

**RICHTLIJNEN MER  
STREEKPLANUITWERKING  
VERBETERING AANSLUITING N201-A4**

oktober 1995  
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

# INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>	
1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	1
	2.1 Probleemstelling en doel	1
	2.2 Besluitvorming	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	2
4	BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN	4
	4.1 Algemeen	4
	4.2 Landschap	4
	4.3 Bodem en water	5
	4.4 Flora, fauna en ecosystemen	5
	4.5 Geluid	5
	4.6 Externe veiligheid	6
	4.7 Woon- en leefmilieu	6
	4.8 Ruimtegebruik	6
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	6
6	LEEMTE IN KENNIS EN INFORMATIE	6
7	SAMENVATTING	6

NOTA VAN BEANTWOORDING

## 1 INLEIDING

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland is voornemens de aansluiting van de N201 op de A4 te Haarlemmermeer te verbeteren. Hiertoe wordt een streekplanuitwerking vastgesteld. Voor dit besluit wordt de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gevolgd. Het Provinciaal Bestuur is zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

De startnotitie voor de m.e.r. lag ter visie van 19 mei tot 16 juni 1995. Een ieder is in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de startnotitie met het oog op de inhoud van de richtlijnen. Voorts zijn de wettelijke adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake van advies te dienen. Voor een overzicht en de wijze van beantwoording van de ontvangen reacties wordt verwezen naar de nota van beantwoording.

Onderhavige richtlijnen bakenen de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) af.

## 2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

### 2.1 Probleemstelling en doel

#### *Ruimtelijk kader*

Blijkens (het ontwerp van) de partiële herziening Streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol wordt de aansluiting van de N201 op de A4 verbeterd. De aard, ligging en dimensionering van de infrastructurele maatregelen staan in dit MER centraal.

#### *Mobiliteitsanalyse*

Er wordt een analyse van het huidige autoverkeer en de ontwikkeling daarvan tot het jaar 2010 gegeven. De gegevens over de huidige verkeersstromen zullen zoveel mogelijk worden gebaseerd op de meest recente tellingen.

De ontwikkeling van het autoverkeer gaat uit van de volgende scenario's:

- een scenario waarbij het automobiliteitsbeperkend beleid zoals verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV-II) onvoldoende slaagt; het aantal autokilometers neemt hierbij toe met 60% ten opzichte van 1987;
- een tussenscenario waarbij het SVV-II beleid deels slaagt; het aantal autokilometers neemt toe met 40% ten opzichte van 1987;
- het scenario waarbij de doelstellingen van het SVV-II worden gehaald, dat wil zeggen een beperking van de groei van het aantal autokilometers tot 20% ten opzichte van 1987.

Bij de scenario's wordt rekening gehouden met ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven, werkgelegenheid, stedelijk gebied, infrastructuur (onder andere de A9 en N22) en recreatie die een aanzienlijke invloed op het verkeer kunnen hebben. Het MER geeft een beknopt overzicht van deze ontwikkelingen, alsmede de stand van zaken met betrekking tot de besluitvorming hierbij. Als basis voor de ruimtelijke ontwikkelingen dient de partiële herziening van het streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol.

De knelpunten met betrekking tot de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling in de aansluiting zelf en het omliggende wegennet worden geïdentificeerd. Het doel van de voorgenomen verbetering van de aansluiting wordt rechtstreeks hieruit afgeleid. De alternatieven en varianten worden aan het doel getoetst. De criteria worden in het MER geëxpliciteerd.

## 2.2 Besluitvorming

Het MER wordt opgesteld voor de besluitvorming in het kader van de streekplanuitwerking over de aard en ligging van de infrastructurele maatregelen voor verbetering van de aansluiting van de N201 op de A4. Het MER beschrijft kort volgens welke procedure de streekplanuitwerking zal worden voorbereid. Daarbij wordt aandacht besteedt aan de mogelijkheid tot inspraak. Ook geeft het MER een beknopt overzicht van de belangrijkste plannen en vergunningen die voor de uiteindelijke uitvoering moeten worden opgesteld en verleend.

## 3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

De voorgenomen activiteit betreft de verbetering van de aansluiting van de N201 op de A4 binnen het ruimtelijk kader van de partiële herziening Streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol.

Aan de hand van een mobiliteitsanalyse voor het jaar 2010 worden de alternatieven en varianten getoetst aan de doelstelling. De analyse vindt plaats op basis van het tussenscenario (zie hoofdstuk 2). Met de rekenresultaten van de beide andere scenario's wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Op basis hiervan wordt bezien of de beide andere scenario's leiden tot wezenlijke andere conclusies ten aanzien van het bereiken van de gestelde doelen. Ook wordt in het MER vermeld of de alternatieven "neveneffecten" met betrekking tot verkeer, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid kunnen hebben. Daarbij wordt aandacht besteedt aan:

- de relatieve korte afstanden tussen de diverse in- en uitvoegstroken op de A4;
- mogelijk sluipverkeer, ook over het luchthaventerrein;
- effect op autokilometrage;
- het oproepen van lokale en eventueel regionale nieuwe verkeersstromen.

De verkeersveiligheid wordt bezien tegen de achtergrond van het beleid zoals verwoord in de in 1994 uitgebrachte nota "Duurzaam Veilig".

Tevens wordt vermeld hoe de alternatieven en varianten zich verhouden tot het beleid zoals genoemd in het SVV II, de regionale verkeers- en vervoersplannen, de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer, het structuurplan Haarlemmermeer, de PKB Schiphol, het Natuurbeleidsplan en het Uitwerkingsplan Groen in het kader van PMMS.

Indien blijkt dat een alternatief en/of variant op grond van de doelstelling en/of het vigerend beleid onvoldoende realiteitswaarde bezit dan zal deze niet verder in beschouwing worden genomen. Wel zal in dat geval worden gezien of het alternatief eventueel zinvol is te combineren met andere - wellicht minder ver gaande - maatregelen elders in het plangebied.

Bij de beschrijving van de in beschouwing te nemen alternatieven/varianten staat de aard, ligging en dimensionering van de infrastructurele maatregelen centraal. Daarbij wordt uitgegaan van een voor de hand liggende standaard-uitvoering. Additionele maatregelen ter vermindering van negatieve milieugevolgen worden apart beschreven en beoordeeld.

Bij de uitwerking van de alternatieven wordt aandacht besteed aan:

- . de aansluitingen op de wegen van het terrein van de luchthaven en de gemeentelijke wegen;
- . de maatregelen ter verbetering van de verkeerscirculatie op het luchthaventerrein;
- . de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de parallelweg van de N201.
- . de ontsluiting van bedrijventerreinen en nieuwbouwlocaties
- . inpassing van doelgroepstroken, met name ook voor het vrachtverkeer.

Daarnaast wordt aandacht besteedt aan de mogelijkheid van fasering c.q. toegroeien naar de eindoplossing in het alternatief. In ieder geval wordt in aanvulling op het in de startnotitie genoemde alternatief 3 ook een gefaseerde variant overwogen, waarbij de noordelijke parallelle verbinding eerst op de A5 wordt aangesloten en eventueel in een later stadium op de A4.

Verder zullen in het MER in ieder geval de volgende alternatieven worden behandeld.

#### ***Het nulalternatief/referentiesituatie***

Dit betreft het alternatief volgens het besluit in het kader van het Hoofdwegenet Schiphol. Bij dit alternatief worden de op- en afritten van de aansluiting van de N201 op de A4 verlengd. Onderzocht wordt of dit alternatief in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief is. In dat geval wordt het nulalternatief als een volwaardig alternatief beschreven. Is dit niet het geval dan wordt volstaan met de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiekader (zie paragraaf 4.1). Flankerende maatregelen waartoe al besloten is maken onderdeel uit van het nulalternatief.

#### ***Meest milieuvriendelijk alternatief***

Het meest milieuvriendelijk alternatief is - binnen de doelstelling van het voornemen - gericht op beperking van de autokilometrage. Voorts worden optredende milieu-effecten zoveel mogelijk gemitigeerd.

## 4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

### 4.1 Algemeen

#### *Studiegebied*

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de probleemanalyse en de effectanalyse (reikwijdte van de gevolgen van de maatregelen). De omvang van het studiegebied verschilt per milieu-aspect en wordt zodanig begrensd dat deze effecten nog als significant kunnen worden gekwalificeerd.

#### *Omgevingsanalyse*

Het MER geeft een korte karakteristiek van het gebied waarbij in het kort de bestaande milieu- en gebruiksruimteaspecten worden beschreven. Verder wordt de autonome ontwikkeling beschreven. Dit betreft de situatie die ontstaat indien het in de partiële herziening van het streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol en andere beleidskaders verwoorde beleid is gerealiseerd. Het referentiejaar voor deze beschrijving is het jaar 2010. De beschrijving van de autonome ontwikkeling dient als referentiekader voor de effectbeschrijving.

#### *Effectanalyse*

De gevolgen van de alternatieven voor het milieu en ruimtegebruik worden beschreven.

Bij de effectbeschrijving en -beoordeling worden de volgende richtlijnen gehanteerd:

- rekening wordt gehouden met het feit dat effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of onmiddellijk dan wel op langere termijn optreden;
- de effecten worden zoveel mogelijk kwantitatief beschreven en aangevuld met een zo objectief mogelijke waardering; het accent daarbij ligt op die effecten die per alternatief/variant significant verschillen;
- milieu-effecten zullen waar mogelijk worden getoetst aan algemeen geldende normen en criteria van het milieubeleid.
- de wijze waarop de effecten zijn bepaald wordt toegelicht; de gevoeligheid van de analyse wordt vermeld;
- in geval van onzekerheid wordt een worst-case benadering gehanteerd.

### 4.2 Landschap

Landschap omvat het visueel-ruimtelijk landschapsbeeld, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische en archeologische objecten en waarden in het gebied. Specifiek wordt ingegaan op de visueel ruimtelijke structuur, de effecten op belangrijke beeld dragers zoals de Geniedijk en het effect op het verkavelingspatroon.

#### 4.3 Bodem en water

Bodem en water omvat de kwaliteit en opbouw van de bodem en samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen. Bij dit aspect worden ook de activiteiten in de aanlegfase en sloopfase (bij alternatieven waarbij de bestaande aansluiting verdwijnt) een betrokken.

#### 4.4 Flora, fauna en ecosystemen

Hierbij gaat het om de aanwezige en potentiële natuurwaarden van het gebied. Detaillering tot op ecotoopniveau geschiedt alleen indien daardoor karakteristieke elementen worden beschreven met specifieke waarden.

Hierbij wordt specifiek aandacht besteedt aan de Geniedijk. Deze is in het kader van het Natuurbeleidsplan en PEHS aangewezen als natuurgebied. Ook vormt deze dijk een belangrijk element in het Uitwerkingsplan Groen in het kader van PMMS.

#### 4.5 Geluid

Het MER geeft inzicht in de te verwachten geluidbelasting als gevolg van:

- de nieuwe kunstwerken of wegverbindingen;
- significante veranderingen in verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet waarbij een toe- of afname van de geluidbelasting te verwachten is van 1 dB(A) of meer.

Het gaat hier om de volgende informatie:

- bestaande/geplande geluidgevoelige objecten en gebieden;
- het akoestisch ruimtebeslag (50, 55 en 60 dB(A) contouren cumulatief) in het buitengebied;
- de geluidbelasting op de gevel van de eerste lijn bebouwing binnen de bebouwde kom;
- een schatting van het aantal geluidgevoelige bestemmingen, waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.
- trillinghinder, uitgedrukt in het aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen 50 meter van de nieuw aan te leggen wegverbindingen, met een schatting van het schaderisico.

Voor zover relevant wordt onderscheidt gemaakt in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de bepaling van de geluidbelasting op de gevel wordt de berekening gecorrigeerd conform artikel 103 Wet geluidhinder. Voorts wordt bij de bepaling uitgegaan van een wegdek bestaande uit geluidreducerend asfalt.

#### **4.6 Externe veiligheid**

De risico's van gevaarlijk transport worden omschreven (alleen voor zover daar significante veranderingen in optreden) die naar verwachting de  $10^{-6}$  individueel risicocontour overschrijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de ligging van de risicocontouren zoals die voor de Luchthaven Schiphol zijn vastgesteld.

#### **4.7 Woon- en leefmilieu**

Ingegaan wordt op de sociale barrièrewerking en bereikbaarheid van bestemmingen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, amovering van woningen en bedrijven en mogelijke verbeteringen op het gebied van de verkeersveiligheid op bestaande routes.

#### **4.8 Ruimtegebruik**

De mogelijke gebruiksfuncties van het plangebied en de nabije omgeving worden globaal beschreven en middels een kaart gevisualiseerd. Aandacht wordt besteed aan de mate waarin deze functies worden gehinderd of onmogelijk gemaakt. Hierbij zal ook het bestaand lokaal ruimtelijk beleid worden betrokken.

### **5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN**

Door middel van een samenvattend overzicht worden de belangrijkste effecten en verschillen van de beschreven alternatieven in beeld gebracht. Een eventuele eindscoreningstabel wordt toegelicht. De weging van ongelijksoortige milieu-effecten wordt inzichtelijk gemaakt. De gevolgen worden daarbij gerelateerd aan de autonome ontwikkeling van het milieu. Waar mogelijk vindt de beoordeling plaats aan de hand van normen en streefwaarden van het milieubeleid.

### **6 LEEMTE IN KENNIS EN INFORMATIE**

Het MER bevat een overzicht van de leemten in kennis en informatie. Daarbij zal worden aangegeven waarom de betreffende informatie niet kan worden geleverd. Vermeld zal worden wat de betekenis de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming zal worden geïdentificeerd en niet onder de leemten in kennis worden vermeld.

### **7 SAMENVATTING**

De samenvatting van het MER is zelfstandig leesbaar en geeft aan een breed publiek de mogelijkheid om de in het MER beschreven milieugevolgen van de alternatieven te kunnen beoordelen. De samenvatting bevat ten minste de conclusies van het MER.

## NOTA VAN BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

De startnotitie m.e.r./aansluiting N201-A4 heeft van 19 mei tot 16 juni 1995 ter inzage gelegen. Voor een ieder bestond gelegenheid om opmerkingen te maken over de inhoud van de richtlijnen. Voorts zijn de wettelijke adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake het bevoegd gezag van advies te dienen. De bijlage bevat een overzicht van de insprekers en adviseurs die van deze gelegenheid gebruik hebben gemaakt.

Bij het opstellen van de richtlijnen zijn alle ontvangen inspraakreacties en adviezen in beschouwing genomen. Onderstaand overzicht geeft een indruk van de hoofdlijnen van de gemaakte opmerkingen en adviezen. In cursief wordt een toelichting gegeven dan wel gemotiveerd aangegeven waarom de betreffende reactie niet is verwerkt. Het ontbreken van deze tekst geeft aan dat de reactie impliciet dan wel expliciet in de richtlijnen is verwerkt.

### Algemeen

. De alternatieven kunnen voor derden financieel/economische gevolgen hebben. Ook dient te worden ingegaan op de financiering van het project.

*Het MER beperkt zich tot effecten op het milieu. Financieel/economische gevolgen en financiering van het project is derhalve geen onderdeel van het MER.*

*Opgemerkt wordt dat de ontwerp-streekplanuitwerking, het MER en de verkeersgegevens ter zijner tijd ter inzage worden gelegd. Ook zal er een hoorzitting worden gehouden.*

*Daarbij is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de inhoud van het (ontwerp)plan.*

. Verzocht wordt de m.e.r.-procedure zodanig in een tijdschema te plaatsen dat deze procedure kan worden ingepast in een versnelde uitvoering, waarbij ingebruikname kan plaatsvinden vóór die van de vijfde baan.

*Voor de m.e.r.-procedure en de procedure voor de streekplanuitwerking zijn termijnen gesteld, waarvan kan niet worden afgeweken. De provincie is echter van mening dat in dit geval de proceduretijd een versnelde uitvoering niet in de weg hoeft te staan. Van groot belang hierbij is de parallel-schakeling van procedures en tijdige financiering. Op dat laatste is nog geen enkel zicht.*

. Onduidelijk is hoe de alternatieven beoordeeld gaan worden.

*Ten aanzien van het probleemoplossend vermogen zullen in het MER criteria worden geëxpliciteerd. Milieu-effecten zullen waar mogelijk worden beoordeeld aan de hand van algemeen geldende normen en criteria van het milieubeleid.*

. Onduidelijk is hoe de tijdsplanning van het project zich verhoudt tot de aanleg van de Westrandweg en de reconstructie van de A4.

*De alternatieven zullen worden beoordeeld aan de hand van de situatie in het prognosejaar 2010. Tijdsplanning van het project is geen onderwerp van het MER*

### Probleemstelling en doel

. De capaciteit op de A4 tussen de N201 en de A44 is wellicht structureel ontoereikend, hetgeen de waarde van enkele zuidelijke oplossingen doet betwijfelen.  
*Dit zal uit verkeersberekeningen moeten blijken. De resultaten worden in het MER worden vermeld.*

. Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten.  
*De realiteitswaarde van de alternatieven wordt in eerste instantie bepaald door hun probleemoplossend vermogen ten aanzien van bereikbaarheid. De criteria worden in het MER geëxpliciteerd.*

. De berekening van de toekomstige verkeerssituatie moet ook een doorkijk geven van vijf à tien jaar na 2010. Op die manier kan worden aangegeven, of de oplossingen dan nog voldoen.  
*De ontwikkelingen op de langere termijn zijn hoogst onzeker, zodat een doorkijk na 2010 niet zinvol wordt geacht. In de onderhavige studie zal het pessimistische scenario moeten aantonen of de oplossingen voldoende robuustheid hebben.*

. Het is belangrijk inzicht te hebben in de relatie tussen deze studie en de studies N22 en de A9.

. De gegevens over de huidige verkeersstroom zullen zoveel mogelijk moeten worden gebaseerd op actuele tellingen.

### Alternatieven en varianten

. Teneinde de druk op het onderliggende wegennet op te lossen wordt voorgesteld de N201 ten noorden van Aalsmeer en Uithoorn om te leggen.  
*Deze studie beperkt zich tot de problematiek van de aansluiting van de N201 op de A4 en staat los van een eventuele omleiding. Wel zal in deze studie rekening worden gehouden met de verkeerseffecten van een eventuele omleiding. Hierbij zal worden verwezen naar het MER N201 omleiding Uithoorn.*

. Bij de uitwerking van de alternatieven dient rekening te worden gehouden met de inpassing van eventuele doelgroepstroken.

. De alternatieven dienen mede te worden beoordeeld op autokilometrage en het mogelijk genereren van nieuwe verkeersstromen. Zo kunnen in variant 2d relaties tussen de A4 via de Bennebroekerweg en de N22 met de A9 mogelijk worden.

. Oplossingen aan de zuidzijde van de N201 kunnen mogelijk strijdig zijn met het lokaal ruimtelijk beleid.

. Er dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

- . Aandacht moet worden besteedt aan de verkeersveiligheid. Uitgangspunt daarvoor is het beleid zoals verwoord in de in 1994 uitgebrachte nota "Duurzaam Veilig".
- . Gesuggereerd wordt een variant 3b te overwegen, waarbij de noordelijke parallelle verbinding wèl op de A5 maar niet op de A4 wordt aangesloten.
- . Aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 in variant 2d is een aantrekkelijke optie en kan mogelijk gecombineerd worden met aanvullende - minder ver gaande - ingrepen aan de noordzijde of ter plaatse van de N201.

### **Bestaande situatie en autonome ontwikkeling**

- . Er bestaat onduidelijkheid met betrekking tot de autonome ontwikkeling ten aanzien van de A4, het wegennet van de Haarlemmermeer, omlegging van de N201 en de ontwikkeling van bedrijfs- en kantoorlokaties.  
*Voor wat betreft de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van de partiële herziening van het Streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol. Voor zover daarnaast nog onduidelijkheden bestaan zullen de uitgangspunten voor de autonome ontwikkeling c.q. de mobiliteitsanalyse in overleg met de betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat worden vastgesteld.*

### **Milieu-effecten**

- . Het studiegebied moet zodanig worden begrensd dat de effecten van de alternatieven nog als substantieel kunnen worden gekwalificeerd.
- . In het MER dient te worden aangegeven wat de landschappelijke en ecologische effecten zijn op de 'Geniedijk'. Deze is in het kader van het Natuurbeleidsplan en PEHS aangewezen als natuurgebied. Ook vormt deze dijk een belangrijk element in het Uitwerkingsplan Groen in het kader van PMMS.
- . Er dient aandacht te worden besteedt aan de onderlinge bereikbaarheid van de gebieden ten noorden en ten zuiden van de N201 en de passage en veiligheid van langzaam verkeer en openbaar vervoer;
- . Significante veranderingen in leefniveauconcentraties van verontreinigende stoffen ten gevolge van het wegverkeer dient te worden bepaald.  
*De verandering in de verkeersintensiteit vormt een indicatie voor de verandering in leefniveauconcentraties van verontreinigende stoffen. Het aspect lucht bevat derhalve geen toegevoegde waarde voor de besluitvorming.*
- . Het aantal geluidgehinderden moet worden bepaald.
- . Het MER dient in te gaan op het groepsrisico.  
*Er is nog geen duidelijkheid waar en in welke dichtheden nieuwe woonbebouwing zal worden gerealiseerd. Hierover valt derhalve niets zinnigs te melden.*

## LIJST VAN INSPREKERS EN ADVISEURS

Nummer	Datum	Persoon/instantie	Plaats
1	01-06-95	Ministerie van Landbouw, Natuurbe- heer en Visserij, Directie Noordwest	Haarlem
2	14-06-95	Firma Kromhout & Zonen	Hoofddorp
3	14-06-95	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer
4	16-06-95	N.V. Luchthaven Schiphol	Luchthaven Schiphol
5	16-06-95	Kamer van Koophandel en Fabrieken	Haarlem
6	16-06-95	Bloemenveiling Aalsmeer	Aalsmeer
7	19-06-95	KLM, Facility Services	Luchthaven Schiphol
8	05-07-95	Gemeente Haarlemmermeer	Haarlemmermeer
9	07-07-95	Bedrijvenvereniging De Hoek	Hoofddorp
10	11-07-95	Schiphol Airport Development Com- pany	Luchthaven Schiphol
11	17-07-95	Commissie voor de milieu-effectrap- portage	Utrecht
12	20-07-95	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noordwest	Haarlem