personenauto's. Wij vroegen onze lezers ons hierover hun mening te schrijven.

De vraag was niet aan dovemans oren gericht; vele pennen kwamen in beweging! Alle briefschrijvers bleken een goede kennis van zaken te hebben, een goed waarnemingsvermogen te bezitten en zij toonden zich alle zeer betrokken bij het wel en wee van De Hoge Veluwe en haar bezoekers.

Graag hadden wij alle brieven volledig in deze Schouw afgedrukt, maar de hoeveelheid was zo overweldigend en vele brieven waren zo uitvoerig, dat wij dit plan hebben laten varen. Wij moesten volstaan met het samenstellen van een bloemlezing van de belangrijkste opmerkingen uit een deel van

de brieven. Uiteraard kwamen bepaalde facetten van het autoverkeer, zij het steeds met andere bewoordingen, vaker voor. Ook waren er nogal wat briefschrijvers die ons over andere feiten en problemen schreven en nuttige aanduidingen gaven in het kader van de beheersorganisatie. Wij hebben daarom het gehele dossier brieven ter hand gesteld aan de Directeur van het Park Ir. C.J. Stefels. Wij hopen dat met deze bloemlezing elke visie tot zijn recht is gekomen.

Er waren schrijvers die het met de A.N.W.B. roerend eens waren, anderzijds was er een groep die min of meer resp. ernstige bezwaren had tegen deze voorstellen. Aangezien het onze bedoeling was bouwstenen aan te dragen tot het vormen van een beter gefundeerd oordeel en het niet de bedoeling was een referendum uit te schrijven, hebben wij gemeend het aantal voor- en tegenstanders van de A.N.W.B.-voorstellen niet te moeten tellen. Het zou de verdere discussie en de meningsvorming maar belemmeren of vertroebelen.

Nu is het woord aan onze briefschrijvers:

Brief no. 1

„Ik ben het met de A.N.W.B eens, maar zou er voor zijn nog strengere maatregelen te nemen.

Van de tegenwoordige toestanden ben ik niet op de hoogte, zodat mijn voorstel misschien niet voor verwezenlijking in aanmerking komt. Ik stel voor de zaak radicaal aan te pakken en de gehele Hoge Veluwe voor autoverkeer te sluiten met uitzondering van de ingang die het meest gebruikt wordt. Bij deze ingang dient dan ruime parkeergelegenheid te zijn. Van bedoelde ingang naar Informatiecentrum en museum komt een busverbinding (vertrektijden te regelen overeenkomstig de seizoensdrukke). De overige ingangen zijn alleen voor wandelaars en wielrijders. Motor- en bromfietsen zijn evenals automobielen verboden.”

A.C.N. de G. te L.

Brief no. 2

„Ik moge u verzoeken te denken aan ouderen, moeilijk lopend of met andere mankementen, die toch regelmatig per auto het park bezoeken.

Wat mij betreft, ik wandel op de mooie plekken, echter niet langer dan een half uur en begeef me daarheen (wekelijks) per auto, dus per jaarabonnement al gedurende vele jaren. Ik hoop dat er vele reacties van deze categorie bezoekers komen en gezien het belang van de kwestie wilde ik ditmaal niet tot de „zwijgende massa” behoren.

U overigens dankend voor alle zorgen die u aan dit fraaie natuurpark besteedt, waar dan ook tallozen van genieten.”

H.N. te H.

Brief no. 3

„Met grote instemming gelezen. Voorstel: bussenvervoer aan te bevelen.”

J.A.M.C. te A.

Brief no. 4

„Ik zou het vreselijk vinden als er geen auto's meer door De Hoge Veluwe zouden mogen rijden. En met mij vele anderen die bejaard zijn of gehandicapt zoals ik, zodat we niet of moeilijk gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. Iedere week kom ik een of twee keer met oudere dames in De Hoge Veluwe, waar we juist door middel van de auto reuze genieten. We zetten de auto ergens neer, gaan kleine eindjes wandelen, zetten de klapstoeltjes op een mooi plekje en blijven heerlijk zitten. We hebben jaarkaarten, waardoor we er zo veel naar toe kunnen. Dat zou dan allemaal afgelopen zijn en dat zouden we vreselijk vinden. Ik vind 't wel erg, dat bij al die maatregelen de gehandicapten en bejaarden altijd en overal de dupe zijn! Als iedereen te hard rijdt of over zandpaadjes rijdt, moeten wij daarvoor boeten? We hebben jaarkaarten vanaf 1962, maar ik durf er nu haast niet meer aan te beginnen.”

G.N.V. te W.

Brief no. 5

„Tenslotte zou ik nog willen opmerken, als de auto gewerd moet worden, dan ook de ruiters. Niet omdat ik tegen paardensport ben, integendeel, maar helaas wordt op deze wijze de rust verstoord en veel natuur vertrap.”

I.G. te A.

Brief no. 6

„De prachtige nieuwe, niet in het oog vallende parkeerplaats plus de oude bij het museum en de parkeerplaats bij de Koperen Kop zijn op spitsdagen altijd vol. Al deze auto's bezorgen daar niemand last.

Het natuurschoon in Otterlo en Hoenderloo zal door de aanleg van grote parkeerplaatsen in hoge mate worden aangetast.

De meeste mensen met auto's gaan behalve museum- en restaurantbezoek, picknicken, luieren of spelletjes spelen, met het zicht op hun auto. Zij blijven langs de kant van de weg en gaan het terrein dus niet in.

Meer fietsers en meer fietspaden brengen ook meer mensen naar alle uithoeken van het park en dus ook naar de rustgebieden. Zijn de mensen zo onverdraagzaam dat zij het geluid van een andermans auto niet kunnen aanhoren? De geluidshinder van de openbare wegen om het park is veel groter, omdat daar veel harder wordt gereden.

Laten deze onverdraagzamen een voorbeeld nemen aan het wild bij 't bosje van Staf. Hoeveel automobilisten genieten daar 's avonds niet van het wild?

Wat zijn de financiële gevolgen? Minder bezoek, meer nieuwe dure parkeerplaatsen, aanschaf van bussen, salaris chauffeurs, minder restaurantbezoek, ook Rijzenburg zit er lelijk naast. Meer vernielde witte fietsen; wat dat laatste betreft verbaas je je hoe daarmee omgesprongen wordt. Wie betaalt dat? De A.N.W.B.?

Van een fijnmazig autowegennet is toch geen sprake?

Is het Park er voor iedereen of alleen voor de stoere wandelaars en fietsers? Met alle respect voor de A.N.W.B en al het goede wat ze doet, ik moet dit plan toch als te vergaand beschouwen."

J. C. C.-van S. te H.

Brief no. 7

„Er zullen betere cijfers op tafel moeten komen om tot een oplossing te komen en er zou nu al veel tot enige ordening gedaan kunnen worden, t.w. vergroting van het parkeerterrein bij het museum, op gedeelten waar rustig rijden levensnoodzaak is voor de dieren dremfels in de weg aanleggen en verder de mensen op te voeden via vouwbladen waarop aangegeven waar de grootste rust geboden is, m.i. komen we dan beter tot een allesbevredigende oplossing."

Brief no. 8

„De auto is inderdaad een flinke milieu-vervuiler en nationaal gezien een oppervlakteverslinder. Ik sta er dan ook achter dat in ons land autobeperkende maatregelen worden genomen. Ik ben dan ook lid van de Ver. Milieudefensie.

Maar autogebruik op De Hoge Veluwe, zoals dat nu plaats vindt, vind ik nog niet over de grens van het toelaatbare gaan. Waarom niet?

1. De Hoge Veluwe is een beperkt gebied, met de auto ben je er zo door en er is een duidelijke financiële barrière om erin te komen. De horde dagjesmensen, die alleen maar met hun auto gaan rondtoeren, blijven er dus buiten.

2. Het Kröller-Müller Museum en de Koperen Kop trekken veel bezoekers, zodat de parkeerplaatsen daar vaak flink vol staan. Heel wat mensen komen niet verder dan de naaste omgeving van die trekpleisters. Dat zijn dus drommen mensen waar we weinig last van hebben.

3. De maximumsnelheid op de autowegen in het park wordt vrijwel door iedereen goed in acht genomen, ook al omdat het park voor auto's zo klein is. Het is me vaak opgevallen hoe weinig geluidshinder die wegen geven vergeleken met wegen elders. Doordat auto-, wandel- en ruiterverkeer op De Hoge Veluwe bijna overal gescheiden zijn, kun je hier, ondanks de auto's nog echt de natuur beleven, zoals op weinig plaatsen in Nederland mogelijk is.

Zou het nu verstandig zijn particuliere auto's uit het park te weren? Mijns inziens niet.

De vrijheid om de auto in De Hoge Veluwe op het beperkte wegennet te mogen gebruiken, maakt dit park voor natuurliefhebbers zeer aantrekkelijk, want:

a. Je kunt met je auto op veel plaatsen gaan staan en dan picknicken of vanuit die plaats een wandeling maken. Je kunt zo veel plaatsen bereiken, die anders vanuit de ingangen van het park voor veel mensen onbereikbaar zouden zijn.

b. Ook bij slecht weer of winterse toestanden kun je er met de auto komen en speciaal dat gedeelte van het park uitzoeken, waar het onder de weersomstandigheden van het moment, voor een verwend stadsmens nog enigszins te houden is.

Als de auto uit het park geweerd zou worden, zou dit een geweldige drempelverhoging betekenen voor heel wat autobezitters, die nu van heinde en verre komen om in De Hoge Veluwe dat unieke te beleven, waarom wij allen er zo graag komen."

Een vriend van De Hoge Veluwe,

H.A. van W.

Brief no. 9

„Met veel belangstelling heb ik kennis genomen van het artikel: Geen auto's meer op De Hoge Veluwe, volgens advies van de A.N.W.B. Het viel mij op dat alleen maar een uitvoerige opsomming gegeven wordt van de nadelen van de auto, terwijl over de voordelen in 't geheel niet gerept wordt.

Natuurlijk kunnen er nadelen optreden, maar het hangt er maar van af in welke mate, en in hoeverre die werkelijk storend zijn. Het zonder meer opsommen van alle mogelijke nadelen, en dan in zijn uiterste vorm, is geen basis voor een juiste beoordeling van de situatie.

Als veeljarig genietter van het onderhavige park, moet ik tot de conclusie komen, dat alle genoemde nadelen wel wat zwaar naar voren gebracht worden, om niet te zeggen, overdreven worden.

Aan de andere kant leidt het verbannen van de auto in het park tot grote nadelen, die zeker ook in beschouwing dienen te worden genomen. Voor diegenen, die moeilijk ter been zijn en ook niet kunnen fietsen, leidt het voorstel tot een definitief einde van het parkbezoek. Wij verkeren in die omstandigheden, en ik vermoed, velen met ons. Het totale aantal van dergelijke bezoekers zal wel een minderheid zijn, maar de meerderheid heeft toch niet het recht de minderheid zomaar de deur te wijzen."

J.W.A. te U.

Brief no. 10

„De bezwaren tegen de auto acht ik voorts sterk overtrokken, alles hangt af van de wijze waarop ervan gebruik gemaakt wordt. Ook lieden die op andere wijze zich voortbewegen kunnen de rust in de natuur verstoren!

Wat De Hoge Veluwe betreft kan toch moeilijk beweerd worden, dat er te veel autowegen doorheen lopen. Om het autoverkeer te beperken, zou het inderdaad zin hebben voor hen die komen om op de witte fietsen te rijden, bij de ingang ruime parkeerterreinen aan te leggen met aldaar concentraties van witte fietsen. Het aantal auto's bij Koperen Kop en Museum zou dan verminderen.

Busvervoer is natuurlijk ook aanvaardbaar voor hen, die uitsluitend voor museum- of restaurantbezoek komen. Eventueel ook voor mensen die komen om in het gebied te wandelen, mits voldoende punten worden aangedaan, die als vertrekpunten geschikt zijn. De frequentie zal dan vrij hoog moeten zijn, wil het effect hebben.

Tenslotte merk ik op, dat wij niet behoren tot de categorie die alleen met of in auto gelukkig kunnen zijn; in onze jonge jaren hebben mijn vrouw en ik met de kinderen veel over de Veluwe, ook De Hoge Veluwe, gezworven, al wandelend en fietsend. Reeds in 1932/3, toen De Hoge Veluwe nog niet was opengesteld, kampeerden we op fietstocht, op de Kemperberg. Het contact met de bijzondere plekjes op de Veluwe willen wij gaarne, nu per auto, behouden!"

W.S. te W.

Brief no. 11

„Een tocht over De Hoge Veluwe zullen de echte liefhebbers niet per autobus willen doen, maar graag in eigen tempo, met eigen mensen, in rust en stilte willen ervaren.

Mogelijk heeft de A.N.W.B. hier niet aan gedacht: De Hoge Veluwe met zijn toch maar enkele autowegen is er toch niet alleen voor de dieren, maar toch ook voor de mensen?"

C.W. den B. te A.

Brief no. 12

„Als er aan het begin van het park geparkeerd moet worden zal dat voor jonge gezonde mensen waarschijnlijk geen bezwaar opleveren. Hoeveel witte fietsen erbij moeten komen is een vraag; in al die jaren is het me maar één maal gelukt een berijdbare fiets te pakken te krijgen. Ik vind, dat de verharde wegen door De Hoge Veluwe open moeten blijven voor auto's, meer hoeft niet. Het aan de rand parkeren kan men wel propageren.”

J.S.G. te A.

Brief no. 13

„Totaal verbod voor auto's lijkt me niet juist. Een verdubbeling van de toegangsprijs voor auto's zou het aantal kunnen drukken. Uit oogpunt van het natuurpark is het uiterst betreurenswaardig dat de uitbreiding van het museum recentelijk plaats gevonden heeft.”

J.J.B. te O.

Brief no. 14

„Vooraf voor het bezoek van het Kröller-Müller Museum zal er toch een goede mogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer noodzakelijk zijn. Mijn advies is dus of safaritreintjes met een grote frequentie of auto's toelaten op de hoofdroute Hoenderloo-Arnhem.”

W.J. de V.

Brief no. 15

„Frequente busdienst zowel tussen de twee ingangen en Rijzenburg, alsook op de andere geasfalteerde wegen ten behoeve van de wandelaars. Autoprijs veel duurder.”

M. van S. te A.

Brief no. 16

„Fietsen doen we niet meer. In de stille tijd verwachten we, dat op de parkeerplaats geen bus aanwezig is voor vervoer en indien wel,

dat het lang wachten wordt voordat er één vertrekt. In de drukke tijd hetzelfde, wachten in de rij, voordat mensen in een bus zitten. Gelukkig hebben we vele jaren genoten van het park, vroeger lange wandelingen gemaakt en dia's als aangename herinneringen.”

G. van A. te A.

Brief no. 17

„In 1e kolom blz. 49 lees ik: 'ook recreanten zoals fietsers en wandelaars zullen geluidshinder van de auto en de bromfiets ervaren'. Vraag: veroorzaken bussen dat niet? Rijden die zoveel geluidlozer?

In 2e kolom blz. 49: 'Bij een dicht wegennet voor auto's...', een dicht wegennet is er mijns inziens niet op De Hoge Veluwe.

Blz. 50 1e kolom: 'De grote stromen... van een nationaal park', is dat op De Hoge Veluwe wel zo?

Blz. 50 2e kolom: Een frequent rijdende busdienst tussen Otterlo en Hoenderloo is mijns inziens niet best voor de wegen die te smal zijn voor veel verkeer en het passeren van 2 bussen. Zelfs als een personenauto geheel aan de kant van de weg rijdt of zelfs al gedeeltelijk op de berm, raakt de bus vaak van de weg af op de berm, wat voor de wegen niet best is.

Blz. 50: Van een geregelde busdienst naar het museum en bezoekerscentrum is mij niets bekend, behalve dan in de zomermaanden als de Arnhemse bus daar een paar maal per dag rijdt. De wegen zouden verbreed moeten worden. Bussen verontreinigen hun omgeving evenzeer als auto's en stinken vaak meer.

Dat 'bussenvoorstel' van de A.N.W.B. vind ik alleen maar dwaas.”

S.B. te A.

Brief no. 18

„Het doel van De Hoge Veluwe is: recreatie voor zoveel mogelijk mensen, maar zó, dat de natuur van het park er niet door benadeeld wordt. Indien geen auto's meer toege-

laten worden, wordt het doel niet meer bereikt. Het aantal bezoekers zal aanzienlijk dalen. Zo'n maatregel is tegenstrijdig aan wat een moderne recreant wenst.

Laten we dan ook de ouden van dagen en invaliden niet vergeten, die dan niet meer, intens genietend, in hun autootje door het park kunnen toeren. Wel vind ik, dat het autowegeïnet in het park zou kunnen worden verminderd, zulks in het belang van de natuur. Ik stel voor de volgende autowegen voor auto's te sluiten en ze voor fietspaden te bestemmen:

1. De weg Compagnieberg - Oud Reemst.
2. De Kronkelweg.
3. De Prins Hendriklaan van de ingang Hoenderloo tot het stenen hert."

J.A.H. te V.

Brief no. 19

„Als zeer veelvuldig bezoeker van De Hoge Veluwe acht ik het verbijsterend, dat de A.N.W.B. speelt met de suggestie het particulier gemotoriseerd bezoek aan De Hoge Veluwe te willen uitbannen en het openbaar vervoer intens te willen stimuleren.

Het komt mij voor, dat deze plannen van de A.N.W.B. alleen maar worden gemaakt door mensen achter hun bureau in Den Haag, die in het geheel geen begrip hebben van de waarde van De Hoge Veluwe voor de velen, die helemaal niet afhankelijk willen of kunnen zijn van openbaar vervoer en die niet komen voor museum of Koperen Kop, maar om heerlijk in de natuur rond te dolen.

Niets is juist heerlijker dan met eigen vervoermiddel en op eigen gekozen tijd en plaats te kunnen in- en uitstappen.

Natuurlijk dient het gebruik van onverharde wegen in nationale parken zoveel mogelijk te worden tegengegaan, dat is op zichzelf een andere kwestie, maar geen auto's meer op De Hoge Veluwe en wel rijden bussen, dat strookt in het geheel niet met de wensen van de toch al zozeer in hun vrijheid beknottede mensen.

Het bestuur van De Hoge Veluwe komt juist alle lof toe, dat het de bezoekers zoveel vrijheid gunt door hen te laten wandelen waar zij willen, buiten de noodzakelijke rustgebieden voor het wild natuurlijk.

Van ganser harte hoop ik dat velen, die er net zo over denken als ik, dit zullen uiten en dat uw bestuur zich in geen enkel opzicht zal laten beïnvloeden door de 'Algemene Nederlandse Wielrijdersbond'."

H.B. van B. te H.

Brief no. 20

„Enige suggesties naar aanleiding van uw artikel in 'De Schouw'.

1. Alle autoverkeer verbieden.

Of:

2. Alleen auto's toelaten van houders van een jaarkaart, want dat zijn de echte liefhebbers. Dan zullen geen jakkerende dagjesmensen wandaden plegen.

Verder:

Waarom staan de witte fietsen alleen bij het Museum? Zouden ook bij de ingangen moeten staan. Onrechtmatige bevoorrechtting van automobilisten.

Er zouden veel meer fietsen moeten zijn. Ik heb er nog nooit een kunnen bemachtigen. Er zouden fietsen van normaal model moeten zijn, niet die lage kinderfietsjes. Daar kunnen ouderen niet mee overweg."

M.D. te C.

Brief no. 21

„Ik haat auto's in natuurgebieden en vooral de wijze waarop men meent „recht" te hebben deze natuur te ge(mis)bruiken.

Als alternatief stel ik voor: afsluiting van de gebieden waar het wild het liefste vertoeft, fietsen om door het park te rijden en de autowegen laten gebruiken door een soort shuttle-bus, die ook in de Grand-Canyon rijdt, gratis, je kunt instappen waar en wanneer je wilt. Ik meen dat de bus electrisch rijdt. Auto's parkeren bij diverse ingangen. Gelukkig kan mevr. Kröller-Müller niet

meer zien hoe haar park verkeerd gebruikt wordt. Een sigaar in de hand van een bosarbeider in haar park riep reeds haar woede op, hij werd dan ook bestraft. Dit hoeft van mij ook niet, maar slechts weinig mensen kennen hun grenzen, je vrijheid houdt op, waar je de vrijheid van anderen aantast. Succes toegewenst."

M.P.F. te H.

Brief no. 22

„Enigszins geschrokken over het bericht „Geen auto's meer op De Hoge Veluwe" heb ik, wat niet zo gauw gebeurt, mij neergezet om daarop te reageren.

Als lid van de Ver. Vrienden van De Hoge Veluwe en ook als lid van de A.N.W.B. is er mij toch en met mij heel veel natuurliefhebbers, veel aan gelegen om de auto mee te nemen in ons park. Wij (mijn vrouw en ik) bezoeken het park zeer veel en dan beslist niet om er auto te rijden. Het is steeds wandelen en rustig genieten van wat het park ons geeft. Om dit echter te kunnen doen en het hele park te kunnen bestrijken, is toch beslist een auto nodig om deze op verschillende, toegestane plaatsen neer te zetten en vandaar een wandeling te doen.

Neem b.v. de witte wandeling bij Oud Reemst. Kan mij niet indenken dat als er een busdienst in het park is deze ons daar even naar toe zal brengen omdat wij daar nu net toevallig een wandeling willen gaan maken. De afstanden over De Hoge Veluwe zijn te groot om vanaf de verschillende ingangen dergelijke plaatsen te bereiken en fietsen, hoe heerlijk dit ook is, kunnen vele ouderen niet meer doen.....

Wij kunnen trots zijn op onze A.N.W.B., maar die kan toch ook niet adviseren „Sluit de wegen in Nederland af, want het is zo hinderlijk voor de mens en er gebeuren ook zoveel ongelukken".

Er is maar één middel: Wij moeten elkaar nog meer opvoeden en erop wijzen, dat alles wat wij hebben, of dat nu De Hoge Veluwe, een park in de stad of een snelweg is, te ge-

bruiken op een wijze die verantwoord is voor onze medemens, doch zeer zeker ook voor het dier en wat er verder leeft en groeit."

A.v.d.H. te F.

Brief no. 23

„Naar mijn mening is de auto niet meer weg te denken uit onze samenleving en in nauw verband daarmee staat ook het tourisme, waarvan — laten we het maar ronduit zeggen — ook het bestaan van het Park sterk afhankelijk is. Want vooral voor buitenlanders is het Museum met de unieke beeldentuin *het* hoofddoel en het lijkt mij niet wel doenlijk om tegen al die duizenden buitenlanders te zeggen: laat je auto maar aan het hek staan. Heel vaak zijn deze mensen op doorreis en hebben ze allerlei waardevolle zaken bij zich. Dus helemaal uitbannen van de auto lijkt mij 'n onhaalbare kaart en is m.i. ook niet nodig. Wat m.i. wèl zou moeten is het de automobilisten, die nu nog overal in het park neerstrijken, te beletten dit te doen, door: a. de picknickplaatsen op te ruimen en b. de aantrekkelijke zandweggetjes die daar veelal achter liggen af te sluiten met een levensgrote slagboom. Die kleine ronde bordjes met rode rand worden maar al te vaak genegeerd! In plaats van de picknickplaatsen zouden dan langs de voornaamste wandelpaden en natuurlijk ook langs de fietspaden meer banken kunnen worden geplaatst (+ afvalbakken s.v.p.!)

Ik kom nu op het chapter (witte) fietsen en wandelen. Daarover behoeft m.i. geen enkele twijfel te bestaan. Breidt het aantal witte fietsen uit, maar zorg er dan ook tegelijkertijd voor dat er meer verzamelpunten zijn, niet alleen bij de ingangen, maar ook bij het Museum, bij het Jachtslot en eventueel ook bij de wildkansel. Zou er dan ooit een soort busdienst naar de Aanschouw en het Museum of het Slot komen, dan nog kan men vandaar uit nog een kleiner of groter fietstochtje ondernemen.

Het parkeren van de auto's zou dan, al dan niet bewaakt, kunnen geschieden op par-

keerterreinen bij de drie ingangen van waaruit de eventuele busdienst zou kunnen starten. 't Is voor mij een grote vraag of er ooit een busonderneming zal zijn, die de exploitatie op zich zal willen nemen. Wil je de zaak aantrekkelijk maken, dan moet het toegangskaartje voor het park-museum ook meteen geldig zijn voor de bus en dan zou de toegangsprijs weleens (te) hoog kunnen worden."

J.C.J. te U.

Brief no. 24

De laatste jaren is het „in” dat commissies, stuurgroepen en werkgroepen worden gevormd en al deze groepen schrijven lijvige rapporten.

Ook nu is weer zo'n rapport verschenen, waar veel in staat waarop gereageerd kan worden. De tendens is m.i. verontrustend, want we moeten „terug naar de natuur” op een zeer eigen'gerede' manier. De natuurgebieden die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten weer dicht. Neen, niet helemaal (voorlopig), maar... als we ze nu sluiten voor de auto, dan zijn we al een mooi eind op weg.

Waar is zo'n commissie eigenlijk mee bezig? Is dit een alternatieve vorm van auto'tje pesten, meer ethisch verpakt? Het is voor mij een raadsel, dat de A.N.W.B. zich zo opstelt tegenover de recreant.

De A.N.W.B. die, mede dank zij autorijgend Nederland, zo groot is geworden.

Van de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten zijn we al gewend, dat eerst met veel tamtam geld wordt ingezameld om een natuurgebied te redden, om er vervolgens snel een bord verboden toegang te plaatsen.

Enkele jaren geleden werden de voor de auto bestemde wegen in De Hoge Veluwe uitgebreid, zelfs de maximum-snelheid van 30 op 40 km gebracht. En nu het park voor de auto sluiten?

Het lijkt ongeloofwaardig. Overigens is er al een nieuw rapport in Nijmegen verschenen

van de sociologen Kropman e.a. die een geheel andere mening naar voren brengen over dit onderwerp.

Laat De Hoge Veluwe Nationaal Park blijven voor iedereen, **ook voor de autorijder**, en laten commissies ophouden de Nederlander ook nog in zijn vrije-tijdsbesteding te willen betuttelen. We worden al genoeg „betutteld”."

M.E.V. te B.

Brief no. 25

„Mijn mening over ons Nationale Park is: Sluit alle auto's uit.

Laat ieder mens erin zonder betaling.

Soort bus (trein) van de hoofdingangen naar het middelpunt.

De exploitatiekosten van De Hoge Veluwe voor rekening van de A.N.W.B. laten komen, immers van deze organisatie zijn zéér veel vervuilers lid."

J.B.W.J.K. te A.

Brief no. 26

„Als ooit het idee van de A.N.W.B. doorgaat dan voorzie ik grote moeilijkheden.

100.000 auto's tegen f 1,50, tel uit je winst. Zeker 80% rijdt door en zoekt een ander plaatsje in de zon. Bij warm zomerweer zeker 3/4 minder bezoekers en bij regen idem.

Vergeet het avondbezoek niet, juist dan kan men genieten van de herten en de zwijnen. Ook de bezoekers blijven weg als ze in het donker terug moeten lopen of fietsen.

Stel, dat alle bezoekers op de fiets gaan, is er dan nog wel rust voor het wild?

Zou het nog wel zin hebben een jaarabonnement te nemen, ik denk van niet.

Wat betreft stank en lawaai. Ik denk dat één bus meer stank en lawaai geeft, vooral bij het vele optrekken (wat hij verplicht is, want service moet er zijn) dan 50 auto's.

Wat doet men als de bus vol is? Wachten, wachten!

Het idee om het bezoekerscentrum plus restaurant te verplaatsen naar de rand is een

lachertje. Hoe denkt men dat te betalen? Wat betreft het restaurant, dat kan wel sluiten, want juist het trekpunt ligt hier op de goede plaats.

Laat iedereen bij het halen van een fiets f 5,— betalen, teruggave bij terugbrengen in goede staat. Dit zal het vandalisme intomen.

Nu mijn laatste opmerking: Ik ben zelf lid van de A.N.W.B. Maar laat ze niet hun eigen leden in de wielen rijden!"

R.G. te A.



Contributie 1979

De contributies over 1978 zijn inmiddels nagenoeg ontvangen en wij zeggen onze leden graag dank voor de overwegend vlot binnengekomen betalingen. Weliswaar moesten er nogal wat verzoekkaarten tot betaling worden verzonden, maar gelukkig reageerden de meeste leden snel op onze desbetreffende verzoeken. Inmiddels zijn de eerste spontane betalingen van de contributie over 1979 al weer binnengekomen en bij deze wekken wij onze leden graag op de contributie over 1979 te willen overmaken.

De contributie voor 1979 is ongewijzigd: leden f' 15,—; huisgenoten f 5,—; jeugdleden (tot 18 jaar) f 2,50. Het gironummer: Ver. Vr. v.d. Hoge Veluwe: 951993.

Museumnieuws

*Jan Toorop, 1885 - 1910
tentoonstelling in het Rijksmuseum
Kröller-Müller, Otterlo.
10 december - 11 februari.*

Het is merkwaardig dat het zo lang geduurd heeft eer het werk van Toorop, een der belangrijkste en bekendste Nederlandse kunstenaars van de tijd rond 1900, in een overzichtstentoonstelling bijeen gebracht werd. Het gebeurde voor het laatst in Breda, bijna dertig jaar geleden. Het Kröller-Müller Museum toont nu met ongeveer 120 werken (hoofdzakelijk schilderijen, verder tekeningen, etsen, ontwerpen voor boekbanden, etc.) de Toorop van 1885 tot ca. 1910 — de impressionist, de symbolist en de pointillist. Jan Theodoor Toorop werd in 1858 op Java geboren. Toen hij dertien was vertrok hij om studieredenen — alleen — naar Nederland. Na een paar jaar ging hij een andere weg dan zijn ouders voor hem gedacht hadden. Hij werd beeldend kunstenaar. En al spoedig bleek, een zeer getalenteerde. In 1884 werd hij lid van de kunstenaarsgroep 'Les XX' in Brussel. In die groep, en in die stad, vond hij een geestelijk klimaat van onafhankelijk denkende, internationaal georiënteerde kunstenaars. Het heeft Toorop zeker goed gedaan. Hij kwam eerder en intensiever in aanraking met vernieuwende opvattingen in de kunst, opvattingen, die hij in overeenstemming met zijn eigen aard deelde en verwerkte. Een voorbeeld is de wijze van schilderen die 'pointillisme' heet, waarbij de verf in losse stipjes opgebracht wordt, met de bedoeling zo 'licht door kleur' te scheppen. De kleuren van de eerste pointillisten (vooral Seurat) waren bij voorkeur primair: geel, rood en blauw. Toorop zag hun werk o.a. in Brussel en ging na enige tijd zijn eigen weg, die leidde tot een heel eigen kleurgebruik.

Het hoogtepunt in zijn werk zijn nog altijd zijn symbolistische tekeningen, zoals de beroemde **Tuin der Weeën** (1891), **Fatalisme**



en **De Drie Bruiden** (1893) en de **Sphinx** (1897). Hiermee verkreeg hij al direct internationale belangstelling, en die belangstelling is er nog steeds.

In geen enkel boek over het Symbolisme ontbreekt de naam Toorop. In deze kunststroming vond Toorop een eigen plaats. Zijn werken zijn somber, vaak met een toon van dreiging en conflict. Hij maakte ze vooral in de jaren '90; na de eeuwwisseling ging hij zich weer meer bezighouden met het werken naar de natuur. In 1905 werd hij katholiek, nadien heeft hij een belangrijke bijdrage geleverd aan de katholieke kerkelijke kunst. Die fase in zijn werk, die vooral in zijn 'Nijmeegse' tijd (1909-1916) gestalte kreeg, wordt niet in Kröller-Müller getoond: de Commanderie in Nijmegen maakte kortgeleden een tentoonstelling van deze periode.

In 1928 overleed Toorop in Den Haag.

Omdat publicaties over het werk van Toorop alleen nog maar antiquarisch te koop zijn (het laatste boekje over hem verscheen in 1947), wordt bij de tentoonstelling een uitgebreide catalogus uitgegeven. Deze bevat een uitvoerige algemene beschrijving van Toorops leven en werken en een artikel, dat in het bijzonder ingaat op de vraag wat Toorop met zijn sombere symbolistische werken wilde uitdrukken. Tenslotte is ieder tentoongesteld werk afgebeeld en van een korte begeleidende tekst voorzien.

Openingstijden: 10-17 uur, zon en feestdagen 13-17 uur.

Alleen op nieuwjaarsdag is het museum de gehele dag gesloten.

Inlichtingen 08382-241.

Moord in de Leeuwenkuil

Th. O. Rax

Sinds mensenheugenis heeft men in Afrika de kunst verstaan wilde dieren met behulp van valkuilen te vangen. Ontsnappen uit deze valkuilen is onmogelijk aangezien de wanden steil en diep zijn. Voor de afdekking van de kuilen gebruikt men boomstammen, takken, twijgen en bladeren, waarmee tevens een doeltreffende camouflage verkregen wordt. Het dak is zo stevig geconstrueerd dat het lange tijd kan blijven bestaan, maar ook zó kwetsbaar, dat het plotseling kan instorten wanneer een leeuw, tijger of ander 'gewichtig' dier er zijn poot op zet.

We mogen wel aannemen dat deze methode om dieren levend te vangen in vroeger tijden is afgekeken van het in het dierenrijk bestaande voorbeelden.

Om deze voorbeelden te zien behoeft men niet op safari te gaan, we kunnen dichterbij huis blijven.

Op De Hoge Veluwe zijn valkuilen in grote hoeveelheden te vinden!

Langs de heiderand en de zonnige kant van de bosrand, daar waar het zand bij regen zó droog mogelijk blijft, komen trechtervormige valkuilen voor. Ze worden gegraven door de mierenleeuw, die er voornamelijk mieren maar ook wel andere insecten in vangt.

Het dak ontbreekt, want kleine insecten zijn te licht in gewicht om een dak te laten instorten. Het is ook niet nodig, want aan de rand van de kuil is het zand zó rul dat elke mier, die hier ook maar één poot zet, vlot naar beneden tuimelt.

De mierenleeuw is een larve die zich later in de grond verpopt om daarna als libelle-achtig insect met lange slanke vleugels te voorschijn te komen. In deze vorm heeft het dier maar een levensduur van enkele weken. Na zorg gedragen te hebben voor de voortplanting sterft het, zoals gebruikelijk is bij insecten

die lange tijd bezig zijn met de ontwikkeling van hun diverse voorstadia.

De larve heet „Mierenleeuw” omdat het voedsel voor een groot deel uit mieren bestaat.

De lichaamsbouw van de larve is voor deze taak goed uitgerust; de kop is bijzonder plat en voorzien van twee sikkelvormige kaaktangen die ieder twee tanden bezitten.

Bij het graven van een valkuil wordt met de precisie van een landmeter te werk gegaan. In het rulle zand wordt met de voorpoten een cirkel uitgezet die een doorsnee heeft van 5 cm. Daarna gaat de mierenleeuw naar het middelpunt van de cirkel om met het graafwerk te beginnen. Met de voorpoot die op het middelpunt van de cirkel staat schept hij nu grote hoeveelheden zand op zijn kop. Is deze boordevol met zand opgetast, dan gooit hij dit met een forse ruk precies over de rand van de cirkel.

Daarna zet hij een stap achterwaarts en schept zijn kop weer vol met zand, om het vervolgens weer over de rand te gooien. Door deze levende zandschepper wordt ten koste van veel inspanning een platte zandpannekoek uitgegraven binnen het door de cirkel aangegeven terrein. Vervolgens gaat hij weer naar het middelpunt en het graven begint van voren af aan, maar de doorsnee van de uitgegraven zandlaag is iets kleiner. Bij elke nieuw uitgegraven laag wordt de doorsnee iets kleiner, waardoor een ronde trechtervorm ontstaat die tenslotte in een punt eindigt. De valkuil is dan meestal 3 cm diep.

Om de poten bij het zware graafwerk wat rust te gunnen, draait het dier zich af en toe een halve slag om, waardoor het zand met de andere poot gegraven moet worden. Zo kunnen de poten om de beurt op hun verhaal komen.

De larve kruipt, wanneer de kuil voltooid is, verder de grond in zodat alleen zijn prooivangers, de kaaktangen, boven het zand uitsteken.

Het is niet te verwachten dat mieren zich staan te verdringen om in de zandkuil te vallen. Het duurt wel enige dagen voordat een mier of ander insect zijn poot op het rulle zand zet om vervolgens met veel gespartel de afgrond in te tuimelen.

De mier zal proberen om aan de gevaren van deze val te ontkomen, door tegen de wand naar boven te klimmen. Het succes is nihil. Bij elke stap naar boven glijdt hij weer even hard naar beneden en veroorzaakt daarmee een zandlawine, die veel zandkorrels op zijn hoofd doet terecht komen. De mierenleeuw helpt daarbij nog een handje, door een flinke hoeveelheid zand over de mier uit te strooien waardoor hij nog sneller door het vallende zand naar beneden gesleurd wordt in de punt van de krater.

De mier is nu hopeloos verloren. Hij wordt onmiddellijk in de kaaktangen gevangen. Door deze holle tangen spuit de mierenleeuw een giftige stof in het mierelijf, waarna de dood snel intreedt.

Een mierenleeuw is maar klein en veel ruimte voor het opslokken van een prooi is er niet — zeker niet voor het doorslikken van een mier, die daarvoor veel te groot is. Het zou bovendien niet de moeite waard zijn, want een mier heeft, als elk soortgelijk insect een pantser van onverteerbare stoffen die na consumptie weer uitgescheiden moeten worden.

Het is veel eenvoudiger de mier eerst in zijn pantser te laten verteren. Daartoe spuit de mierenleeuw verteringssappen, via de holle tangen, in het mierelijf. Na niet al te lange tijd is dan het inwendige van de mier verteerd en kan de hierdoor ontstane vloeibare massa door dezelfde kaaktangen weer opgezogen worden. Het voedsel komt zodoende geheel verteerd in de darm van de mierenleeuw.

Het mierekarkas hoeft nu niet afgebroken te

worden; nadat het leeggezogen is kan het met een grote zwaai over de rand van de kuil gegooid worden. Hierna wordt het zandtalud in de arena weer glad gestreken en hersteld, waarna het wachten begint op de komst van de volgende prooi.

Mierenleeuwen hebben nog een merkwaardig verschijnsel, hun darmkanaal is niet compleet. Insecten hebben gewoonlijk een maagdarmkanaal waar het voedsel aan de ene kant ingaat en de afvalstoffen aan het andere eind weer uitkomen. De mierenleeuw zuigt uit de mier alleen maar de goed verteerde stoffen op en gooit alles wat niet bruikbaar is over de rand. Het bovenste gedeelte van de darm zorgt nl. voor de opname van het verteerde voedsel, terwijl het tweede gedeelte belast is met de uitscheiding van de afvalstoffen. Aangezien deze in het voedsel van de mier niet voorkomen is het tweede gedeelte van het darmkanaal bij de mierenleeuw niet aangelegd.

Omdat bij dit proces afvalstoffen in het voedsel van de mierenleeuw niet voorkomen, ontbreekt het laatste gedeelte van het darmkanaal.

Jeugdhoek

Een moment op De Hoge Veluwe

Het was een avond in juni, mooi weer en ongeveer 8 uur.

Ik ging naar een voederplaats ergens op De Hoge Veluwe. Het was niet zo erg ver lopen en je rook de heerlijke geur van de bomen. Er was een spannend gevoel bij mij, want ik hoopte maar, dat er geen dieren bij de voederplaats waren. Toen ik voorzichtig de voederplaats naderde en goed rond keek, zag ik geen enkel dier. Nu snel naar de blokhut, waar de zakken met voedsel (voor bijvoeders van het wild) opgeslagen lagen en verder heeft men er een plank uitgehaald, waardoor je een goed gezicht op de voederbakken had.

Lang hoefde ik niet te wachten of er kwam een zwijn aan met 8 jongen; de moeder zekerde eerst goed naar de blokhut en keek er elke keer naar alsof daar het gevaar vandaan kwam. De jongen holden achter elkaar aan en de moeder hield alles goed in de gaten.

Plotseling vlak voor mijn neus, ongeveer 7 meter van de blokhut, zag ik iets bewegen en keek goed. Het was een vos, hij keek niet eens naar de blokhut, maar ging rond de waterbak snuffelen.

Het zwijn met zijn jongen had nog niets in de gaten, maar de vos zag ze wel, totdat het moederzwijn er lucht van kreeg en ze ging met voorzichtige stappen naar de vos toe. De vos was misschien een gevaar voor haar jongen, nu keek de vos wel op, maar ging gewoon door met snuffelen, totdat het moederzwijn te dicht bij kwam en nu maakte de vos een paar passen naar achteren, maar keek arrogant naar het moederzwijn, van wees maar niet bang, ik doe je kinderen niets. Maar het moederzwijn liep weer toe en de vos ook weer een paar passen terug. Ze keken elkaar even rustig aan. Toen vond de vos het wel genoeg en verliet de voederplaats. Dit hele gebeuren speelde zich af in ongeveer 5 minuten.

Hans Koster.

Verslag Herfst-Jeugd-Hoge-Veluwedag

Om 10.30 uur waren wij in de Pampel.

Meneer Van Doorn liet ons dia's zien over het bos.

Het ging over de kringloop in de natuur.

We zagen allerlei dieren, bomen en alles wat ermee te maken heeft, zoals: grafheuvel, grote bonte specht, buizerd, een das, adder, een korhoen en nog veel meer.

Daarna gingen we eten in de Koperen Kop. Toen we wat gespeeld hadden, gingen we wandelen; onderweg werd er van alles verteld over de kringloop en de voedselketen. Heel belangrijk is dat elke voedselketen met

een plant begint en met een vleesetend dier eindigt.

Ook werd er verteld dat er vooraan meer planten en dieren zijn dan aan het eind van de voedselketen: b.v. er is meer klaver dan konijnen en er zijn meer konijnen dan vossen.

klaver → konijn → vos

Daarna gingen we een hectare uitzetten.

We werden in groepen verdeeld en kregen opdrachten: b.v. allerlei plantjes opzoeken, uitrekenen hoeveel bomen er waren en als geoloog spelen. Toen we daar mee klaar waren gingen we elkaar erover vertellen.

Daarna gingen we nog een eind wandelen. Op het laatst kregen we een soort toets. We moesten van dood materiaal een bos maken met verschillende opdrachten.

Daarna kregen we nog wat drinken in de Koperen Kop. Het is een erg leuke dag geweest.

adres: Annemarie Verduijn
R.F. Burtonlaan 8 Ilse van Cooten
Gouda

Degenen, die een aandeel hebben gehad in het goede verloop van de Jeugd-Hoge-Veluwedag op zaterdag 16 september 1978, zullen het volkomen eens zijn met de „verslaggeefsters” van deze dag.

Oscar van Doorn heeft het ons deze dag bijzonder gemakkelijk gemaakt, door zijn leuke aanpak om de kinderen bij te brengen wat een 'Kringloop in de natuur' is en hoe zo'n kringloop tot stand komt.

Wij willen Oscar van Doorn vanaf deze plaats nogmaals hartelijk bedanken, ook namens onze jeugdleden.

De Jeugdcommissie.

vereniging 'vrienden van de hoge veluwe'

Uit de Statuten:

Artikel 2: Het doel van de vereniging is het vergroten van de belangstelling voor het Nationale Park 'De Hoge Veluwe' (hierna te noemen het Park) en het desgevraagd bijstaan van de stichting genaamd 'Stichting Het Nationale Park De Hoge Veluwe' (hierna te noemen de Stichting) bij de uitvoering van haar taak.

Artikel 3: De vereniging tracht haar doel te bereiken door:

- a. jaarlijks één of meer zogenaamde Hoge Veluwe-dagen en/of andere manifestaties te organiseren;
 - b. werkgroepen te vormen tot het bestuderen van flora, fauna, geschiedenis en andere onderwerpen het Park betreffende;
 - c. publicaties te doen verschijnen;
 - d. al wat verder kan bijdragen tot het in artikel 2 genoemde doel (mits niet tredend in de bevoegdheden van de Stichting), met name door het aankweken van een band onder hen, die belangstelling koesteren voor het Park.
-

BESTUUR

D.A. Kramer	- ere-voorzitter
W.H. Borst	- voorzitter
H.C. Haitink	- secretaris
	Prins Bernhardweg 10, Oosterbeek, telefoon 085-335455
K. Hylarides	- penningmeester
Ir. B.T. Bosman	
Dr. W.J. Doude van Troostwijk	
Mr. F.Th. Dijkmeester	- burgemeester van Apeldoorn
Mevr. W. Ebregt-van Riemsdijk	
R. van Gerrevink	
H.C. Klein	
Drs. J.C.H. Oudemans	
Drs. J.A.F. Roelen	- burgemeester van Arnhem
K. Stapel	

Adviseurs:

Ir. C.J. Stefels	- directeur Nationale Park De Hoge Veluwe
Dr. R.W. Oxenaar	- directeur Rijksmuseum Kröller-Müller

Bomenfonds Hoge Veluwe: postgiro 35 34 903 Apeldoorn.

De minimum-contributie bedraagt f 15,— voor gewone leden; voor huisgenoten van leden f 5,—; voor jeugdleden (tot 18 jaar) f 2,50. Organisaties en verenigingen kunnen als zodanig lid worden voor tenminste f 15,— per jaar. 'De Schouw' wordt u gratis toegesonden. Contributies dienen overgemaakt te worden aan de Vereniging 'Vrienden van De Hoge Veluwe', giro 951993 te Otterlo.

Het verenigingsjaar is gelijk aan het kalenderjaar.

Het lidmaatschap van de vereniging geeft geen recht op gratis toegang tot het Park.



VERENIGING 'VRIENDEN VAN DE HOGE VELUWE'

Jaarprogramma 1979

vrijdag 29 december 1978	Oudejaarsvoettocht
zaterdag 20 januari	Winter Hoge Veluwedag voor de jeugd. 's Morgens lezing S. Broekhuizen: „Dieren in de winter”. Daarna erwtensoep met kluiif en wandeling!
zondag 28 januari 1979	Winter Hoge Veluwedag. Lezing Prof. Dr. H. Klomp: „Bladetende insecten in bos- sen; waarom blijven de bomen als regel groen”.
zaterdag 3 maart	Voorjaars Hoge Veluwedag. Lezing Dr. J.J. Barkman: „Jeneverbessen”.
zaterdag 24 maart en zondag 25 maart	Voettochten over De Hoge Veluwe.
zaterdag 21 april	Algemene Ledenvergadering. Lezing P. Obdam: „Haviken en Sperwers”.
zaterdag 12 mei	2e Jeugd Hoge Veluwedag. Onderwerp: „Vervuiling van het landschap”.
zaterdag 16 juni	1e Zomer Hoge Veluwedag. Lezing Prof. Dr. P. Zonderwijk: „Bermvegetaties”.
zaterdag 1 september	2e Zomer Hoge Veluwedag. Lezing prof. P. Steenveld: „Ontwikkelingen op de Veluwe”.
zaterdag 13 oktober	3e Jeugd Hoge Veluwedag. Onderwerp nog nader vast te stellen.
zaterdag 10 november	Herfst Hoge Veluwedag. Lezing Dr. J.L. van Haften: „Zeehonden”.
vrijdag 28 december	Oudejaarsvoettocht.