

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
Baanverlegging circuit
Zandvoort

17 oktober 1990

226-163

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu effectrapport baanverleg-
ging circuit Zandvoort /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht :
Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-176-8
SISO 614.62 UDC [504.064.2:[625.712.6:796.71]](492*2040)
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Zandvoort /
baanverlegging ; circuit Zandvoort.



Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Zandvoort
Postbus 2
2040 AA Zandvoort

afd.gg/ro no. 90/4078

10 juli 1990

U1079-90/Sc/Cl/bs/226-154

toetsingsadvies MER
Baanverlegging Circuit Zandvoort

17 oktober 1990

Geacht College,

Hierbij bied ik u het advies aan van de Commissie voor de milieu-effectrapportage over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de baanverlegging en modernisering van het Circuit Zandvoort. Dit advies, uitgebracht overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm), is opgesteld door de daartoe ingestelde werkgroep van de Commissie onder voorzitterschap van ondergetekende. Het omvat de toetsing van het MER in de vorm van opmerkingen en aandachtspunten die volgens de Wabm in het MER moeten worden behandeld. Ook de onderwerpen die volgens de op 30 mei 1989 door u vastgestelde richtlijnen in het MER moeten worden behandeld, zijn in de toetsing meegenomen.

Met name wil ik uw aandacht vestigen op de volgende onderwerpen:

1. Het MER is omvangrijk en bevat veel informatie. De uitvoerige beschrijvingen en het gebruik van vaktaal enerzijds en het grote aantal herhalingen en de moeilijk leesbare figuren anderzijds, maken het MER voor buitenstaanders slecht toegankelijk. De helderheid van het MER zou zijn vergroot indien de beschrijvingen in het MER zouden zijn beperkt tot de hoofdpunten en indien de detailuitwerking zou zijn opgenomen in bijlagen. De Commissie is echter wel van mening dat het MER voldoende milieu-informatie bevat voor het nemen van het besluit.
2. In het MER worden zowel inrichtings- als gebruiksalternatieven beschreven. Uit het MER zelf blijkt echter niet in hoeverre de beschreven alternatieven als reëel haalbaar moeten worden beschouwd. Zo wordt het in het MER beschreven sterk geluidbeperkende afschermingsalternatief in de vergelijkingen meegenomen als ware het realistisch. Uit de bijlagen bij het MER blijkt het slechts te zijn onderzocht ten behoeve van de bepaling van een akoestisch criterium.

In het MER wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen inrichtings- en gebruiksalternatieven. Er worden dan ook twee meest milieu-vriendelijke alternatieven geformuleerd. Dit komt de Commissie enigszins vreemd voor. De Commissie is van mening dat, in het verdere verloop van de besluitvorming duidelijk moet worden gemaakt welke van deze twee alternatieven (of een combinatie van elementen daarvan) beschouwd kan worden als het meest milieuvriendelijk alternatief in de zin van de Wabm. Daarbij dient dan ook een milieuvriendelijke uitwerking te worden gegeven van het gebied dat vrijkomt bij de aanleg van het nieuwe circuit.

3. Het MER is opgesteld ten behoeve van de verkrijging van de "A-status" als nationale accommodatie voor de autorensport. Aan het verlenen van deze A-status is door de Staatssecretaris van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, een aantal eisen gesteld, waaronder die dat het circuit moet voldoen aan de eisen van de landelijke sportorganisaties KNAF en KNMV en aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh). Uit het MER blijkt dat bij het voorgenomen gebruik geen van de uitgewerkte inrichtingsalternatieven zonder meer aan deze normen kan voldoen. In het MER is echter niet duidelijk gemaakt welke besluiten c.q. welke procedures gevolgd moeten worden om de voorgenomen activiteit toch in het kader van de Wgh c.q. in de hieruit voortvloeiende jurisprudentie te kunnen passen. Het MER geeft onvoldoende duidelijk aan dat de saneringsgrenswaarde van de Wgh de uiteindelijke beoordelingsgrondslag dient te zijn. Deze waarde, groot 55 dB(A), wordt ook bij het meest milieu-vriendelijke inrichtingsalternatief tijdens 13 dagen per jaar overschreden. De Commissie acht dit punt niet alleen van groot belang voor het verkrijgen van de A-status, maar ook voor de besluitvorming over de herziening van het bestemmingsplan.
4. In de richtlijnen voor de inhoud van het MER wordt gevraagd om mogelijkheden aan te geven voor openbaar vervoer. In het MER is hierop summier ingegaan. De Commissie begrijpt dat het op dit moment nog niet mogelijk is om meer gedetailleerd in te gaan op deze problematiek dan nu in het MER is gedaan, omdat deze nog in Gewestelijk Verband zal worden behandeld. Wel is de Commissie van mening dat vóór het nemen van de verschillende besluiten duidelijkheid zal moeten bestaan over de wijze waarop bezoekersstromen kunnen worden verwerkt en over de wijze waarop overlast, ook voor de buurgemeenten, zoveel mogelijk kan worden tegengegaan.

De Commissie heeft getracht om met dit advies een constructieve bijdrage te leveren aan de betreffende besluitvorming.

Hoogachtend,



dr. H. Cohen,
voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effect rapportage.

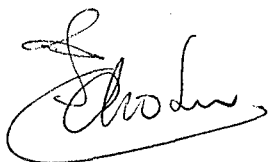
TOETSINGSADVIES OVER
HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
BAANVERLEGGING CIRCUIT ZANDVOORT

Advies op grond van artikel 41 z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport Baanverlegging circuit Zandvoort,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van Zandvoort door de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

De werkgroep m.e.r. Baanverlegging circuit Zandvoort

de secretaris,
ir. M.P.T.M. de Cleen
namens deze,



drs. J.J. Scholten
secretaris van de Commissie m.e.r.

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 16 oktober 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING	3
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
4.1. De voorgenomen activiteit	7
4.2. Alternatieven	7
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	9
6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU WAARBIJ INBEGREPEN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	10
7. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	11
8. VERGELIJKING VAN DE GEVOLGEN VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN	13
9. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	13
10. SAMENVATTING VAN HET MER	14
11. VORM EN PRESENTATIE	14

BIJLAGEN

1. Brief van de Gemeente Zandvoort waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1a. Brief van de Gemeente Zandvoort waarin het adviestermijn van de Commissie wordt verlengd
2. Tekst van de openbare bekendmaking in de Staatscourant nr. 133 van donderdag 12 juli 1990.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

Het circuit Zandvoort is in discussie gekomen in verband met de wens om de geluidsoverlast te beperken.

De gemeente Zandvoort wil het circuit moderniseren, gezien de economische en promotiefunctie die dit circuit vervult voor Zandvoort als badplaats.

In 1986 is een accommodatieplan vastgesteld met maatregelen om het circuit in overeenstemming te brengen met milieuhygiënische eisen en eisen ten aanzien van de auto- en motorrensport.

Behalve de uitvoering van dit plan, wenst de gemeente de toekenning van de zogenaamde "A-status", "Nationale accommodatie voor de auto-rensport".

Aan de toekenning van deze A-status zijn door de Staatssecretaris van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC) in 1988 een aantal randvoorwaarden verbonden. Eén van deze randvoorwaarden behelst het opstellen van een milieu-effectrapport (MER).

Voor de uitvoering van het in 1986 vastgestelde accommodatieplan geldt niet de plicht tot het opstellen van een MER, daar het plan past in het vigerende bestemmingsplan. Om in aanmerking te komen voor de A-status, heeft de gemeente besloten een MER op te stellen voor het opnemen van het Accommodatieplan Circuit Zandvoort in een herziening van het bestemmingsplan. De milieu-effectrapportage-(m.e.r.)-procedure is gekoppeld aan deze herzieningsprocedure.

Op 13 maart 1989 is de m.e.r.-procedure gestart. De richtlijnen voor de inhoud van het MER zijn op 30 mei 1989 door de raad van de gemeente Zandvoort vastgesteld.

Op 10 juli 1990 zond het bevoegd gezag het MER en het voorontwerp bestemmingsplan "circuitgebied" naar de Commissie voor de m.e.r. (zie bijlage 1).

Op 12 juli 1990 is het MER bekendgemaakt (zie bijlage 2) en vanaf 16 juli 1990 is het MER ter inzage gelegd. Op 15 augustus 1990 heeft een hoorzitting plaatsgevonden waarbij ook leden van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. aanwezig zijn geweest. Ten einde de Commissie voor de m.e.r. nog in de gelegenheid te stellen de geluidhinderaspecten in relatie tot de bepalingen van de Wet geluidhinder nader te beschouwen, verzocht het bevoegd gezag per brief van 14 september 1990 (zie bijlage 1a) de Commissie haar advies uiterlijk medio oktober 1990 uit te brengen, d.w.z. ten hoogste één maand later dan de formele adviestertermijn haar toestaat.

Het voorliggende advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. Ten behoeve van de toetsing is deze werkgroep uitgebreid. Voor de samenstelling van de werkgroep zie bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

Voor de opstelling van dit toetsingsadvies heeft de Commissie alle via het bevoegd gezag ontvangen opmerkingen, alsook het verslag van de hoorzitting van 15 augustus 1990, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). Voor zover deze reacties betrekking hebben op de milieuaspecten, zijn zij door de Commissie in dit advies verwerkt. Met behulp van voetnoten wordt naar de betreffende reacties verwezen.

2. SAMENVATTING

In het toetsingsadvies heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage zich beperkt tot kritiek in hoofdlijnen.

De kritiek van de Commissie op het milieu-effectrapport (MER) richt zich in eerste instantie op de verwerking en de presentatie van de resultaten in het MER.

Het MER is omvangrijk. Er wordt veel informatie aangedragen. Over het algemeen is ingegaan op de vragen die in de richtlijnen zijn gesteld.

De uitvoerige beschrijvingen, het grote aantal herhalingen en de moeilijk leesbare figuren maken het MER voor buitenstaanders slecht toegankelijk. De Commissie is echter wel van mening dat het MER voldoende milieu-informatie bevat voor het nemen van het besluit.

Met betrekking tot de **probleemstelling en doel** mist de Commissie een beschrijving van het maatschappelijk belang dat door de activiteit zou moeten worden gediend.

Het MER is opgesteld omdat dit één van de vereisten is voor het verkrijgen van de A-status voor "Nationale Accommodatie voor de Autorensport". De Commissie trekt uit het MER de belangrijke conclusie dat de voorgenomen baanverlegging, die moet voldoen aan de eisen en wensen van de betrokken landelijke sportorganisaties KNAF en KNMV en aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh), kennelijk alleen kan worden gerealiseerd indien bepaalde race-categorieën (met name formule 1-races) als "uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden" worden aangemerkt of indien het zonebesluit wordt herzien.

Voor wat betreft de behandeling van **de voorgenomen activiteit en alternatieven**, merkt de Commissie op dat zij bij de toetsing is uitgegaan van het deelnemersveld en de raceduur, zoals die bij de verschillende gebruiksalternatieven is gedefinieerd. In de evaluatie achteraf zal moeten worden onderzocht in hoeverre het deelnemersveld, de geluidemissie van de voertuigen, de raceduur en -frequentie zich zullen ontwikkelen en wat dit betekent voor de geluidimmissie.

De Commissie meent dat de wijze waarop is gekomen tot de definitie van de in beschouwing te nemen alternatieven duidelijk is. Zij mist echter een beschouwing over de realiteitswaarde van de ontwikkelde alternatieven. Ook wordt uit het MER niet direct duidelijk welk alternatief wordt beschouwd als het meest milieuvriendelijk alternatief. Zo is er sprake van een meest milieuvriendelijk alternatief bij programmavarianten Formule 1, Historische Grand Prix "racedag Heerlen" en "nationale autoraces" (zie tabel 7.4) en een meest milieuvriendelijk gebruiksalternatief (zie tabel 7.5). De Commissie meent dat moet worden aangegeven welke combinatie van inrichtings- en gebruiksvarianten als meest milieuvriendelijk en reëel alternatief moet worden beschouwd.

Daarnaast merkt zij op dat in het MER een variant ontbreekt waarbij de geluidswallen worden ingepast in het landschap, dat er in het MER geen alternatieven worden aangedragen voor het circuitgebied dat door de baanverlegging vrijkomt en dat er in het MER geen openbaarvervoersalternatief wordt beschreven.

De Commissie constateert dat de verkeersafhandeling uiterst summier is behandeld.

In het MER wordt de voorgenomen activiteit getoetst aan de **te nemen en eerder genomen besluiten**. De Commissie acht dat in een aantal gevallen de aansluiting van de activiteit aan de verschillende beleidsvisies te positief wordt beoordeeld.

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu waarbij inbegrepen de te verwachten ontwikkeling van dat milieu is uitvoerig. Hoewel het hoofdstuk logisch in elkaar zit, wordt de overzichtelijkheid hier en daar teniet gedaan door herhalingen. Het gebruikte kaartmateriaal acht de Commissie onvoldoende. Zo mist de Commissie voldoende informatie met betrekking tot de ligging van de waterwingebieden. Deze informatie is essentieel om te beoordelen in hoeverre er gevaar bestaat voor verontreiniging van waterwingebieden als gevolg van de jarenlange effluentverzinking en een mogelijke calamiteit op het circuitterrein.

De **gevolgen voor het milieu**: de effectbeschrijving met betrekking tot het aspect geluid is naar de mening van de Commissie juist en volledig.

De Commissie onderkent en waardeert, dat met de voorgenomen baanverlegging een aanmerkelijke vermindering van de geluidhinder met betrekking tot de bestaande toestand kan worden bereikt. Zij mist echter de constatering, dat op enkele dagen nog steeds hoge overschrijdingen optreden van de in de Wgh gestelde saneringsgrenswaarde. Voorts mist zij een uiteenzetting hoe dit kan worden ingepast in het kader van de Wgh c.q. de jurisprudentie daarover.

De Commissie acht het wel of niet toepassen van de 5 dB-toeslag voor het tonale karakter van het geluid een belangrijk beslissingspunt.

In het MER had bij de beschrijving van de effecten van de voorgenomen activiteit moeten worden ingegaan op het feit dat nauwelijks directe compensatie staat tegenover de netto afname van duinterrein van 16,7 ha die zal plaatsvinden als gevolg van uitvoering van de voorgenomen activiteit en autonome ontwikkelingen.

De **vergelijking van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven** zou in eerste instantie duidelijk moeten maken welke inrichtings- en gebruiksvarianten realistisch zijn. De verschillen in milieu-effect zouden voor deze alternatieven naast elkaar moeten worden gezet.

In het **overzicht van leemten in kennis en informatie** zijn met name de aspecten handhaving en monitoring van belang. De Commissie raadt aan om zowel akoestische gevolgen van een mogelijke groei van het deelnemersveld als van een toename van de raceduur te onderzoeken.

De **samenvatting** van het MER is te uitvoerig. De paragraaf "In kort bestek" die aan de samenvatting voorafgaat, is daarentegen wel helder opgesteld.

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL (MER hoofdstuk 2 en hoofdstuk 7)

In de richtlijnen staat duidelijk aangegeven wat de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit zijn. Het MER is hier nogal vaag over. Er wordt niet duidelijk onderscheid gemaakt tussen het doel van de voorgenomen activiteit en het doel waarvoor dit MER is opgesteld. In het eerste geval gaat het om het moderniseren van de baan en een baanverlegging om de geluidimmissie in de omgeving te reduceren. In het tweede geval is het doel het verkrijgen van de "A-status" mede om voor de uitvoering van het Accommodatieplan subsidies te verkrijgen van de Rijksoverheid.

Het maatschappelijk belang dat door de activiteit zou moeten worden gediend, wordt in het MER niet expliciet belicht, terwijl hierom in het richtlijnenadvies wordt gevraagd.

In het MER is niet expliciet aangegeven in hoeverre beide doelstellingen ook realiseerbaar zijn. Uit een beschouwing van de milieugevolgen voor de verschillende beschreven alternatieven blijkt dat bij geen van de alternatieven kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder (Wgh). Ook met het sterk geluidbeperkend afschermingsalternatief wordt de saneringsgrenswaarde van 55 dB(A) tijdens de Grand Prix races overschreden (zie ook par. 5 en 7 van dit advies).

Zoals in het MER is gesteld, is dit alternatief niet het meest milieuvriendelijke alternatief vanwege de zeer grote gevolgen van de hoge geluidswallen (tot 17,5 m. hoogte) voor de geomorfologie. Tevens is het MER kritisch over de realiteitswaarde van dit alternatief vanwege de hoge kosten.

Toch wordt ook met de andere beschreven alternatieven een geluidsreductie bereikt, die ten opzichte van de bestaande toestand als aanzienlijk kan worden gekenmerkt, zodat de eerste van de genoemde doelstellingen "reducering van de geluidimmissie in de omgeving" kan worden bereikt. Een probleem ligt echter daarin, dat ook na realisering van de baanverlegging de saneringsgrenswaarde van de Wgh wordt overschreden en wel in aanzienlijke mate tijdens de Grand Prix races (hierbij wordt zelfs de zonegrens overschreden) en in mindere mate bij een aantal andere racecategorieën uit het gewenste c.q. vereiste programma van de sportorganisatie. De Commissie meent, dat hierdoor niet zonder meer kan worden voldaan aan één van de voorwaarden ter verkrijging van de A-status namelijk het voldoen aan de normen van de Wgh.¹ Dit zou betekenen, dat de tweede van de genoemde doelstellingen niet haalbaar is.

In het MER wordt dit probleem niet duidelijk gemaakt, noch worden er mogelijke uit de jurisprudentie bekende oplossingen aangedragen zoals het aanwijzen van de bijzonder luidruchtige race-categorieën als

1 Zie ook wat wordt opgemerkt ten aanzien van de randvoorwaarden ten behoeve van het verkrijgen van de "A-status" in inspraakreacties 1 t/m 7 en 12, bijlage 4

"uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden", de mogelijkheid van het gebruik maken van "hogere waarde procedures" (onthefingen), of een combinatie van beide mogelijkheden.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN (MER hoofdstuk 4)

4.1 De voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit wordt uitgebreid in het MER behandeld. De Commissie merkt op dat bij de beschrijving van het gebruiksalternatief, dat als uitgangspunt heeft gediend voor de geluidberekeningen, is uitgegaan van een gelimiteerd deelnemersveld. De Commissie is bij de toetsing van dit MER dan ook van dit gegeven uitgegaan². Indien als gevolg van de modernisering van het circuit het deelnemersveld zou uitbreiden en de raceduur zou toenemen, dan zal dit directe gevolgen hebben voor de geluidemissie. De Commissie meent dat dit aspect moet worden onderzocht in de evaluatie achteraf als onderdeel van het monitoringprogramma (zie ook hoofdstuk 9).

Alle in de richtlijnen genoemde aspecten zoals het gekozen tracé, de herinrichting van het vrijgekomen circuitgedeelte, de werkzaamheden verbonden met de aanleg, het gebruik en beheer van de baan, de inrichting van de baan en mitigerende maatregelen zijn belicht.

De beschrijving van de verkeersafhandeling is onduidelijk. Zo komt niet goed uit de verf op welke wijze het verkeer op drukke dagen zal worden opgevangen. Hoe wordt gezorgd voor doorstroming? Wat zijn de mogelijke oplossingen voor het parkeerprobleem?

In het MER wordt opgemerkt dat parkeerplaatsen P1 en P4, met een capaciteit van 800 respectievelijk 1500 personenauto's, dienen als parkeervoorziening. Bij evenementen met veel publiek is deze capaciteit ontoereikend (blz. 4.9). Voorts wordt opgemerkt dat tijdens de Formule-1-races in het gebied van P1 en P4 ruimte wordt gereserveerd voor een rescue-helicopter (blz. 4.9), hetgeen mogelijk resulteert in een vermindering van het aantal parkeermogelijkheden.³ Er wordt niet gerept over een oplossing van dit (extra) parkeerprobleem³.

4.2 Alternatieven

De in het MER gehanteerde methode om te komen tot een definiëring van de in beschouwing te nemen alternatieven is duidelijk. De Commissie is het eens met een onderscheid naar gebruiks- en inrichtingsvarianten. Zij is tevens van mening dat de keuze om de inrichtingsvarianten

² Zie wat hierover is opgemerkt in inspraakreacties 2, 4, 7 en 12, bijlage 4.

³ Zie tevens inspraakreacties 2, 3, 4, 7 en 12 en datgene dat wordt opgemerkt in reactie 6, bijlage 4.

te baseren op mogelijkheden ter reductie van geluidimmissies op de omgeving, een goed uitgangspunt is.

In het MER wordt een aantal inrichtingsvarianten onderscheiden. Bij de ontwikkeling van deze alternatieven is in eerste instantie ingegaan op natuurlijke afscherming door gebruik te maken van de aanwezige duinen. Vervolgens is nagegaan in hoeverre de geluidimmissies teruggedrongen kunnen worden door middel van geluidswallen, zowel op verschillende plaatsen als met verschillende hoogten. Tenslotte is nagegaan in hoeverre de geluidswallen in het landschap kunnen worden ingepast door middel van aanpassingen voor wat betreft het te realiseren talud.

De Commissie is van mening dat op deze wijze duidelijk inzicht kan worden gegeven in de te bereiken geluidimmissiereducties. Zij mist echter een beschouwing over de realiteitswaarde van de ontwikkelde alternatieven⁴. Met betrekking tot de hoogte van de geluidswallen zou in het MER moeten worden ingegaan op de reactie van de TPD op het bezwaar van de provincie Noord-Holland (zie bijlage 2.4 van het MER). Dit bezwaar was gericht op het feit dat de geluidimmissie door wallen van **meer** dan 12,5 m verder kan worden gereduceerd en dat daarom een variant met wallen van 12,5 m niet kan worden beschouwd als "milieuvriendelijke maatregelvariant". In deze reactie merkt TPD onder andere op dat wallen hoger dan 12,5 m aanzienlijk duurder zijn dan de variant die de initiatiefnemer nog realistisch acht, dat dergelijk hoge wallen boven de duinen uitsteken en altijd aan de horizon zichtbaar blijven en dat de milieuvriendelijke maatregelvariant weliswaar een maximaal haalbaar effect met betrekking tot het geluid aangeeft, maar met betrekking tot andere aspecten (landschap, grondgebruik, e.d.) wel eens zeer milieu-onvriendelijk kan zijn. Daarnaast merkt de TPD op dat zij een nog hogere wal dan 12,5 m illusorisch acht, onder andere vanwege de zeer hoge kosten, benodigde vergunningen en duinbeheersaspecten⁵.

De Commissie mist dan ook een keuzemotivatie van de verschillende in beschouwing genomen alternatieven. Zij acht het juist om aan te geven op welke wijze geluidimmissiereducties kunnen worden bereikt, zij acht het tevens onmisbaar om aan te geven in hoeverre voorgestelde maatregelen ook reëel uitvoerbaar en/of wenselijk zijn.

Daarnaast mist de Commissie de beschrijving van een variant waarbij de wallen worden ingepast in het landschap door het aanbrengen van kunstmatig reliëf, naast de varianten op grond van een variatie in het talud.

Voor de herinrichting van het door de baanverlegging vrijkomende gebied zijn geen alternatieve oplossingen voorgesteld. Het MER is on-

4 Zie ook wat er wordt gezegd over de realiteitswaarde van de alternatieven in inspraakreacties 1 t/m 5, 7 en 12, bijlage 4.

5 Zie daarnaast inspraakreactie 3, bijlage 4.

duidelijk over status van het besluit over de realisering van Grandorado fase II. Tijdens de richtlijnenfase (toen werd er nog gesproken over Vendorado) was er sprake van een optie voor het uitvoeren van de tweede fase van dit plan en was niet duidelijk of dit plan ook kon worden herzien.

Met betrekking tot de voorgenomen activiteit heeft de Commissie al opgemerkt dat in het MER onvoldoende is ingegaan op de verkeersproblematiek. Dit geldt ook voor alternatieven met betrekking tot de reductie van de verkeersoverlast. De Commissie mist een openbaarvervoersalternatief. Hiernaar is in de richtlijnen gevraagd. In het MER wordt weliswaar vermeld dat de verkeersproblemen in Gewestelijk verband zullen worden behandeld (zie blz. 5.51 en bijlage 6.43 van het MER waar een voorzet tot een bestuurlijk convenant inzake een Verkeer- en Parkeerovereenkomst wordt genoemd), maar dit aspect is in het MER niet verder uitgewerkt en de effecten van een uitvoering van dit convenant zijn in het MER niet besproken⁶.

De Commissie begrijpt dat er op dit moment nog niet voldoende gegevens beschikbaar zijn daar er slechts sprake is van een voorzet. Zij acht het van belang dat voor de besluitvorming inzake de bestemmingsplanwijziging duidelijk moet zijn aangegeven op welke wijze bezoekersstromen zullen worden verwerkt en op welke wijze overlast, ook voor de buurgemeenten, zoveel mogelijk kan worden tegengegaan.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN (MER hoofdstuk 3)

Bij de toetsing van de voorgenomen activiteit aan reeds genomen en te nemen besluiten wordt in een aantal gevallen de aansluiting van deze activiteit aan de verschillende beleidsvisies te positief beoordeeld. Selectief worden enkele positieve argumenten naar voren gebracht, terwijl mogelijke negatieve gevolgen of onbekendheden worden veronachtzaamd⁷.

In het algemeen geldt dat verenigbaarheid/inpasbaarheid van de voorgenomen activiteit pas goed kan worden afgewogen als duidelijk is hoe de activiteit uiteindelijk vorm krijgt. Bovendien blijkt achteraf dat ook het meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief niet voldoet aan een aantal normen (Wgh).

Zo wordt met betrekking tot het Structuurschema Openluchtrecreatie bijvoorbeeld opgemerkt (blz. 3.9): "Inzake lawaaisporten zegt het structuurschema dat de regering streeft naar regionalisering en concentratie, waarbij **de normering en zonering van de Wet geluidhinder** van toepassing is. De uitvoering van het Accommodatieplan beoogt het

6 Zie ook inspraakreacties 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 en 12, bijlage 4.

7 Zie ook inspraakreacties 4, 5, 7 en 12, bijlage 4.

circuit als landelijke accommodatie voor de autosport en regionale accommodatie voor de motorsport veilig te stellen, waarbij de geluidbelasting ter voldoening aan de Wgh verder zal worden beperkt." In deze zin zou het plan stroken met het Structuurschema Openluchtrecreatie, terwijl het Accommodatieplan alleen beperking van de geluidbelasting voorstelt, doch niet aangeeft op welke wijze de normen van de Wgh kunnen worden gehaald.

In het algemeen vindt de Commissie, dat op de belangrijke problemen rond de inpassing van de voorgenomen activiteit in het normenstelsel van de Wgh en in de uit de jurisprudentie rond de Wgh ontstane regels en gedragslijnen onvoldoende wordt ingegaan. Essentiële besluiten met betrekking tot het toepassen van "procedures hogere waarde" (onthefingen) c.q. een dienaangaande oplossing in het kader van de saneringsregelingen ex. art. 71 Wgh, of ter bepaling van "uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden" of een eventuele herziening van de zonegrens worden noch genoemd noch op hun relevantie voor het besluit onderzocht.

Met betrekking tot het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (blz. 3.10) wordt opgemerkt dat de mogelijkheid tot de aanleg van een gecomprimeerd circuit op de streekplankaart is aangegeven: "Randvoorwaarden daarbij zijn dat voldaan wordt aan de eisen van de Wgh en dat het aangrenzende duingebied goed wordt beheerd. Zowel uit de beleidsvoornemens als uit het streekplanprogramma en de beleidsuitspraken van het streekplan, blijkt dat de provincie Noord-Holland heeft gekozen voor beperking van de geluidbelasting door comprimering van het oorspronkelijke circuit. Het Accommodatieplan van het circuit komt hieraan tegemoet." De Commissie is van mening dat hierbij moet worden aangetekend dat dit nog niet inhoudt dat het plan aan de door de Provincie gestelde randvoorwaarden voldoet.

6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU WAARBIJ INBEGREPEN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

(MER hoofdstuk 5)

De bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkeling van dat milieu zijn in het MER uitvoerig behandeld. Er wordt veel informatie gegeven.

De helderheid van dit hoofdstuk zou zijn vergroot indien de beschrijvingen in het MER zouden zijn beperkt tot de hoofdpunten. De detailuitwerking zou dan moeten worden opgenomen in de bijlagen.

Hoewel het hoofdstuk logisch in elkaar zit, wordt de overzichtelijkheid hier en daar tenietgedaan door herhalingen.

De Commissie meent dat de meeste aspecten die in de richtlijnen worden genoemd, in het MER voldoende zijn uitgewerkt.

Alleen het gehanteerde kaartmateriaal acht de Commissie onvoldoende (zie hoofdstuk 11). Daarnaast mist de Commissie voldoende informatie

met betrekking tot de ligging van waterwingebieden: met name het aangeven van de locatie van de diverse puttenvelden van de pompstations, de intrekgebieden en de diverse beschermingsgebieden. Deze informatie is essentieel om te beoordelen in hoeverre er gevaar bestaat voor verontreiniging van waterwingebieden als gevolg van de jarenlange effluentverzinking en een mogelijke calamiteit op het circuitterrein.

Blijkens de inspraak⁸ zouden beschikbare resultaten van uitgevoerd onderzoek naar mogelijke verontreinigingen van bodem en grondwater door activiteiten op het circuitterrein in het verleden, niet in het MER zijn verwerkt. Indien dit inderdaad het geval is acht de Commissie dit, gelet op de onzekerheden met betrekking tot mogelijke verontreinigingen van bodem en grondwater als gevolg van het gebruik van het circuitterrein, een gemis.

7. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU (MER hoofdstuk 6)

De effectbeschrijving met betrekking tot het aspect geluid is naar mening van de Commissie juist en volledig. Het ten grondslag liggende onderzoek (zie bijlagen bij het MER) is grondig en van hoge kwaliteit⁹.

De kritiek van de Commissie richt zich op de uitwerking en de presentatie van de resultaten in het MER. Dit betreft vooral de volgende punten:

- terwijl in het MER terecht wordt gewezen op de aanzienlijke geluidreducties ten aanzien van de oude situatie, die door de baanverlegging tezamen met de diverse inrichtings- en gebruiksvarianten kunnen worden bereikt, wordt er althans voor de burger, onvoldoende duidelijk gemaakt, dat de saneringsgrenswaarde van de Wgh de uiteindelijke beoordelingsgrondslag dient te zijn. Deze waarde groot 55 dB(A) wordt ook bij het meest milieuvriendelijke inrichtingsalternatief tijdens 13 dagen per jaar overschreden.
- de mogelijkheid, dat op de berekende geluidniveau's een verhoging met 5 dB wordt toegepast vanwege het tonale karakter van het geluid, wordt wel genoemd maar er ontbreekt een expliciete uitspraak over welke gevolgen dit zou hebben voor de beoordeling van de geluideffecten binnen het kader van de normen van de Wgh. Het lijkt de Commissie dat het wel of niet toepassen van de 5 dB-toeslag een zeer belangrijk beslissingspunt is;
- de presentatie van de resultaten van de akoestische berekeningen is

⁸ Zie inspraakreactie 3, bijlage 4.

⁹ Zie wat hierover wordt opgemerkt in inspraakreacties 2, 3, 4, 7 en 12, bijlage 4.

te gedetailleerd en zeer specialistisch. Hierdoor ontbreekt de inzichtelijkheid voor een breed publiek en de voor het nemen van besluiten vereiste duidelijkheid.

In het MER wordt gewezen op de mogelijkheid om een geluidabsorberend wegdek (asfalt of cementbeton) als emissie-beperkende maatregel toe te passen. De Commissie beoordeelt het hierdoor te behalen effect iets positiever dan de opstellers van het MER, maar kan zich erin vinden dat deze maatregelen vooralsnog niet als onderdeel van de beschreven alternatieven kan worden opgenomen, omdat hieromtrent zowel akoestisch alsook civieltechnisch onderzoek nog zal moeten worden verricht.

Met betrekking tot het aspect grondwater wil de Commissie de volgende opmerkingen maken: het aspect grondwater is bij deze activiteit zeker niet het belangrijkste en het is dan ook te begrijpen dat dit aspect minder aandacht heeft gekregen.

De Commissie wijst er wel op dat door variaties in de hydrologische situatie (bijvoorbeeld grondwaterstand, mate van doorlatendheid) lokaal het grondwater bij calamiteiten eerder kan worden beïnvloed dan blijkt uit de uitgevoerde berekeningen. Vanuit die optiek vraagt zij dan ook veel aandacht voor de in een latere fase uit te werken strategie voor een bewakingsmeetnet van de grondwaterkwaliteit. Het dienaangaande gestelde in het MER is uiterst summier.

Als gevolg van een behandeling in de Tweede Kamer is door het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, naast de reeds in de brief van de Staatssecretaris van WVC geformuleerde randvoorwaarden voor het verlenen van de A-status, de zogenaamde "tiende voorwaarde van Dees" opgenomen in het plan van aanpak. Deze voorwaarde stelt dat de comprimering van het circuit niet mag leiden toe een verdere aantasting van het duingebied en dat indien er door de baanverlegging natuurwaarden verloren gaan deze moeten worden gecompenseerd.

Bij de beschrijving van de effecten is aangegeven dat er een netto afname van duinterrein plaatsvindt van ca. 16,7 ha¹⁰. Bij een evaluatie van de effecten had duidelijk moeten worden aangegeven dat hier nauwelijks directe compensatie tegenover staat. De in het MER aangegeven verplaatsing van camping "de Duinrand" naar het gebied aangrenzend aan camping "de Branding", waardoor het vrijkomende terrein dat aansluit op het Nationaal Park "de Kennemerduinen" kan worden gebruikt voor natuurontwikkeling, is niet verzekerd. Dit bleek tevens tijdens de hoorzitting op 15 augustus 1990.

10 Dat wil zeggen 7 ha duinverlies als gevolg van de voorgenomen activiteit en 9,7 ha verlies ten gevolge van autonome ontwikkelingen.

**8. VERGELIJKING VAN DE GEVOLGEN VAN DE VOORGE-
NOMEN ACTIVITEIT EN ELK VAN DE IN BESCHOUWING
GENOMEN ALTERNATIEVEN
(MER hoofdstuk 7)**

In dit hoofdstuk worden wel alle mogelijke varianten besproken. De Commissie is echter van mening dat in dit hoofdstuk ten eerste duidelijk zou moeten worden gemaakt welke inrichtings- en gebruiksvarianten reëel zijn. Daarna zouden alternatieven kunnen worden opgesteld die zijn samengesteld uit de realistische inrichtings- en gebruiksvarianten. De verschillen in milieu-effect voor deze alternatieven zouden naast elkaar moeten worden gezet.

Nu is het voor de lezer onduidelijk of alleen het "meest milieuvriendelijke alternatief" of ook het "meest milieuvriendelijke gebruiksalternatief" als reële mogelijkheid kan worden beschouwd.

Indien alternatieven die financieel, bestuurlijk of milieuhygiënisch niet zijn te verwezenlijken, worden opgenomen als vergelijkingsmateriaal, dan moet dit ook expliciet zo worden gesteld. Deze alternatieven dienen niet in de eindafweging te worden betrokken.

**9. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE
(MER hoofdstuk 8)**

De opzet van dit hoofdstuk is goed. Aspecten die in dit hoofdstuk met name van belang zijn, zijn de aspecten handhaving en monitoring.

In hoofdstuk 5 heeft de Commissie al opgemerkt dat in het MER niet is ingegaan op de effecten als gevolg van verandering van het raceprogramma of groei van het deelnemersveld en toename van de raceduur. De Commissie acht het van groot belang met het oog op de totale geluidemissie, dat een efficiënt toezicht wordt gehouden op de naleving van de in de gekozen variant gespecificeerde aantallen racewagens per categorie, hun geluidemissie, de race- en trainingsdagen alsmede de race- en trainingsduur. Het MER levert alle voor een dergelijke handhavingscontrole benodigde akoestische informatie, maar geeft niet aan of en hoe de handhaving en controle zal worden gegarandeerd. Voor dit handhavingsaspect verwijst het MER naar de te verlenen vergunningen.

Tevens is het van belang te volgen in hoeverre technische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan een vermindering van de geluidemissies door de racevoertuigen.

De Commissie betwijfelt of vanuit de optiek van leemten in kennis ten aanzien van bodem en grondwater inderdaad van een worst-case benadering is uitgegaan. De Commissie acht het dan ook noodzakelijk dat er een goed doordacht bewakingsmeetnet voor de grondwaterkwaliteit wordt

opgezet en dat er protocollen worden opgesteld, waarin wordt aangegeven hoe te handelen indien bij ongevallen verontreiniging van bodem en grondwater dreigt.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

De Commissie acht de samenvatting onvoldoende. De samenvatting is te uitvoerig en sommige zaken worden meerdere malen besproken. De tekst is niet begrijpelijk voor een breed publiek. De essentie van de resultaten van het MER komt niet in de samenvatting tot uitdrukking¹¹.

Het kort bestek echter, dat aan de samenvatting vooraf gaat, is helder, geeft aan waar de essentie ligt en is in begrijpelijk Nederlands opgesteld.

11. VORM EN PRESENTATIE

Zoals uit eerdere hoofdstukken al is gebleken, is de presentatie van het MER onvoldoende. Doordat is getracht om zoveel informatie naast elkaar te verwerken is het MER onoverzichtelijk geworden.

Indien het MER wordt getoetst aan hoofdstuk 11 van de richtlijnen, moet de Commissie opmerken dat met betrekking tot de vorm en presentatie van het MER aan geen van de richtlijnen wordt voldaan¹².

Het MER is omvangrijk, de reël in beschouwing te nemen alternatieven zijn niet goed te onderscheiden van de niet realistische alternatieven en varianten, het MER gaat te detaillistisch in op een aantal aspecten (met name geluid), waardoor vaktaal onvermijdelijk is (er zou meer informatie in bijlagen moeten worden opgenomen), de samenvatting is te omvangrijk en behandelt niet de essentie van het MER, de grafische presentaties zijn vaak niet professioneel uitgevoerd en onduidelijk; er is gebruik gemaakt van gedateerd kaartmateriaal, in een aantal gevallen ontbreekt een legenda, de fotomontages zijn naar de mening van de Commissie onduidelijk.

Het ontwerp en de lay-out van de tabellen is onvoldoende, waardoor de gewenste snelle overdracht van de meest belangrijke informatie wordt bemoeilijkt. Dit ware met name wenselijk geweest bij de vergelijking van de alternatieven onderling. Hier worden verschillende symbolen en beoordelingsmaatstaven door elkaar gebruikt, de rangschikking van onafhankelijke en afhankelijke variabelen lijkt soms willekeurig te zijn gekozen en een consequentie lijn van een lager naar een hoger abstractieniveau bij het opstellen van tabellen uit de tekst is moeilijk te herkennen.

¹¹ Zie ook inspraakreacties 3, 4, 7 en 12, bijlage 4.

¹² Zie ook inspraakreacties 4, 7 en 12, bijlage 4.

Ondanks alle voorgaande kritische opmerkingen is de Commissie van mening dat het MER voldoende milieu-informatie bevat voor het nemen van het besluit.

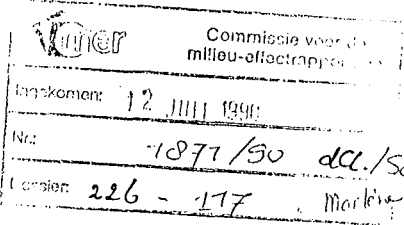
BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het
milieu-effectrapport
Baanverlegging circuit
Zandvoort

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van de Gemeente Zandvoort waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	GEMEENTE ZANDVOORT	Secretarie Tel. 02507-61400 Fax 02507-13724
Datum Uw brief van Uw kenmerk Ons kenmerk Informatie Onderwerp	Aan de commissie voor de milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	
	10 juli 1990	
	afd.gg/ro no.90/4078	
	Milieu-effectrapport baanverlegging circuit + voorontwerp-bestemmingsplan "circuitgebied".	
	Geachte heer/mevrouw,	
	Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 41t van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne doen wij namens de gemeenteraad u hierbij toekomen het milieu- effectrapport baanverlegging circuit met bijbehorende bijlagen alsmede het voorontwerp-bestemmingsplan "circuitgebied".	
	Het milieu-effectrapport alsmede het voorontwerp-bestemmingsplan liggen met ingang van 16 juli 1990 gedurende één maand ter visie. Voorts zal op 15 augustus 1990 in het raadhuis een openbare hoorzitting worden gehouden.	
	De betreffende bekendmaking is eveneens bijgevoegd.	
	Hoogachtend, burgemeester en wethouders van Zandvoort, de secretaris, de burgemeester,	
		
Bijlage(n)	div.	 Ingekomen: 12 JULI 1990 No: 1877/90 dcl./sc./pres. Loozen: 226 - 177 Marking + 226.179 l/m 122 per separate post
Coli	JS/nf	
Postadres: Postbus 2 2040 AA Zandvoort	Bezoekadres: Swalvestraat 2 Zandvoort	Bankrelatie: Rabobank rek. nr. 32 63 65 400 Postrekening: 40020, t.n.v. Gemeente Zandvoort
		Kasbetalingen: Rabobank Zandvoort, Grote Krocht 34-36

BIJLAGE 1A

Brief van Gemeente Zandvoort waarin het adviestermijn van de Commissie wordt verlengd

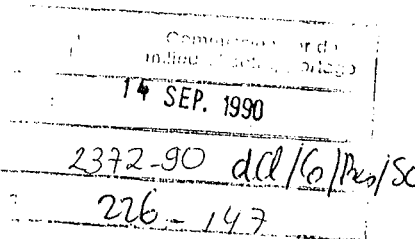


GEMEENTE ZANDVOORT

Secretarie
Tel. 02507-61400
Fax 02507-13724

Aan de commissie voor de
milieu-effectrapportage
t.a.v. mevrouw ir. M.P.T.M. de Cleen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Datum : 14 september 1990
Uw brief van :
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : afd. gg/ro nr. 90/5552
Informatie :
Onderwerp : MER baanverlegging circuit Zandvoort.



Geachte commissie,

Refererend aan het aangenane overleg hedenochtend op het secretariaat van uw commissie met betrekking tot het concept toetsingsadvies MER Baanverlegging Circuit Zandvoort, delen wij u mede een nader overleg over enkele geluidhinderaspecten in het concept op prijs te stellen.

Wij beseffen dat als gevolg van dit nader overleg uw toetsingsadvies niet binnen de wettelijke termijn kan worden uitgebracht. Wij hebben hiertegen geen bezwaar, er van uitgaande dat de termijn overschrijding niet langer dan een maand zal zijn zoals met u is besproken.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zandvoort,
de secretaris.

Bijlage(n)

Coll

Postadres:
Postbus 2
2040 AA Zandvoort

Bezoekadres:
Swalvestraat 2
Zandvoort

Bankrelatie : Rabobank rek. nr. 32.63.65.400
Postrekening : 40020, t.n.v. Gemeente Zandvoort

Kasbetalingen:
Rabobank Zandvoort,
Grote Krocht 34-36

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant 133 van donderdag 12 juli 1990



**Inspraak
Milieu Effect Rapport (MER)
baanverlegging circuit Zandvoort
en**

**Voorontwerp-bestemmingsplan circuitgebied
Algemeen**

De gemeente Zandvoort heeft het voornemen om het circuitgebied ten behoeve van de auto- en motor-transport te moderniseren en in overeenstemming te brengen met de eisen op grond van de Wet Geluid-hinder. Voor de toekenning van de status Nationale Accommodatie voor de Autorensport - de zogenaamde A-status - heeft de Staatssecretaris van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur in 1988 aan het circuit een aantal voorwaarden gesteld.

Deze voorwaarden hebben onder meer betrekking op het opstellen van een MER-rapport en de wijziging van het nu geldende bestemmingsplan.

Op 30 mei 1989 heeft de gemeenteraad de richtlijnen voor het MER vastgesteld. De gemeenteraad heeft op 26 juni 1990 het MER baanverlegging circuit Zandvoort aanvaard. Er is besloten de te doorlopen MER-procedure te koppelen aan de herziening van het bestemmingsplan.

Plannen liggen ter inzage

Het MER en het Voorontwerp-bestemmingsplan liggen met ingang van maandag 16 juli 1990 tot en met donderdag 16 augustus 1990 ter inzage bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, Raadhuisplein 4. Deze afdeling is geopend van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 12.30 uur.

Na telefonische afspraak via telefoonnummer 02507-61550 kunnen de plannen ook op andere tijdstippen worden ingezien.

De beide plannen liggen ook ter inzage in de Openbare Bibliotheek, Prinsesseweg 34. De bibliotheek is geopend op maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag van 14.00 tot 17.30 uur, maandag en vrijdag van 16.30 tot 20.30 uur, woensdag en vrijdag van 10.00 tot 12.00 uur en op zaterdag van 10.00 tot 14.00 uur.

Gedurende de termijn dat de beide plannen ter inzage liggen kan er *schriftelijk* op worden gereageerd. Die reacties moeten worden gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders van Zandvoort, postbus 2, 2040 AA Zandvoort.

Degene die roept kan vragen zijn of haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Hoorzitting

Verder wordt er op woensdag 15 augustus, 20.00 uur een *hoorzitting* gehouden in de raadzaal van het Raadhuis (ingang Raadhuisplein).

Tijdens deze bijeenkomst kan er ook *mondeling* op het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan worden gereageerd.

Het gaat hier om een *inspraakprocedure*. Te zijner tijd kunnen er bij de gemeenteraad bezwaren worden ingediend tegen het ontwerp-bestemmingsplan Circuitgebied.

Voorbereidingsbesluit

art. 22, lid 2 WRO

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 juni 1990, op grond van art. 21 van de WRO verklaard, dat voor een perceel grond aan de 's-Gravenzandestraat een bestemmingsplan wordt voorbereid.

Dit besluit ligt met de bijbehorende tekening, waarop met rode omlijning het perceel is aangegeven, ter inzage bij de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, Raadhuisplein 4. De afdeling is geopend van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 12.30 uur.

12 juli 1990,

de burgemeester van Zandvoort

BIJLAGE 3

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die het onderhavige toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport inzake de baanverlegging en modernisering van het racecircuit te Zandvoort heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. H. Cohen.

In de werkgroep hebben zitting:

- ir. W. van Duijvenbouden, wonende te Woudenberg;
- dr.ing. A. von Meier, wonende te Nieuw Vennepe;
- mr. P.J. Verdam, wonende te Bilthoven;
- drs. S.E. van Wieren, wonende te Bennekom (adviseur);
- ir. A.J.A. Zaat, wonende te Oegstgeest.

Mr. ing. L.F. Doorduijn heeft de werkgroep bijgestaan met betrekking tot enkele aspecten betreffende de Wet geluidhinder.

Mw. ir. M.P.T.M. de Cleen is secretaris van de werkgroep.

BIJLAGE 4

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie m.e.r.
1.	260790	Inspectie van de Volks- gezondheid in de provincie Noord-Holland	Haarlem	060890
2.	010890	Stichting Geluidhinder Zandvoort	Zandvoort	140890
3.	140890	Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland	Haarlem	170890
4.	140890	Stichting Duinbehoud	Leiden	170890
5.	140890	Directeur Landbouw, Natuur	Haarlem	170890
6.	090890	Gewest Zuid-Kennemerland	Haarlem	220890
7.	100890	Vogelwerkgroep Zuid-Kennemer- land	Velsen-Zuid	220890
8.	140890	Gemeente Heemstede	Heemstede	220890
9.	140890	Progressief Bloemendaal	Overeen	220890
10.	130890	Coördinatiepunt Stad en Verkeer	Haarlem	220890
11.	170890	Provincie Noord-Holland Dienst Ruimte en Groen	Haarlem	310890