

Toetsingsadvies over het
Aanvullend Milieu-effectrapport
Schiphol en omgeving

30 januari 1995

334-612/405-199

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het Aanvullend Milieu-effectrapport Schiphol en omgeving /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage].
- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-814-2
Trefw.: milieu-effectrapportage; Schiphol / Schiphol



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan het College van Gedeputeerde
Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

uw kenmerk
WEB/Afd. PBS 94-318927

uw brief
d.d. 16 december 1994

ons kenmerk
U039-95/Sc/nm/334-
613/405-219

onderwerp
Toetsingsadvies Aanvullend MER Schip-
hol en omgeving

doorkiesnr.
030 - 347600

Utrecht,
30 januari 1995

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het Aanvullend Milieu-effectrapport Schiphol en omgeving (AMER).

Hierbij bied ik u op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) het gevraagde toetsingsadvies aan. Hierin concludeert de Commissie dat het Integraal milieu-effectrapport (IMER), het uitvoeringsmilieu-effectrapport S4S2 (UMER-S4S2) en het AMER te samen voldoende informatie presenteren om de verschillende besluiten te kunnen nemen.

Daarnaast vraag ik uw aandacht voor het volgende onderwerp dat ook wordt aangesneden in het merendeel van de inspraakreacties op het AMER.

In het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) en in deel I van de PKB staat centraal de zogeheten dubbele doelstelling die de versterking van de mainportfunctie van Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven beoogt. De integrale m.e.r. gaat eveneens uit van de dubbele doelstelling. In het kader van deze m.e.r. is het leefmilieu-onderdeel van de dubbele doelstelling uitgewerkt in termen van leefmilieu-criteria: geluidhinder luchtvaart en geluidhinder overige bronnen, de cumulatieve geluidhinder van alle bronnen, externe veiligheid (individueel risico), lokale luchtverontreiniging en geurhinder. In de richtlijnen voor het IMER en in deel I van de PKB is de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu zo gedefinieerd dat in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren voor de parameters stank, luchtverontreiniging en externe veiligheid en verbetert voor luchtvaartgeluid.

In de aanbiedingsbrief bij haar toetsingsadvies over het IMER d.d. 23 augustus 1994 merkte de Commissie op dat geen van de in het IMER behandelde alternatieven volledig voldoet aan de leefmilieucriteria en ook niet aan het uitgangspunt van verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu. Het Planalternatief 5P dat de voorkeur geniet van het kabinet in deel I van de PKB en dat dient als basis voor het ontwerp van de partiële herziening van het streekplan, scoort het één na slechtst van alle alternatieven; het voldoet niet aan de volgende leefmilieu-

criteria: aantal woningen binnen de 35 Ke-contour, een waarde van ten hoogste 49 Ke in het punt K te Aalsmeer, aantal gehinderden door railgeluid en aantallen inwoners binnen de 10^{-5} en 10^{-7} contouren individueel risico. Uit de informatie die is gepresenteerd in het AMER blijkt nu dat het Planalternatief 5P behalve aan voornoemde criteria ook niet zal voldoen aan het leefmilieu-criterium betreffende het aantal inwoners binnen de 10^{-6} contour individueel risico. Het AMER stelt hierbij (op blz. 45) dat *voor die milieudoelen waaraan het Planalternatief niet voldoet voorzieningen dienen te worden getroffen indien men de gestelde milieukwaliteit wil handhaven*. Uit oogpunt van m.e.r. moeten dergelijke voorzieningen worden gezien als milieu-maatregelen die het Planalternatief alsnog in staat moeten stellen te kunnen voldoen aan de eisen van de leefmilieudoelstelling. Noch het IMER noch het AMER geven echter een uitwerking van de aard en de omvang van de benodigde voorzieningen. Om een inzicht in die voorzieningen te verkrijgen, moet deel 1 van de PKB (daterende van 20 december 1993) worden geraadpleegd. Daaruit blijkt dat het vooral gaat om:

- een 35 Ke gereserveerde geluidzone van maximaal 12.600 woningen naast een vast te stellen 35 Ke-geluidzone van maximaal 10.000 woningen. Eventuele omzetting van de 35 Ke-geluidzone in de gereserveerde geluidzone wordt door het kabinet een zwaarwegend besluit geacht waarover de Tweede Kamer een oordeel zal moeten geven;
- de ontlasting van de Aalsmeerbaan door een preferentieel baangebruik tot een niveau van 49 Ke in Aalsmeer vanaf het moment dat de vijfde baan in gebruik wordt genomen (2003);
- de instelling van een externe veiligheidszone (in ruime en in engere zin) aan de uiteinden van de banen op basis van de in het IMER berekende 10^{-5} contour voor 2015. Binnen de veiligheidszone in engere zin worden de bestaande woningen aan de woonbestemming onttrokken. In de veiligheidszone in ruime zin geldt een bouwverbod;
- de instelling van een vrijwaringszone die overeenkomt met de in het IMER berekende 30 Ke-contour en 10^{-6} externe veiligheid contour voor 2015. Binnen deze vrijwaringszone wordt een zodanig beleid met ruimtelijke beperkingen gevoerd dat de mogelijke introductie van nieuwe risicobronnen wordt voorkomen. Door de provincie Noord-Holland zal in het streekplan deze vrijwaringszone worden opgenomen als niet zonder meer te bouwen gebied rond de 35 Ke-geluidzone;
- de veronderstelling dat - hoewel de emissies naar de lucht van het vliegverkeer zullen stijgen en de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de totale emissie in de regio daarmee toeneemt - de totale emissie in de regio zal afnemen vanwege compensatie door daling in de emissies van het wegverkeer.

De Commissie is van mening dat het beter was geweest uit oogpunt van volledige informatievoorziening dat alle benodigde voorzieningen voor het kunnen halen van de leefmilieudoelstelling waren uitgewerkt en ingevuld in het IMER/AMER. Die hadden dan tevens betrokken kunnen worden bij de opstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief met inachtna-me van de dubbele doelstelling. In dit licht plaatste de Commissie in de aanbiedingsbrief bij haar toetsingsadvies over het IMER de opmerking dat zij in het IMER een alternatief heeft gemist dat voldoet aan alle leefmilieucriteria. Omdat een dergelijk alternatief tot nu toe niet is gepresenteerd, zal een volledig inzicht in de aard en de omvang van de benodigde milieuvoorzieningen pas verschaft kunnen worden in deel 3 van de PKB en in het streekplan, dus na afronding van de toetsing van het IMER en het AMER. Naar de mening van de Commissie zal de uitwerking van die voorzieningen ook moeten ingaan op hun effectiviteit op het halen van de leefmilieudoelstelling.

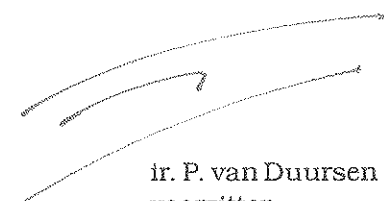
De behandeling van de noordoostelijke verlenging Kaagbaan (S4VKNO) in het AMER (hoofdstuk 6 en bijlage 6) geeft de Commissie aanleiding tot de volgende reactie. Het onderzoek in het AMER naar de verlenging van de Kaagbaan naar het noordoosten met 1650 m stelt dat in milieu-opzicht deze variant slechts weinig beter scoort dan het alternatief S4S2 dat de voorkeur heeft in deel 1 van de PKB voor de situatie tot aan 2003. De meer positieve score wordt verminderd -zo vervolgt het AMER- doordat in de praktijk intensiever gebruik gemaakt moet worden van banen die uit milieu-oogpunt minder gunstig zijn. Daarnaast spelen bij deze variant ruimtelijke en operationele (veiligheids) problemen. Het AMER concludeert tenslotte dat deze maatregel (variant) geen toegevoegde waarde heeft. De Commissie is van mening dat op de argumenten en de conclusie over de variant S4VKNO in het AMER wat betreft de milieu-effecten het een en ander valt af te dingen. Zij heeft dit in dit toetsingsadvies echter niet naar voren willen brengen omdat zij geen nut ziet in een voortgaande uitwisseling van argumenten voor en tegen. De Commissie wil het bevoegd gezag echter in overweging geven deze variant niet op voorhand uit te sluiten en met flexibiliteit in de verdere besluitvorming te behandelen voor het geval dat later mocht blijken dat de variant S4KNO toch milieu voordelen heeft.

Verder wil de Commissie nog wijzen op de aanbevelingen in haar toetsingsadviezen over het IMER en het UMER-S4S2 van 23 augustus 1994 over onderwerpen die bij volgende stappen in de besluitvorming over PKB, Streekplan en geluidzoning aan de orde kunnen komen (aanbevelingen van de zogeheten categorieën 2 en 3).

Tenslotte is er nog een opmerking betreffende de (categorie 3) aanbeveling die de Commissie maakte over het Ke-rekenmodel. Dit op art. 25, lid 3 van de Luchtvaartwet gebaseerde Ke-rekenmodel hanteert een afkap bij een niveau van 65 dB(A). De afkap staat op gespannen voet met de bepaling in art. 1 van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaartterreinen (BGGL) inhoudende dat *de bijdragen van alle vliegtuigen die ter plaatse voorbij vliegen in een periode van 1 jaar* in de berekening moeten worden opgenomen.

De Commissie voor de m.e.r. hoopt ook met dit advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol. Zij zal gaarne van u vernemen op welke wijze u denkt gebruik te maken van het advies.

Hoogachtend,



ir. P. van Duursen
voorzitter

In afschrift aan

- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Minister van Economische Zaken
- Directie van de NV Luchthaven Schiphol

Toetsingsadvies over het
Aanvullend Milieu-effectrapport
Schiphol en omgeving

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het Aanvullend milieu-effectrapport Schiphol en omgeving,

uitgebracht aan het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

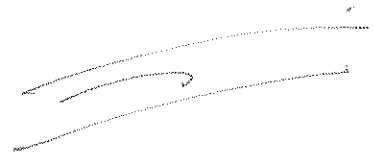
de werkgroep m.e.r. Schiphol en omgeving

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 30 januari 1995

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Toetsing	2

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 september 1994 waarin de Commissie voor de m.e.r. wordt geïnformeerd over het voornemen tot aanvulling van het IMER en UMER-S4S2
2. Openbare bekendmaking van het voornemen tot aanvulling in de Staatscourant van 18 oktober 1994, nummer 200
3. Openbare bekendmaking AMER in de Staatscourant van 12 december 1994, nummer 239
4. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 december 1994 waarin de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
5. Projectgegevens
6. Lijst van inspraakreacties en insprekers tijdens de hoorzittingen

1.

INLEIDING

Op 13 januari 1994 werd het integrale milieu-effectrapport Schiphol en omgeving (IMER) samen met het uitvoerings milieu-effectrapport voor het vierbanenstelsel met zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan (UMER-S4S2) bekend gemaakt. Deze milieu-effectrapporten dienen ter ondersteuning van besluitvorming over de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven Schiphol: de vaststelling van de project-PKB Schiphol (tevens partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaarterreinen), de partiële herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied en de wijziging van de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet van het vierbanenstelsel van de luchthaven. Per brief van 22 februari 1994 werd de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) door de provincie Noord-Holland als coördinerend bevoegd gezag bij deze m.e.r.'s in de gelegenheid gesteld te adviseren over zowel het IMER als over het UMER-S4S2. De beide toetsingsadviezen werden uitgebracht op 23 augustus 1994.

Daarin concludeerde de Commissie voor de m.e.r. dat *in het IMER en het UMER-S4S2 veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie is gepresenteerd, maar dat op enkele belangrijke punten onduidelijkheden zijn blijven bestaan en tekortkomingen zijn te constateren*. In de beide toetsingsadviezen is aangegeven om welke tekortkomingen het gaat en zijn aanbevelingen gegeven over de wijze en de tijdstippen in de procedure waarop de tekortkomingen kunnen worden gecorrigeerd. De Commissie voor de m.e.r. onderscheidde daarbij drie mogelijkheden, te weten:

- de ontbrekende informatie behoort direct in de vorm van een aanvulling op het IMER en het UMER-S4S2 te worden verstrekt (categorie 1);
- de informatie kan bij de concept-voordracht van het streekplan of bij deel 3 van de PKB of bij de wijziging van de aanwijzing op grond van de luchtvaartwet worden bekend gemaakt (categorie 2);
- de informatie kan via de evaluatie achteraf in het kader van m.e.r. worden gegenereerd (categorie 3).

Het bevoegd gezag heeft de aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. opgevolgd en besloot de aanvullende informatie uit categorie 1 in een apart document te presenteren (het zogenoemde Aanvullend MER, ofwel AMER). De Commissie voor de m.e.r. werd door de provincie Noord-Holland als coördinerend bevoegd gezag per brief van 20 september 1994 geïnformeerd over dit voornemen tot opstelling van het AMER (zie bijlage 1). De bekendmaking van het voornemen tot aanvulling vond plaats op 18 oktober 1994 (zie bijlage 2). Op 8 december 1994 werd het AMER aan de pers gepresenteerd. Presentatie aan de overige belangstellenden vond plaats op 12 december 1994 evenals de bekendmaking (zie bijlage 3). Per brief van 13 december 1994 nodigde de provincie Noord-Holland de Commissie voor de m.e.r. uit te adviseren over het AMER (zie bijlage 4).

Dit toetsingsadvies gebruikt als toetsingskader de opdrachtbrief van het bevoegd gezag aan de initiatiefnemers van 28 september 1994 (en met name de bijlage bij die brief waarin de categorie 1 aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r. zijn gerubriceerd) die als bijlage 1A bij het AMER is opgenomen. Het advies is opgesteld door vrijwel dezelfde werkgroep van de Commissie voor de

m.e.r. die de toetsingsadviezen over IMER en UMER-S4S2 opstelde. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 5. De werkgroep treedt op namens de Commissie en wordt verder in dit advies als zodanig aangeduid. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle adviezen, commentaren en opmerkingen betrokken die zowel schriftelijk als mondeling (tijdens de openbare zittingen op 10 en 11 januari 1995) zijn gemaakt (zie bijlage 6). Voor zover relevant is in de tekst van het advies naar de inspraakreacties verwezen. Hierbij wenst de Commissie hetzelfde voorbehoud als in haar advies van 23 augustus 1994 te maken ten aanzien van de hoorzittingen die in het kader van de streekplanherziening nog zullen plaatsvinden op een later tijdstip in 1995. Indien zou blijken dat tijdens die hoorzittingen nog opmerkingen worden gemaakt over onderdelen van het IMER en het AMER die rechtstreeks doorwerken in het Streekplan en die de Commissie zou willen betrekken in haar toetsingsadviezen over het IMER en het AMER, dan behoudt de Commissie zich het recht voor dat alsnog te doen.

De hierna volgende toetsing is als volgt ingedeeld. Eerst wordt ingegaan op de betekenis die de aanvullende informatie kan hebben voor de te nemen besluiten. Daarna geeft de Commissie haar oordeel over de toereikendheid van de totale hoeveelheid informatie die in het IMER, het UMER-S4S2 en het AMER is gepresenteerd. Vervolgens worden nog opmerkingen gemaakt bij verschillende onderwerpen die zijn behandeld in het AMER.

2. TOETSING

Bij de toetsing van het AMER heeft de Commissie zich de volgende vragen gesteld:

- 1. Wat heeft de nieuwe informatie opgeleverd naast die informatie die al was gepresenteerd in het IMER en het UMER-S4S2 dat van toegevoegde waarde is voor het bevoegd gezag en de sprekers?**
- 2. Is de totale hoeveelheid informatie nu wél toereikend voor het nemen van de diverse m.e.r.-plichtige besluiten?**

De beantwoording van de eerste vraag heeft te maken met het nut dat het AMER heeft als aanvullende informatiebron voor het bevoegd gezag en alle andere betrokkenen bij de besluitvorming. De opstelling van het AMER mede op grond van de aanbevelingen in de toetsingsadviezen van de Commissie d.d. 23 augustus 1994 leidde immers tot een verlenging van de procedures van de vaststelling van de project-PKB, het streekplan en de wijziging van de aanwijzing van het vierbanenstelsel van Schiphol. Dit laatste besluit dient vanwege een rechterlijke uitspraak uiterlijk in 1995 plaats te vinden.

In hoofdstuk 7 Conclusies richt het AMER zich op de vraag of het AMER tot nieuwe inzichten leidt. Volgens het AMER resulteert de aanvullende informatie niet in een wijziging in de rangorde van de alternatieven zoals die waren gepresenteerd in het IMER. Het nieuwe alternatief S5GG-PMMS scoort afwisselend beter of slechter ten opzichte van het planalternatief 5P afhankelijk van de verschillende milieucriteria voor de geluidbelasting en externe veiligheid.

Daarnaast blijkt uit het AMER het volgende:

- De referentiesituatie 1990 blijkt zowel voor geluid als voor externe veiligheid gunstiger te scoren dan in het IMER is aangegeven. Dat impliceert dat in vergelijking met de voorspelling in het IMER de verbetering van de situatie betreffende geluidbelasting in 2003 en 2015 voor het planalternatief 5P ten opzichte van de referentiesituatie 1990 minder groot is ¹. Wat betreft externe veiligheid was in het IMER aangegeven dat het planalternatief 5P een toename van het aantal inwoners binnen de contouren 10^5 en 10^7 individueel risico te zien gaf in vergelijking met de situatie in 1990. De situatie met betrekking tot de contour 10^6 zou volgens het IMER echter tot een verbetering leiden in 2015. Op basis van de nieuwe berekeningen voor 1990 in het AMER blijkt dat de situatie in 2015 ten opzichte van 1990 ook verslechtert voor de contour 10^6 .
- De feitelijk optredende slaapverstoring als gevolg van de mainport-ontwikkeling zal veel groter zijn dan op basis van alleen de normberekening voor nachtelijk vlieglawaaï in het IMER werd aangenomen. Dit blijkt uit de extra berekeningen voor de L_{Aeq} -contouren in het AMER bij een langere nachtperiode dan die behorende bij de norm²) en bij aanname van (iets) geopende slaapkamerramen in plaats van de aanname van gesloten slaapkamerramen volgens het rekenvoorschrift.
- Uit het IMER bleek dat het planalternatief 5P geheel voldoet aan alle criteria voor mainportontwikkeling, maar dat dit alternatief niet voldoet aan de volgende leefmilieucriteria: aantal woningen binnen de 35 Ke-contour, een waarde van ten hoogste 49 Ke in het punt K te Aalsmeer, aantal gehinderden door railgeluid en aantallen inwoners binnen de 10^5 en 10^7 contouren individueel risico. Daar komt nu volgens het AMER nog bij het leefmilieucriterium betreffende inwoners binnen de 10^6 contour, individueel risico. Het AMER stelt hierbij (op blz. 45) dat daar waar leefmilieucriteria niet worden gehaald *voorzieningen dienen te worden getroffen indien men de gestelde milieu-kwaliteit wil handhaven. Daarvoor dient de besluitvorming in het kader van de PKB Schiphol en omgeving en de wijziging van het Streekplan ANZKG*. Hoewel deel 1 van de PKB en de daarbij behorende Nota van Toelichting (van 20 december 1993) een inzicht geven in de aard van dergelijke voorzieningen verstrekken noch het IMER noch het AMER een nadere uitwerking van deze voorzieningen (als milieumaatregelen).

Volgens de Commissie kan de eerste vraag naar de toegevoegde waarde van de aanvullende informatie van het AMER derhalve als volgt beantwoord worden. De aanvullende informatie leidt niet tot een ander beeld in de vergelijking van de milieugevolgen van het planalternatief in 2003 en

-
- 1 Uitzonderingen op deze in het IMER en AMER gemaakte constatering worden gevormd door het aantal woonboten dat een geluidbelasting van meer dan 35 Ke ondervindt (toename van 110 in 1990 naar 120 in 2015 voor het planalternatief) en de geluidbelasting in het punt K in Aalsmeer (toename van 45,9 Ke in 1990 naar 53,9 Ke in 2015 voor het planalternatief). De verbetering in de nachtelijke geluidbelasting is voor sommige criteria niet goed te controleren omdat diverse contouren buiten het studiegebied blijken te vallen en daarom niet zijn berekend en getekend (zie de overzichtstabel in hoofdstuk 7 van het AMER na blz. 46).
 - 2 Het AMER (blz. 27) signaleert in dit verband nog een leemte in kennis die het niet goed mogelijk maakt vast te stellen hoeveel groter de feitelijke slaapverstoring zou zijn. Het betreft de dosis-effectrelatie die het verband legt tussen de geluidbelasting in L_{Aeq} en het optreden van slaapverstoring indien een slaaperiode tussen 22.00 en 08.00 uur wordt aangehouden.

2015 ten opzichte van de situatie in 1990. Het beeld wordt wel genuanceerder waarbij de vergelijking minder gunstig uitvalt voor het planalternatief dan in het IMER was voorspeld. Daarmee wordt nog eens benadrukt dat het planalternatief zonder nadere voorzieningen niet in staat is tegemoet te komen aan alle leefmilieucriteria zoals omschreven in het PASO en in het IMER³]. Dit vergroot het belang van het inzicht dat de PKB, deel 3 en het Streekplan uiteindelijk zullen moeten verschaffen in de mogelijkheid van aanvullende voorzieningen die kunnen bijdragen aan het halen van de leefmilieudoelstelling bij de voorgenomen uitbreiding van Schiphol.

De beantwoording van de tweede vraag is van even groot belang voor het verdere verloop van de besluitvorming als beantwoording van de eerste vraag.

De Commissie concludeert dat het AMER invulling geeft aan alle aanbevelingen met betrekking tot de categorie 1 die de Commissie maakte in haar toetsingsadviezen over het IMER en het UMER-S4S2 van 23 augustus 1994. Het is de Commissie daarbij wel opgevallen dat het AMER zich strict beperkt heeft tot die aanbevelingen die de Commissie maakte, terwijl geen aandacht is gegeven aan de vraag naar aanvulling van het IMER op andere punten door andere adviseurs en insprekers⁴].

Het uitgangspunt bij de formulering in de toetsingsadviezen van 23 augustus 1994 van de aanbevelingen van de Commissie over de categorie 1 aanvullingen was de eis in artikel 7.35, lid 1 van de Wet milieubeheer dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit als bedoeld in art. 7.27 Wm rekening houdt met alle gevolgen, die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Met het oog hierop is de Commissie van mening dat IMER, UMER-S4S2 en AMER te samen voldoende informatie presenteren om de verschillende besluiten te kunnen nemen.

Ten aanzien van enkele onderwerpen wenst de Commissie echter nog opmerkingen te maken. Zij verwacht dat die bij deel 3 van de PKB of in het UMER-5P verduidelijkt zullen worden. Het gaat om de volgende onderwerpen:

- buiten het studiegebied gelegen geluidcontouren die niet zijn meegenomen in het AMER;

3 Zie ook inspraakreacties nrs. 7, 13, 14, 18, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 40, 41, 44, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 67, 68, 69, 74, 83, 84, 85, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 113, 114, 119, 120, 125 en 127 en verder H1, H2, H4, H10, H11, H12, H19, H21, H22, H23, H27, H28, H29 en H30 (bijlage 6) die alle stellen dat met het voornemen tot uitbreiding van Schiphol met 5P de leefmilieudoelstelling niet wordt gehaald.

4 Zie bijvoorbeeld het advies van de RARO (blz. 32) d.d. 27 juli 1994 waarin de Raad schrijft dat hij *de verschillende varianten op de 5G baan te snel afgewezen acht en dat in PKB deel 3 met een aanvullend MER een nadere uitwerking van de diverse mogelijkheden gewenst is*. (Een minderheid van de Raad onderschrijft deze aanbeveling niet). Andere aanbevelingen van insprekers komen hooguit slechts indirect aan de orde. Als voorbeeld geldt reactie nr. 330 op het IMER (nogmaals naar voren gebracht in reactie nr. 110 op het AMER, zie bijlage 6) met uitwerking van een aparte S5GG-variant: Zwanenburg-baan-variant, die wordt aangestipt op blz. 22 van het AMER. Deze variant wordt op grond van bezwaren vergelijkbaar aan die voor de variant S5GG-SNM afgewezen. Indien het AMER hiermee bedoelt dat met uitvoering van deze S5GG-variant de begraafplaatsen aan de Vijfhuizenweg in een moeilijke positie komen te liggen ingeklemd tussen de beide parallelle banen en de daartussen liggende taxibanen, dan kan de Commissie dat onderschrijven.

- geen berekening voor 2003 en 2015 van de nachtelijke geluidbelasting van de contour L_{Aeq} 26 dB(A) voor een nachtperiode van 22.00 - 08.00 uur met de aanname van iets geopende slaapkamerramen;
- relatie tussen geluidbelastingniveau's en recreatieve gebruikswaarde.

Het studiegebied

Het AMER geeft op blz. 12 aan dat de aanvullende berekeningen van het nachtelijke vliegtuiglawaai alle leiden tot wijdere L_{Aeq} -contouren dan die die in het IMER werden gepresenteerd en derhalve voor een deel buiten het studiegebied van 55 x 56 km komen te liggen. Het AMER schetst vervolgens de problemen die vergroting van het studiegebied met zich mee zou brengen. Het AMER concludeert vervolgens: *Vergroting van het studiegebied voegt dan ook weinig betrouwbare informatie toe. Tot een vergroting van het studiegebied is dan ook niet overgegaan en zijn de contouren aangegeven voor zover deze zich binnen het studiegebied bevinden.*

Dit houdt in dat de buiten het studiegebied gelegen gedeelten van geluidcontouren en de aantallen woningen die zij omsluiten - althans voor zover die eveneens buiten het studiegebied zijn gelegen - moeten worden beschouwd als leemten in kennis. De Commissie beveelt aan dat in deel 3 van de PKB zal worden aangegeven welke betekenis moet worden gehecht aan deze leemten in kennis voor de besluitvorming.

Daarnaast meent de Commissie uit opmerkingen van de opstellers van het UMER-5P begrepen te hebben dat voor dat MER al wel berekeningen zijn gemaakt voor contouren die buiten het studiegebied van 55 x 56 km zijn gelegen. Met het ontbreken van informatie over de buiten het studiegebied gelegen contouren is in het AMER de mogelijkheid gemist een volledig beeld te presenteren van de ligging van de diverse L_{Aeq} -contouren.^{5]}

Combinatie van een lange nacht en slaapkamerramen op een kier in L_{Aeq} -berekening.

In haar toetsingsadvies over het IMER vroeg de Commissie de L_{Aeq} -berekening uit te voeren voor een nachtperiode van 22.00 tot 08.00 uur alsook voor de situatie waarbij de slaapkamerramen (iets) geopend zijn. In het AMER zijn de berekeningen uitgevoerd en op kaart gepresenteerd. Dit is gebeurd precies overeenkomstig de aanbevelingen van de Commissie. Omdat de Commissie niet expliciet vroeg naar berekeningen bij de combinatie van een lange nacht en (iets) geopende slaapkamerramen zijn de daarbij behorende berekeningen niet uitgevoerd in het AMER behalve voor de situatie 1990 (in bijlage 7 van de thematische bijlage 4). Volgens het AMER (op blz. 27) gebeurde dit om een indruk te kunnen geven van het effect van deze combinatie op de grootte van de contour. In de situatie 1990 valt alleen de contour L_{Aeq} 30 dB(A) geheel binnen het studiegebied. **Met de uitvoering van berekeningen van deze combinatie voor de overige situaties (in 1997, 2003 en 2015) had een meer volledige indruk over de totale mogelijk optredende slaapverstoring^{6]} gegeven kunnen worden. De Commissie beveelt aan deze berekeningen alsnog te**

5 Zie ook de opmerkingen hierover in inspraakreacties nrs. 26, 31, 40, 62 en 85 (bijlage 6)

6 Zie ook inspraakreactie nrs. 51 en 111 (bijlage 6)

presenteren in deel 3 van de PKB.

Relatie tussen geluidbelastingsniveau's en recreatieve gebruikswaarde

Het AMER (blz. 35) geeft aan dat op basis van de Ke-gegevens geen uitspraken kunnen worden gedaan over de relatie tussen bepaalde geluidsbelastingniveau's in Ke en de recreatieve gebruikswaarde. Het AMER stelt dat in deze geen gevalideerde dosis-effectrelatie beschikbaar is. **De Commissie heeft vernomen dat in het kader van de opstelling van het UMER-5P reeds aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van een werkbare dosis-effectrelatie.**

De behandeling van het alternatief S5GG-SNM in het AMER geeft de Commissie tot slot aanleiding tot de volgende opmerking.

Alternatief S5GG-SNM

In haar toetsingsadvies over het IMER van 23 augustus 1994 gaf de Commissie de aanbeveling de bestaande informatie over de 5GG-alternatieven (PMMS en SNM) te beschouwen als aanvullingen op het IMER en deze aanvullingen openbaar te maken en aan inspraak te onderwerpen. Alleen op deze wijze, zo voegde het toetsingsadvies toe aan de aanbeveling, kan objectief worden vastgesteld hoe deze nieuwe alternatieven vergelijken met het planalternatief en de overige alternatieven van het IMER en in hoeverre de 5GG-alternatieven op betere of mindere wijze voldoen aan de dubbeldoelstelling van mainport en verbetering van het leefmilieu. In het AMER is de bestaande informatie opgenomen met toelichting over deze beide alternatieven en bijlagen inclusief een brief over dit onderwerp van SNM d.d. 7 september 1994. Daarin is aangegeven dat alleen de S5GG-PMMS variant als (reëel) alternatief wordt beschouwd, omdat de S5GG-SNM variant uitgaat van een aantal niet-realistische aannamen. Volgens het AMER (blz. 21 en 22) betreft dit niet alleen vliegtechnische aspecten, zoals het gebruik van banen en luchtruim, maar ook ruimtelijke inpassing, zoals het doorsnijden van begraafplaatsen. Het AMER concludeert vervolgens dat het niet mogelijk is de S5GG-SNM op een gelijkwaardige basis te vergelijken met andere banenstelsels. In haar inspraakreactie stelt de Stichting Natuur en Milieu^{7]} dat de weigering van de initiatiefnemer de S5GG-SNM variant te onderzoeken gebeurde op onjuiste gronden en zonder oplossingsgericht onderzoek ten aanzien van gesignaleerde knelpunten.





Echter het probleem met de ligging van de begraafplaatsen aan de Vijfhuizenweg^{8]} in relatie tot de positie van de 5e baan reduceert de realiteitswaarde van S5GG-SNM dermate sterk dat de Commissie begrip heeft voor de beslissing van de initiatiefnemers deze variant niet nader uit te werken in het AMER.

7 Zie bijlage 6, inspraakreactie nr. 85

8 Zie hiervoor ook inspraakreactie nr. 90 (bijlage 6)

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 september 1994 waarin de Commissie voor de m.e.r. over het voornemen tot aanvulling van het IMER en UMER-S4S2 wordt geïnformeerd


		PROVINCIE 334-554															
Datum 20 SEP. 1994 WEB 94-316356																	
Onderwerp Toetsingsadviezen IMER/UMER Schiphol.																	
Voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage ir. P. van Duursen Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td style="text-align: center;">Commissie voor de milieu-effectrapportage</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> Gedeputeerde Staten</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Aanvangsdatum:</td> <td style="text-align: center;">27 SEP. 1994</td> <td style="text-align: center;">Provinciehuis Dreef 3 2012 HR Haarlem</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Nummer:</td> <td style="text-align: center;">1307-94</td> <td style="text-align: center;">Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Code:</td> <td style="text-align: center;">334-554 405.141</td> <td style="text-align: center;">Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 82</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Kopie naar:</td> <td style="text-align: center;">Sc Go</td> <td></td> </tr> </table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	<input checked="" type="checkbox"/> Gedeputeerde Staten	Aanvangsdatum:	27 SEP. 1994	Provinciehuis Dreef 3 2012 HR Haarlem	Nummer:	1307-94	Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem	Code:	334-554 405.141	Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 82	Kopie naar:	Sc Go		
	Commissie voor de milieu-effectrapportage	<input checked="" type="checkbox"/> Gedeputeerde Staten															
Aanvangsdatum:	27 SEP. 1994	Provinciehuis Dreef 3 2012 HR Haarlem															
Nummer:	1307-94	Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem															
Code:	334-554 405.141	Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 82															
Kopie naar:	Sc Go																
WEB/Afd. PBS	Beh. door B.E.M. Linders	Tel. 023-143652															
Uw kenmerk U 595-94/Sc/nm/334-536 en U 594-94/GO/nm/405-131 Bijl. --																	
Geachte heer Van Duursen,		VERZONDEN 26 SEP. 1994															
<p>Bij uw brieven van 23 augustus jl. nrs. U 595-94/Sc/nm/334-536 en U 594-94/GO/nm/405-131 zond u aan het coördinerend Bevoegd Gezag de toetsingsadviezen van uw commissie over resp. het IMER-Schiphol en omgeving en het UMER S4S2.</p> <p>In de adviezen komt uw commissie tot de conclusie dat in de milieu-effectrapporten veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie is gepresenteerd. Daarnaast is uw commissie van oordeel dat de rapporten op enkele cruciale punten tekort schieten en dat een aantal punten de aandacht behoeft die de kwaliteit van de besluitvorming ten goede kunnen komen. Met u hechten wij grote waarde aan de kwaliteit van de besluitvorming.</p> <p>Aan de andere kant hebben wij ons echter gerealiseerd dat het opvolgen van uw adviezen gevolgen heeft voor de voortgang van de thans lopende procedures. Wij beseffen dat de initiatiefnemers er veel aan gelegen is dat thans spoedig duidelijkheid bestaat over het toekomstig ontwikkelingsmodel voor Schiphol. Dit is zowel voor de omwonenden van Schiphol als voor de betrokken besturen en het bedrijfsleven van groot belang.</p> <p>Ten einde een zorgvuldige besluitvorming ten volle recht te doen, hebben wij besloten om uw adviezen op te volgen. Wel zal met uw commissie nog contact worden opgenomen om de door ons voorgestane uitwerking van uw advies aan u voor te leggen en zo te bezien of hiermee voldoende aan de door u geconstateerde tekortkomingen wordt tegemoet gekomen.</p> <p>Over het tijdstip waarop u gevraagd wordt advies uit te brengen zult u uiteraard zo spoedig mogelijk bericht krijgen, waarbij wij samen met u willen bezien of het mogelijk is de adviestermin zo kort mogelijk te houden, in verband met de gewenste voortvarende doorloop van de procedures.</p>																	
De provincie heeft vijf afdelingen: Milieu en Water Ruimte en Groen Wegen, Verkeer en Vervoer Welzijn, Economie en Bestuur v.w.s.	Bereikbaarheid per openbaar vervoer: vanaf station Haarlem buslijnen 1, 3, 4, 6, 90, 51, 71, 72, 90, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 125, 140, 174 en 175 van Contraat Nederland; vanaf Zandvoort en Heemstede/Aerdenhout of Amsterdam buslijn 80 van de NZH																

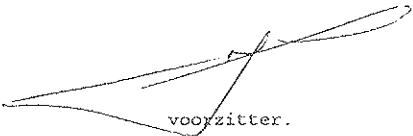
Ook wij, als Bevoegd Gezag zullen ons inspinnen om het tijdsbeslag zo kort mogelijk te houden, met behoud van de gewenste kwaliteit.

In een binnenkort te plaatsen advertentie zal het besluit van het Bevoegd Gezag tot aanvulling van het IMER en UMER S4S2 bekend gemaakt worden.

Tot slot danken wij u voor de inzet van uw commissie tot dusver.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,


griffier.


voorzitter.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking van het voornemen tot aanvulling in Staatscourant
nr. 200 d.d. 18 oktober 1994

Aanvullingen op de milieu-effectrapporten voor de uitbreiding Schiphol

Het Rijk en de provincie Noord-Holland hebben gekozen voor een versterking van de positie van de luchthaven Schiphol tot een mainport, met gelijktijdig een verbetering van het leefmilieu in de directe omgeving.

Deze uitwerking is beschreven in twee plannen, de door het kabinet vastgestelde ontwerp-planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving en de door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgestelde ontwerp-partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied voor Haarlemmermeer/Schiphol.

Ter onderbouwing van beide plannen is een milieu-effectrapport opgesteld (het IMER). Daarnaast is voor de aanwijzing van het luchtvaartterrein met een vierbanenstelsel (inclusief verlenging van de Kaagbaan en het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan) een gedetailleerd milieu-effectrapport opgesteld (het UMER S4S2).

De genoemde plannen en beide milieu-effectrapporten zijn in januari 1994 ter visie gelegd ten behoeve van inspraak en advisering. De inspraakreacties en de adviezen over de milieu-effectrapporten zijn nu alle ontvangen.

Naar aanleiding van de binnengekomen reacties en adviezen, waaronder het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, maakt het coördinerend bevoegd gezag, in deze procedure de provincie Noord-Holland, mede namens het Rijk, het volgende bekend.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat het IMER en het UMER S4S2 veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie bevat, maar op een aantal cruciale punten tekort schieten. Deze punten betreffen bijvoorbeeld de twee alternatieven, waarbij de Zwanenburgbaan gedraaid wordt en daaraan parallel een vijfde baan wordt aangelegd (de zgn. GG-alternatieven), waarvan de Commissie wil dat deze als volwaardige alternatieven behandeld worden (inclusief inspraak en advisering). Verder wil de Commissie onder meer dat de nachtelijke geluidbelasting voor enkele onderdelen opnieuw berekend wordt, waarbij o.a. een langere nacht in beschouwing moet worden genomen (van 22.00 uur tot 08.00 uur). Het Bevoegd Gezag heeft besloten het advies van de Commissie hierin te volgen. Dit betekent dat er aanvullingen gemaakt zullen worden voor de beide milieu-effectrapporten, alvorens de procedures voor de planologische kernbeslissing en het streekplan voortgezet worden.

Verdere procedure

Zodra de aanvullingen op het IMER en het UMER S4S2 gereed zijn en door het bevoegd gezag voldoende bevonden zijn, zullen deze gepubliceerd worden ten behoeve van de inspraak. Tevens zal over de aanvullingen opnieuw advies gevraagd worden aan de adviesorganen, waaronder de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

Er wordt naar gestreefd de aanvullingen in de loop van het najaar te publiceren.

Waar de aanvullingen ter inzage worden gelegd, wanneer en hoe u kunt inspreken wordt nog bekend gemaakt.

Aanspreekpunt is Projectbureau

Mainport en Milieu Schiphol,

Sectie Voorlichting,

tel.nr. 070 - 3517056/3516846

(Hetty Kock/Monica van Adrichem).

PROJECT MAINPORT & MILIEU SCHIPHOL



BIJLAGE 3

Openbare kennisgeving in Staatscourant nr. 239
d.d. 12 december 1994

INSPRAAK AANVULLEND MILIEU-EFFECTRAPPORT (AMER) SCHIPHOL EN OMGEVING

In het afgelopen voorjaar kon ingesproken worden op de plannen van het Rijk en de Provincie over de ontwikkeling van Schiphol tot mainport. Tegelijkertijd kon ingesproken worden op de onderzoeksrapporten die zijn gebruikt bij het opstellen van die plannen. Inmiddels worden alle inspraakreacties en adviezen bestudeerd ten behoeve van de verdere besluitvorming. Ten aanzien van de onderzoeken naar de toekomstige milieu-effecten van de plannen heeft de Commissie voor de Milieu-effectrapportage geadviseerd op een aantal punten nader onderzoek te doen en informatie bekend te maken. Het betreft o.a. het in inspraak brengen van een twaalf baanalternatieven en extra berekeningen voor de nachtelijke geluidbelasting. Het aanvullende milieu-effectrapport, het AMER, is nu voor de inspraak beschikbaar.

Waarop, wanneer en hoe kunt u inspreken

Deze inspraak betreft uitsluitend het AMER. Alleen inspraakreacties die betrekking hebben op het AMER zullen in dit traject worden meegenomen. Van 13 december 1994 tot 16 januari 1995 kan een ieder een schriftelijke reactie op het AMER zenden naar:

Centraal Punt Inspraak Schiphol en Omgeving
Postbus 97611
2509 GA Den Haag

Persoonlijke gegevens van diegenen die schriftelijk reageren worden indien hij/zij daarom verzoekt niet bekend gemaakt. Alle schriftelijke reacties zullen na afloop van de inspraaktermijn ter visie worden gelegd op dezelfde plaatsen als waar het AMER ter visie ligt. De inspraakreacties zullen worden betrokken bij de voordracht van het Streekplan Schiphol/Haarlemmermeer en bij de Planologische Kernbeslissing deel 3.

Openbare hoorzittingen

Op 10 en 11 januari 1995 zullen openbare hoorzittingen worden gehouden. Op 10 januari 1995 wordt de hoorzitting gehouden in de Boekmanzaal van het Stadhuis Amsterdam, aanvang 20.00 uur, op 11 januari 1995 in Hotel/restaurant de Rustende Jager te Nieuw-Vennep, aanvang 14.00 uur voor de middagzitting en 19.30 uur voor de avondzitting. Tijdens deze hoorzittingen kunt u mondeling uw (korte) inspraakreactie geven op het AMER. Mocht u van deze gelegenheid gebruik willen maken, dan moet u dit uiterlijk op 28 december 1994 schriftelijk melden bij:

Secretariaat Hoorzittingen Schiphol
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

U ontvangt dan begin januari 1995 een uitnodiging voor een van de openbare hoorzittingen.

PROJECT MAINPORT & MILIEU SCHIPHOL



Waar ligt het AMER ter visie?

Het AMER ligt ter visie in de gemeentehuizen van de gemeenten: Aalsmeer*, Alkemade*, Amstelveen*, Amsterdam* (stadsdeelkantoren van Buitenveldert, Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp, Slotervaart/Overtoomse veld en zuidoost, voorlichtingscentra stadhuis en 'Zuiderkerk), Beverwijk*, Diemen*, Haarlem*, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer*, (ook op de hulpsecretarieën van Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg), Heemskerk*, Hillegom, Jacobswoude, Leiden* (ook in het Stadsbouwhuis), Liemeer, Lisse, Oegstgeest, Ouder Amstel (ook in het dorps huis van Duivendrecht), Rijnsburg, Sassenheim*, Ter Aar*, Uitgeest*, Uithoorn*, Velsen*, De Ronde Venen*, Voorhout, Warmond, Zaanstad (ook op de secretarie Noord in Krommenie en het stadskantoor in Zaandam).

Als achter de plaatsnaam een * staat, ligt het AMER ook in de openbare bibliotheek (bij meer dan een bibliotheek in een gemeente is dit de hoofvestiging).

Het AMER ligt tevens ter visie in het bezoekerscentrum Schipholscoop op Schiphol en in de bibliotheken van de Ministeries van VROM, V&W, EZ te Den Haag en van de provincie Noord-Holland te Haarlem.

Aanvragen AMER

Het AMER kunt u bestellen door onderstaande bon in te vullen. De kosten bedragen f 40,- per exemplaar inclusief verzendkosten. Tegelijkertijd met het AMER ontvangt u een acceptgiro.

Ook kunt u door middel van onderstaande bon de (gratis) inspraakbrochure opvragen die ingaat op de inhoud van het AMER, de procedure en de inspraakmogelijkheden. De bestelbon kunt u zenden aan:

SDU/DOP
Antwoordnummer 11004
2509 VE Den Haag

Een postzegel plakken is niet nodig.

Zend mij s.v.p. per omgaande:

Aanvullend Milieu-effectrapport (AMER) à f 40,-
ISBN 90346-31214

Inspraakbrochure AMER ISBN 90346-31222 (gratis)

Naam _____

Adres _____

Postcode/plaats _____

Dit is een publikatie van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en van het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

BIJLAGE 4

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 december 1994 waarin de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Datum 13 DEC. 1994		WEB 94-318927	PROVINCIE Noord-Holland
Onderwerp advies inzake AMER Schiphol en omgeving.			<input checked="" type="checkbox"/> Gedeputeerde Staten
Commissie voor de Milieu-effectenrapportage t.a.v. de heer J. Scholten Postbus 23454 3500 GH UTRECHT			Provinciebus Dreef 3 2012 HR Haarlem
Commissie voor de Milieu-effectrapportage 20 DEC. 1994			Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem
: 334-580/405-166			Telefoon 023-14 31 43
kopie naar S-gt-aed-bijl			Telefax 023-31 44 62
WEB/Afd. PBS	Beh. door B.E.M. Linders	Tel. 023-143651	
Uw kenmerk --		Bijl. 1	
Geachte heer Scholten,		VERZONDEN 16 DEC. 1994	
Onlangs is u toegezonden het aanvullend Milieu-effectrapport (AMER) voor Schiphol en omgeving. Bijgaand treft u aan een afschrift van de publikatie waarmee de ter inzagelegging van bovengenoemd stuk is aangekondigd.			
Ingevolge het bepaalde in artikel 7.25 van de Wet milieubeheer verzoeken wij u, mede namens de Ministerraad, advies uit te brengen over het aanvullend milieu-effectrapport. Conform het bepaalde in de Wet Milieubeheer verzoeken wij U, in onze hoedanigheid als coördinerend Bevoegd Gezag, uw advies uiterlijk 5 weken na de te houden hoorzittingen aan ons te doen toekomen. Wij hebben echter begrepen dat u er naar streeft uw advies uiterlijk 30 januari 1995 uit te brengen. De hoorzittingen zullen plaatsvinden op 10 en 11 januari 1995.			
		Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,	
griffier. C.J.N. Verstedden		voorzitter. J.A. van Kemenade	
De provincie heeft vijf diensten Centrale Bestuursdienst Milieu en Water Ruimte en Groen Wegen, Verkeer en Vervoer Wolrijn, Economie en Bestuur			Bereikbaarheid per openbaar vervoer: vanaf station Haarlem buslijnen 1, 3, 4, 6, 50, 51, 71, 72, 80, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 125, 140, 174 en 175 van Centraal Nederland; vanaf Zandvoort en Hoemstede/Aerdenhout of Amsterdam buslijn 80 van de NZH.
W6 6			

