VERGUNNING

OPBERGEN! 3382 1 Moeten 16 NOV. 1992 -1.777.13

| dienst | afdeling | bureau |
|---|---|---|
| Milieu & Water | 2 | A |
| ambtenaar [redacted] | toestel 3085 | datum 6-11-92 |

onderwerp
HW/Wgh/WLv
Revisievergunning NV Luchthaven Schiphol t.b.v. haar Inrichting te Haarlemmermeer

| | |
|---|---|
| Bureau | |
| Afdeling | ✓ |
| Directeur | X |
| GS-cie | |
| GS | |
| PS | |

aan de gs-commissie voor:
milieu

de gedeputeerden: | datum | paraaf

ontwerp-besluit
aan NV Luchthaven Schiphol de gevraagde vergunningen onder voorschriften te verlenen.

| voorbereid met: akkoord | ja | nee |
|---|---|---|
| eigen dienst | | |
| interdienstelijk | | |
| dienst afdeling | | |
| CBD | | |

financiële en/of personele consequenties

ruimte beschikbaar op begrotingspost nr.

| | datum | paraaf |
|---|---|---|
| bureauhoofd | 10/11 | [illegible] |
| afdelingshoofd | 10/11 | [illegible] |
| directeur | | |
| griffier (voorparaaf) | | |

toelichting
Zowel tegen aanvraag als ontwerp-beschikking zijn bezwaren ingebracht. Het is zo goed als zeker, dat ook beroep wordt ingesteld. Gem. Haarlemmermeer heeft toegezegd niet in beroep te zullen gaan.
Concept van de beschikking is vastgesteld in de LBB van 5/10 en in de Stuf Milieu.

vervolg z.o.z.

aanwijzingen voor afhandeling
SAARNE Spoed!
TVC: ob-revisievergunning.
SAARNE checken!! Wijzigingen
uiterste verzenddatum

| | datum | paraaf |
|---|---|---|
| tekstverwerking | 11/11 | [redacted] |
| getypt | 11/11 | |
| gecollationeerd | 12/11 | |

bijlage(n) bij uitgaande brief
Wijzigingen

aantekening gs-commissie

afschrift(en)
- zie ouB II besluit
[redacted]

besluit

| akkoord voor uitvoering griffier | datum |
|---|---|
| [redacted] | 10/11 |

registratie:
datum: 10/11 nummer 92-515061

overige registratienummers
zie inliggende lijst

werkelijke verzenddatum VERZONDEN 13 NOV. 1992

J.A. van Kemenade
C.J.N. Versteeg

CB4

Registratienummers:

1.777.13 / g2-400000 ✓
g2-401000 ✓
g2-401038 ✓
g2-401921 ✓
g2-401759 ✓
g2-401610 ✓
g2-401032 ✓
g2-401577 ✓
g2-402000 ✓
g2-401917 ✓
g2-401013 ✓
g2-404340 ✓
g2-401727 ✓
g2-401920 ✓
g2-402504 ✓
g2-401020 ✓
g2-405072 ✓
g2-405792 ✓
g2-405793 ✓

g2-406015 ✓
g2-405095 ✓
g2-405715 ✓
g2-405327 ✓
g2-405073 ✓
g2-405034 ✓
g2-404306 ✓
g2-405169 ✓
g2-403540 ✓
g2-401916 ✓
g2-402964 ✓

g2.403217

***Revisievergunning***

# Hinderwet
# Wet Luchtverontreiniging
# Wet Geluidhinder

# N.V. Luchthaven Schiphol

PROVINCIE
Noord-Holland

■ Dienst
Milieu en Water

***Revisievergunning***

# Hinderwet
# Wet Luchtverontreiniging
# Wet Geluidhinder

# N.V. Luchthaven Schiphol

*November 1992*

PROVINCIE
Noord-Holland
Dienst
Milieu en Water

Bezoekadres
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Postadres
Postbus 3088
2001 DB Haarlem

Telefoon 023-14 31 43
Telefax 023-14 38 30

Afdeling : Lucht, Veiligheid en Geluid

Nummer : 91.409314 Gemeentewaterleidingen Amsterdam

Behandelend ambtenaar : [redacted]

Nummer : 92.400008 N.V. Luchthaven Schiphol

Behandelend ambtenaar : [redacted]

Onderwerp:
bekendmaking ingevolge de
Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

**Publicatie d.d. 16 juli 1992 in de Staatscourant**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

maken, gelet op artikel 33, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, bekend, dat bij hen:

1. op 18 december 1991 een aanvraag is ingekomen van **Gemeentewaterleidingen Amsterdam** om een vergunning ingevolge de Hinderwet voor het oprichten etc. van een distributiepompstation voor drinkwater, waarin een pompgebouw, een noodstroomcentrale, drinkwaterreservoirs en een brandstofopslag, gelegen aan de Haarlemmerweg te Amsterdam;
2. op 2 januari 1992 aanvragen zijn ingekomen van **N.V. Luchthaven Schiphol** om nieuwe, de gehele inrichting omvattende, vergunningen (zgn. revisievergunningaanvragen) ingevolge de Hinderwet, de Wet inzake de luchterontreiniging en de Wet geluidhinder ten behoeve van haar in de gemeente Haarlemmermeer gelegen luchthaven

en dat door hen de beschikkingen op de aanvragen niet binnen de ingevolge artikel 43, eerste lid, geldende termijn van zeven maanden na de datum van de aanvragen zijn gegeven.

Haarlem, 16 juli 1992.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer:

vanaf station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 50, 51, 71, 72, 90, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 125, 140, 174, 175, 176 en 191 van Centraal Nederland; vanaf Zandvoort en Heemstede/ Aerdenhout of Amsterdam buslijn 80 van de NZH.

[redacted]

PROVINCIE
Noord-Holland
Dienst
Milieu en Water

Bezoekadres
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Postadres
Postbus 3088
2001 DB Haarlem

Telefoon 023-14 31 43
Telefax 023-14 38 30

Afdeling : Lucht, Veiligheid en Geluid
Nummer : 92.400008
Behandelend ambtenaar : [redacted]

Publicatie d.d. : 25 juni 1992 in:
1. de Staatscourant;
2. het Witte Weekblad;
3. de Hoofddorpse Courant;
4. de Aalsmeerder Courant;
5. het Amstelveens Weekblad.

Onderwerp:
bekendmaking ingevolge de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

maken, gelet op artikel 24, tweede lid onder c van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, bekend, dat zij het voornemen hebben om **positief te beschikken** op de aanvragen van **N.V. Luchthaven Schiphol** om nieuwe, de gehele inrichting omvattende, vergunningen (zgn. revisievergunningaanvragen) ingevolge de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder ten behoeve van haar in de gemeente Haarlemmermeer gelegen luchthaven.

Een exemplaar van de ontwerp-beschikking ligt met een exemplaar van de aanvragen en andere daarop betrekking hebbende stukken op werkdagen, gedurende zes weken, vanaf vrijdag, 26 juni 1992, ter inzage tijdens de kantooruren:
- bij de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland, Houtplein 33 te Haarlem;
- bij de Dienst Openbare Werken en Milieu van de gemeente Haarlemmermeer, Sector Milieu, Burgemeester Pabstlaan 10 te Hoofddorp, **van 08.30 uur tot 12.30 uur.**

**In verband met de vakantieperiode zal de bezwarentermijn van twee weken worden verlengd met vier weken (tot en met 7 augustus 1992).**

Tevens liggen de stukken, buiten de kantooruren, ter inzage in de Openbare Bibliotheek, Dijk Tromplein 2 te Hoofddorp op
**maandag en donderdag van 14.00 uur tot 17.30 uur**
**en van 18.30 uur tot 21.00 uur;**
**dinsdag en woensdag van 10.00 uur tot 17.00 uur;**
**vrijdag en zaterdag van 10.00 uur tot 13.00 uur.**

Gedurende zes weken, gerekend vanaf bovenvermelde datum kunnen de aanvrager, alsmede degenen die schriftelijk en/of mondeling bezwaren hebben ingebracht naar aanleiding van bovengenoemde aanvragen en een ieder die aantoont, dat hij/zij daartoe redelijkerwijs niet in staat is geweest, schriftelijk bezwaren inbrengen tegen de ontwerp-beschikking.

- Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan: -

Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan:
het College van
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
Postbus 123,
2000 MD HAARLEM.

Degene die een bezwaarschrift indient, kan tevens verzoeken zijn/haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken.
Het verzoek daartoe dient tegelijkertijd met het bezwaarschrift te worden ingediend.

**Haarlem, 25 juni 1992.**

PROVINCIE
Noord-Holland

Dienst
Milieu en Water

Bezoekadres
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Postadres
Postbus 3088
2001 DB Haarlem

Telefoon 023-14 38 00
Telefax 023-14 38 30

Afdeling : Lucht, Veiligheid en Geluid
Nummer : 92.400008
Behandelend ambtenaar : [redacted]

Publicatie d.d. : 13 februari 1992 in:
1. de Staatscourant;
2. het Witte Weekblad;
3. de Hoofddorpse Courant;
4. de Aalsmeerder Courant;
5. het Amstelveens Weekblad.

Onderwerp:
bekendmaking ingevolge de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

maken bekend, dat:

I. gelet op artikel 12 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, ter vervanging van de onder II. vermelde vergunningaanvragen op 2 januari 1992 bij hen zijn binnengekomen aanvragen om nieuwe, de gehele inrichting omvattende vergunningen (zgn. revisievergunning-aanvragen) op grond van de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder van **N.V. Luchthaven Schiphol** ten behoeve van haar in de gemeente Haarlemmermeer gelegen luchthaven;

II. de **N.V. Luchthaven Schiphol** ons college bij brief d.d. 30 december 1991 heeft medegedeeld:
   a. de op 4 maart 1991 binnengekomen aanvragen om revisievergunningen ingevolge de Hinderwet en de Wet inzake de luchtverontreiniging **in te trekken alsmede**
   b. de op 24 mei 1991 binnengekomen aanvragen om vergunningen ingevolge de Hinderwet en de Wet inzake de luchtverontreiniging voor het uitbreiden en wijzigen van haar luchthaven door uitbreiding van het Stationsgebouw in westelijke richting (Stationsgebouw West), een pier voor het afhandelen van vliegtuigen, de E-pier en een aansluitend gebied tussen het oude en het nieuwe Stationsgebouw (CD-gebied) **in te trekken.**

- Exemplaren van de aanvragen -

Exemplaren van de aanvragen en van andere daarop betrekking hebbende stukken liggen op werkdagen, gedurende een maand, gerekend vanaf vrijdag, 14 februari 1992, ter inzage tijdens de kantooruren:

- bij de Dienst Milieu en Water
  van de provincie Noord-Holland,
  Houtplein 33 te Haarlem;
- bij de Dienst Openbare Werken en Milieu
  van de gemeente Haarlemmermeer,
  Sector Milieu, Burgemeester Pabstlaan 10 te Hoofddorp,
  **van 08.30 uur tot 12.30 uur.**

Tevens liggen de stukken, buiten de kantooruren, ter inzage in de Openbare Bibliotheek, Dick Tromplein 2 te Hoofddorp op

| | |
|---|---|
| **maandag en donderdag** | **van 14.00 uur tot 17.30 uur** |
| **en** | **van 18.30 uur tot 21.00 uur;** |
| **dinsdag en woensdag** | **van 10.00 uur tot 17.00 uur;** |
| **vrijdag en zaterdag** | **van 10.00 uur tot 13.00 uur.** |

Desgewenst kan na telefonische afspraak met de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland (telefoon: 023-143143) mondelinge toelichting op de stukken worden verkregen.

Een ieder heeft de gelegenheid gemotiveerde bezwaren in te brengen tegen het verlenen van de gevraagde vergunningen:

a) schriftelijk binnen een maand, gerekend vanaf bovenvermelde datum.
   Het bezwaarschrift moet worden gericht aan:
   het College van
   Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
   Postbus 123,
   2000 MD HAARLEM.
   Degene die een bezwaarschrift indient, kan tevens verzoeken zijn/haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken.
   Het verzoek daartoe dient tegelijkertijd met het bezwaarschrift te worden ingediend;

b) mondeling tijdens de openbare zitting die op **donderdag, 5 maart aanstaande, 's ochtends om 09.30 uur** zal worden gehouden in één der zalen van het Raadhuis van Haarlemmermeer (zie monitor), Raadhuisplein 1 te Hoofddorp.

**Haarlem, 13 februari 1992.**

Dienst Milieu en Water
Bureau Lucht en Veiligheid
Kenmerk: WBLV
Datum: januari 1991

**PROCEDUREFORMULIER**

1. Bedrijfs-/volgnummer : 03742
2. Milieucoördinator : [redacted]
3. Naam bedrijf : N.V. Luchthaven Schiphol

   Contactpersoon : [redacted]

   Adres/plaats inrichting : Postbus 7501
   1118 ZG Luchthaven Schiphol
4. Aard van activiteit :
5. Wettelijke regeling : Hw/Wgh/Wlv
6. Soort vergunning : revisie/~~uitbr./wijz./opr./art. 33/26~~

**In te vullen door MC bij vaststelling in WBLV**

7. Vooradvies gehouden : ~~ja~~/nee datum:
8. Binnenkomst aanvraag (datum) : 2 januari 1992
9. Ontvankelijkheidsverklaring in WBLV (datum) : 27 januari 1992
10. Leges (berekening)

    1. installatiekosten x 1/2/2,25 promille (zie tabel ommezijde) f 93.240,-
    2. f 1,04 per m2 zgn. "open opslag" f .....
    3. f 1,04 per strekkende meter weg/circuitlengte f .....

    (ad 2 en 3 maximaal f 11.396,--)

    4. wijziging/intrekking (art. 33/26) per voorschrift f 518,-- f .....
    5. publikatiekosten: kp = f 1.160,-- np en vp = f 1.740,-- f 1.740,-

    (altijd in rekening brengen (ook bij gemeentelijke inrichtingen))

    +

totale leges f 94.980,- *) 202

X.O.X.

11. Hoorzitting houden : ja/~~nee~~ in week:

12. Streefdatum ontwerp-beschikking in WBLV : medio mei 1992

13. Streefdatum definitieve beschikking in WBLV :

| tabel installatiekosten | minimum | maximum |
|---|---|---|
| Hinderwet | f 1036,- | 63.714,- |
| WGH | f 1036,- | 8.290,- |
| WLV | f 1036,- | 32.116,- |
| Gecombineerd | f 2072,- | 93.240,- |

*) Voor de ingetrokken vergunningaanvragen van 28/2/91 resp. 21/5/1991 is voor ieder het maximale legesbedrag betaald. Afgesproken is met NVLS de te betalen leges kosten hiermee te verrekenen en het overschot op de rekening van NVLS te storten.

PROVINCIE
Noord-Holland
Dienst
Milieu en Water

Bezoekadres
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Postadres
Postbus 3088
2001 DB Haarlem

Telefoon 023-14 31 43
Telefax 023-14 38 30

Vergunningen zijn verleend:
d.d. : 10 november 1992
onder nummer : 92-515061

Onderwerp:
bekendmaking ingevolge de
Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Afdeling : Lucht, Veiligheid
en Geluid
Nummer : 92-400008
Behandeld door : [redacted]

**BEKENDMAKING**

Publicatie d.d.: **26 november 1992** in:
1. de Staatscourant
2. het Witte Weekblad
3. de Aalsmeerder Courant
4. het Amstelveens Weekblad (advertentie-editie)

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

maken, gelet op artikel 31 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, bekend, dat zij vergunningen (zgn. revisie-vergunningen) ingevolge de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder hebben verleend aan **N.V. Luchthaven Schiphol** ten behoeve van haar in de gemeente Haarlemmermeer gelegen inrichting, te weten een luchthaven.

De beschikking en alle daarop betrekking hebbende stukken liggen op werkdagen, gedurende een maand, gerekend vanaf vrijdag, **27 november 1992** ter inzage tijdens de kantooruren:
- bij de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland, Houptplein 33, t.o. kamer 3045, te Haarlem en
- bij de Dienst Openbare Werken en Milieu van de gemeente Haarlemmermeer, Sector Milieu, Burgemeester Pabstlaan 10 te Hoofddorp,
**van 08.30 uur tot 12.30 uur.**

Bereikbaarheid per openbaar vervoer:

vanaf station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 4, 6, 8, 50, 51, 71, 72, 90, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 125, 140, 174, 175, 176 en 191 van Centraal Nederland; vanaf Zandvoort en Heemstede/ Aerdenhout of Amsterdam buslijn 80 van de NZH.

Tevens liggen de stukken, buiten de kantooruren, ter inzage in de Openbare Bibliotheek, Dick Tromplein 2 te Hoofddorp op:
**maandag en donderdag van 14.00 uur tot 17.30 uur**
**en van 18.30 uur tot 21.00 uur;**
**dinsdag en woensdag van 10.00 uur tot 17.00 uur;**
**vrijdag en zaterdag van 10.00 uur tot 13.00 uur.**

MW 26

In uw antwoord graag datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Desgewenst kan na telefonische afspraak met de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland (telefoon: 023-143898) mondelinge toelichting op de stukken worden verkregen.

Voor beroepsmogelijkheden wordt verwezen naar de beschikking.

**Haarlem, 26 november 1992.**

PROVINCIE
Noord-Holland

Gedeputeerde Staten

Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Postadres
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Telefoon 023-14 31 43
Telefax 023-31 44 82
Telex 41736 PBNH

Datum 10 november 1992 nr. 92-515061

Onderwerp

Behandelende dienst Milieu en Water | Telefoon 023 -143885 | Afdeling 2A

Behandeld door [redacted] | Uw kenmerk | Bijlage(n)

VERZONDEN 1 3 NOV. 1992

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

gelezen hebbende de:
- gecombineerde aanvraag van NV Luchthaven Schiphol, Postbus 7501, 1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL (hierna: NVLS) van 30 december 1991, ingekomen 2 januari 1992, om nieuwe, de gehele inrichting omvattende, vergunningen (zogenaamde revisievergunningen), ingevolge de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder, ten behoeve van haar te Haarlemmermeer gelegen inrichting, te weten een lucht haven;
- bij bovenaangehaalde aanvraag gevoegde aanbiedingsbrief, waarin gemeld wordt dat een tweetal nog in procedure zijnde aanvragen (de op 4 maart 1991 ingediende aanvraag revisievergunningen Hinderwet/Wet inzake de luchtverontreiniging en de op 24 mei 1991 ingediende uitbreidings-/wijzigingsaanvraag Hinderwet/Wet inzake de luchtverontreiniging (Stationsgebouw-west), worden ingetrokken;

overwegende, dat ten aanzien van de aanvraag aan de desbetreffende artikelen van hoofdstuk 3 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne toepassing is gegeven;

dat binnen de daarvoor in artikel 18 van die wet gestelde termijn bezwaren zijn ingebracht door:

1. Milieufederatie Noord-Holland te Zaandam, mede namens de Stichting Natuur en Milieu te Utrecht;
2. Milieu Bescherming Oude Meer Schiphol te Oude Meer;
3. [redacted] te Amstelveen;
4. Dorpsvereniging Badhoeve te Badhoevedorp;
5. [redacted] te Amstelveen;
6. Vereniging van Ingelanden te Lijnden;
7. [redacted] te Alphen aan de Rijn;
8. Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol te Spaarndam;
9. Buurtvereniging "Nieuwe Meer" te Badhoevedorp;
10. Vereniging "Geen Uitbreiding Vliegveld Schiphol" te Aalsmeer;

De provincie heeft vijf diensten:
Centrale Bestuursdienst
Milieu en Water
Ruimte en Groen
Wegen, Verkeer en Vervoer
Welzijn, Economie en Bestuur



Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Vanaf station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 71, 72, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 140, 174, 176 en 191 van Centraal Nederland

11. de gemeente Amstelveen;
12. de gemeente Haarlemmermeer;
13. Nieuw Groen '90, mede namens Vereniging van opstalhouders in Haarlemmermeer;

dat de meeste reclamanten in hun bezwaarschrift melding maken van het handhaven van door hen reeds in eerdere vergunningprocedures ingebrachte bezwaren;

dat in de hieronder opgenomen samenvatting van de ingebrachte bezwaren c.q. opmerkingen hiermede zoveel mogelijk rekening is gehouden;

dat de bezwaren c.q. opmerkingen vervolgens als volgt kunnen worden samengevat:

Algemeen:

1. bouw aankomsthal maakt verdere - noodzakelijke - uitbreiding van het treinemplacement onmogelijk; afhandeling van de verwachte toename van het aantal treinreizigers zal hierdoor onmogelijk worden;

2. andere vliegvelden besteden meer aandacht aan milieueffecten (bijvoorbeeld Zürich; proefdraaien tijdens de nachtelijke uren is daar alleen toegestaan met zogenaamde Silencers);

3. alvorens vergunningen worden afgegeven dient eerst een Milieu-effectrapport (zogenaamde MER) gemaakt te worden; in deze MER dienen alle aspecten te worden meegenomen; niet duidelijk is waarom de onderhavige vergunningprocedure niet is meegenomen in de Integrale MER (IMER);

4. toezicht op de naleving dient te geschieden door een onafhankelijke instantie; ter uitvoering dient een vast en automatisch meet- en registratiesysteem te worden opgesteld;

5. de milieugevolgen van de inrichting vormen een zware belasting voor de bevolking in de regio, met alle gevolgen van dien voor de volksgezondheid; uit onderzoek blijkt reeds een hoger percentage kankergevallen dan het landelijk gemiddelde; dit percentage zal verder stijgen indien NVLS vergunning krijgt om verder uit te breiden;

6. vooruitlopend op vergunningverlening wordt telkenmale reeds aangevangen met bouwwerkzaamheden;

7. het beleid van de verschillende overheden is slechts gericht op het bevorderen van het luchtvaartverkeer; klachten worden derhalve niet serieus genomen;

8. de inspraak in het kader van het zogenaamde Plan van Aanpak Schiphol is één grote farce; het milieu komt slechts zeer summier aan de orde; mogelijkheden tot vermindering van de luchtverontreiniging moeten volgens het plan worden gezocht bij het wegverkeer en de industrie; beslissingen staan vaak al van tevoren vast en zijn volledig gericht op het bevoordelen van de luchtvaart;

9. niet duidelijk is waarom voor de proefdraaiplaatsen niet gekozen is voor gunstigere alternatieven;

10. sancties op niet-naleving van de voorschriften dienen in de vergunning te worden vastgelegd;

m.b.t. de aanvraag:

11. aanvraag is te summier; onvoldoende wordt ingegaan op cumulatie van effecten (alleen geluid van proefdraaien en warmtekrachtcentrales en niet van het verkeer, proefdraaien KLM/Fokker), toekomstige ontwikkelingen qua geluid, externe veiligheid; ook wordt geen inzicht gegeven in platformactiviteiten, de-icing, brandstoftransport, etc;

12. aanvraag dient alle activiteiten op luchthaven te bevatten, omdat alleen dan integrale afweging van alle milieueffecten mogelijk is; uitgegaan dient te worden van een zo groot mogelijke inrichting;

13. de in de aanvraag opgenomen omschrijving van de "inrichting" is onduidelijk; hierdoor zijn enkele gebouwen opgenomen die geen onderdeel uitmaken van de onderhavige inrichting (bijvoorbeeld Hangar 6); in de beschikking dient duidelijk te worden aangegeven op welke (gedeelten van) gebouwen de vergunning betrekking heeft;

14. veel van de in het milieubeleidsplan van NVLS en het Plan van Aanpak Schiphol opgenomen maatregelen (beperken taxiën vliegtuigen, beperken dienstverkeer, normering aantal parkeerplaatsen, etc.) zijn niet in de aanvraag opgenomen; gevreesd wordt dat van al deze voornemens niet veel terecht zal komen;

15. in Staatscourant d.d. 18 januari 1992 is bekend gemaakt dat niet binnen de wettelijke termijn van 7 maanden op aanvraag van NVLS d.d. 18 juni 1991 kon worden beschikt; niet duidelijk is hoe deze aanvraag zich verhoudt met onderhavige aanvraag; dit geldt evenzeer voor de inmiddels verleende Wgh-vergunning voor het proefdraaien;

m.b.t. veiligheid:

16. voor de aanvoer van kerosine dient een pijpleiding te worden aangelegd; aanvoer per schip is niet langer aanvaardbaar;

m.b.t. oppervlaktewater:

17. de Wet verontreiniging oppervlaktewateren is jarenlang door KLM, NVLS en Fokker overtreden; jarenlang is ongezuiverd afvalwater geloosd in de Ringvaart;

m.b.t.geluid:

18. onaanvaardbare geluidoverlast in de avond- en nachtperiode, alsmede op zon- en feestdagen als gevolg van het proefdraaien; proefdraaien op genoemde dagen dient verboden te worden;

19. vergunning wordt gevraagd voor één proefdraaiplaats terwijl op het terrein van de inrichting reeds 12 andere proefdraaiplaatsen aanwezig zijn;

20. onjuist wordt het geacht dat tijdens bepaalde windrichtingen met bepaalde motoren ter voorkoming van stall buiten de afgeschermde test-plaatsen gewerkt mag worden;

21. door de geluidbelasting daalt de waarde van eigen huizen;

22. het optreden van zogenaamde stall wordt als argument aangevoerd om uit te wijken naar de niet-afgeschermde holdings; gelet op de veroorzaakte overlast bij proefdraaien aldaar is bestudering van dit probleem wenselijk;

23. op de naleving van de geluidvoorschriften dient frequenter te worden toegezien dan 2 keer per jaar;

24. vergunningprocedures duren veelal jaren, gedurende welke periode de vergunningaanvragers zonder vergunning hun gang mogen gaan;

25. er is geen garantie dan niet op meerdere lokaties tegelijk wordt proefgedraaid; in dat geval zullen de normen zeker worden overschreden;

26. vergunningverlening vooruitlopend op de zonering is niet aanvaardbaar;

27. het gebruik van de holdings is onaanvaardbaar daar deze te dicht bij woonkernen zijn gelegen;

28. de afgeschermde proefdraaiplaats dient optimaal benut te worden zodat gebruik holdings geperkt blijft;

29. door de keuze van lokatie van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats zal de geluidoverlast in Amstelveen als gevolg van het proefdraaien toenemen;

30. aangezien de Wgh-vergunning voor het proefdraaien nog niet van kracht is, geschiedt het proefdraaien thans nog zonder vergunning;

31. de uitspraak van de Raad van State op de ingestelde beroepen (tegen Wgh-vergunning proefdraaien) zal nog geruime tijd op zich laten wachten; tot die tijd is niet duidelijk onder welke condities het proefdraaien is toegestaan; met het beschikken op de onderhavige aanvraag revisievergunning dient gewacht te worden tot de beslissing van de Raad van State;

32. beoordeling dient niet beperkt te blijven tot lawaai van proefdraaien en warmtekrachtcentrales maar ook betrekking te hebben op grondlawaai van vliegtuigen (warmdraaien, starten en landen, taxiën), lawaai van verkeer, cumulatie-effecten proefdraaien Fokker/KLM; gewezen wordt op jurisprudentie Raad van State.;

33. proefdraaien op de onafgeschermde en zonder geluidbeperkende maatregelen voorziene holdings is onaanvaardbaar;

34. in de vergunning dient verbod op proefdraaien op holdings tijdens de avond- en nachtperiode te worden opgenomen; een dergelijk verbod is overigens in overeenstemming met eigen milieubeleidsplan NVLS;

35. de geluidoverlast is dermate groot (en met name in de nachtperiode) dat wonen in Badhoevedorp en omgeving bijna onmogelijk is;

36. gelijktijdig gebruik van de verschillende proefdraailokaties is, gelet op de geluidoverlast, zeker tijdens de avond- en nachtperiode onaanvaardbaar;

37. uitgezocht dient te worden welke gevolgen het proefdraaien heeft op de geluidbelasting in en rond woningen, in combinatie met het overige vliegtuiglawaai/wegverkeerslawaai, etc. (een en ander conform recentelijke uitspraak Raad van State);

38. proefdraaien op de niet-afgeschermde holdings 27 (Amstelveen), 19L (Badhoevedorp) en 01R (Aalsmeer) moet worden uitgesloten; de afstand tot de woonbebouwing is te gering; het gebruik van "Centrum" of "14/32" moet uitkomst kunnen bieden, mits een en ander goed gepland wordt;

39. in verband met de geluidoverlast dient in de vergunning te worden opgenomen dat vliegen tijdens de nachtperiode en vliegen boven woonwijken niet is toegestaan; tevens moeten de zogenaamde wachtroutes boven de Noordzee gelegen zijn en dient het aanvliegen bij landingen zo hoog mogelijk plaats te hebben;

40. van het op vol vermogen proefdraaien tussen 05.00 en 06.00 uur wordt de meeste overlast ondervonden; ook na 06.00 uur wordt de nachtrust telkenmale verstoord; proefdraaien tussen 00.00 en 07.00 uur dient derhalve te worden verboden;

41. gevreesd wordt dat vervanging van oude "lawaaiige" vliegtuigen door nieuwe "stille" vliegtuigen langzamer zal verlopen dan de toename van het vliegverkeer; de geluidbelasting zal hierdoor verder toenemen en zeker vanuit een oogpunt van volksgezondheid onaanvaardbaar worden;

42. tijdens drukke perioden zijn vaak 2 startbanen tegelijk in gebruik, hetgeen niet is toegestaan; ook zijn er 's nachts veel meer vliegbewegingen op de Zwanenburgbaan dan toegestaan;

43. de Wet geluidhinder beschouwd de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur als de nachtperiode en niet zoals in de aanvraag aangegeven de periode van 24.00 uur tot 06.00 uur;

44. niet duidelijk is hoe geluidoverlast als gevolg van zowel het vliegen als het taxiën en proefdraaien op de grond wordt beperkt;

m.b.t. luchtverontreiniging:

45. ook met betrekking tot luchtverontreiniging is sprake van cumulatieeffecten (uitlaatgassen vliegtuigen en verkeer); conform actieplan stank zal ook NVLS moeten voldoen aan verplichting in 2000 niet meer dan 12% gehinderden en geen ernstige hinder meer;

46. energetisch rendement, mate toepassing warmtekrachtkoppeling en NOx-uitworp verwarmingsketels is onduidelijk; NOx-reiniging moet worden toegepast; de in de aanvraag aangegeven emissies zijn veel te hoog;

47. koelmiddelen die bedreiging vormen voor ozonlaag en bijdragen aan broeikaseffect mogen niet worden toegestaan;

48. gebruik van halonen als brandblusmiddelen is eveneens om hierboven vermelde reden niet acceptabel;

49. gebruik van elektrische verwarming in wegdek van op- en afritten dient om rendementsredenen te zijn uitgesloten danwel te worden vervangen door alternatieven met een groter energetisch rendement;

50. gelet op de mate van luchtverontreiniging bij het proefdraaien dient verbod op proefdraaien te worden opgenomen bij ongunstige windrichtingen (richting woonwijken);

51. onderzoek dient te worden verricht naar de luchtkwaliteit rond Schiphol; door de steeds verdergaande uitbreidingen zal de kwaliteit ook steeds verder verslechteren;

52. niet duidelijk is op welke wijze de veroorzaakte luchtverontreiniging (zowel in de lucht door het vliegen van de vliegtuigen, als op de grond door taxiën, verkeer, etc.) wordt teruggebracht;

53. niet duidelijk is hoe stankoverlast als gevolg van luchthaven gebonden activiteiten (brandstofoverslag, taxiën, etc.) wordt teruggebracht;

m.b.t.bodemverontreiniging:

54. niet duidelijk is hoe reeds bestaande bodemverontreiniging als gevolg van de op de inrichting plaatshebbende activiteiten wordt weggenomen;

55. niet duidelijk is hoe bodemverontreiniging als gevolg van depositie van schadelijke stoffen (roet, etc.) bij af- en aanvliegroutes wordt voorkomen c.q. wordt weggenomen;

overwegende vervolgens, dat hun college (gedeputeerde staten) met betrekking tot de in de onderhavige vergunningaanvraag opgenomen omschrijving van de inrichting "Luchthaven Schiphol" de uitdrukkelijke behoefte gevoelt het volgende als ambtshalve toelichting op te nemen:

Zoals ook reeds aangegeven in de Wgh-vergunning voor het proefdraaien, zijn gedeputeerde staten duidelijk voorstander van een zo ruim mogelijke interpretatie van het begrip "Inrichting Luchthaven Schiphol". Zowel uit milieuhygiënisch als uit pragmatisch oogpunt bezien hebben zij ernstige bezwaren tegen een vergaande versnippering en in het kader van de onderhandelingen met het bedrijf met betrekking tot de vorige - thans ingetrokken - aanvraag revisievergunning is dit gegeven dan ook steeds uitgangspunt geweest. Zoals wellicht bekend is door een uitspraak van de Raad van State inzake een KLM-werkplaats in het Stationsgebouw de gekozen opzet echter als niet correct aangemerkt en is ten aanzien van de "inrichting luchthaven Schiphol" in die zin een begrenzing aangegeven, dat alleen activiteiten onder de vergunningen van NVLS gebracht kunnen worden waarover de NVLS ook directe zeggenschap heeft.
Gedeputeerde staten zagen zich door deze uitspraak genoodzaakt opnieuw met NVLS in overleg te treden om te komen tot een nieuwe aanvraag revisievergunning. Handhaving van de reeds in procedure zijnde aanvraag revisievergunning werd niet wenselijk geacht, omdat duidelijk was dat in beroep de op die aanvraag gebaseerde beschikking zeker vernietigd zou worden.

In de nieuwe onderhandelingen is het streven om te komen tot een zo ruim mogelijke interpretatie van het begrip "Inrichting Luchthaven Schiphol" onverkort gehandhaafd.
Met inachtneming van bovenvermelde uitspraak is vervolgens in overleg met NVLS gekozen voor een opzet, waarbij in de aanvraag alle NVLS-gebouwen/voorzieningen c.q. het volledige NVLS-terrein zijn opgenomen, onder de uitdrukkelijke vermelding dat de aanvraag alleen betrekking heeft op die activiteiten (zowel vergunningplichtig als niet-vergunningplichtig), die vallen onder directe verantwoordelijkheid/zeggenschap van NVLS. Vergunningplichtige activiteiten door derden (waarover NVLS geen directe zeggenschap heeft, noch directe verantwoordelijkheid draagt) vallen (ook al hebben zij plaats binnen een NVLS-gebouw) derhalve niet onder de vergunning en hiervoor zullen dus aparte vergunningen moeten worden afgegeven.
Is derhalve in een zogenaamde NVLS-gebouw sprake van een centrale voorziening, dan heeft de aanvraag alleen daarop betrekking. De door derden in dat gebouw uitgevoerde vergunningplichtige activiteiten vallen niet onder de onderhavige vergunning.
Hiervoor zullen zij eigen vergunningen moeten aanvragen en voor naleving van de hen bij die vergunningen opgelegde voorschriften zijn ook alleen zij verantwoordelijk.

Hoewel gedeputeerde staten zich er terdege van bewust zijn dat ook op deze opzet, mede gelet op het complexe karakter van de onderhavige inrichting, valt af te dingen, zien zij, zeker gezien de noodzaak om nu eindelijk eens aan alle versnippering een einde te maken, deze oplossing toch als de best haalbare. Mede omdat ook elke andere oplossing op bezwaren stuit, hebben zij voor bovenvermelde opzet gekozen. Mochten zich, zoals gevreesd wordt, in de toekomst inderdaad met betrekking tot de afbakening van de diverse inrichtingen onduidelijkheden voordoen, dan zien gedeputeerde staten geen beletsel om per geval in onderling overleg tot een oplossing te komen.

dat vervolgens ten aanzien van de bezwaren/opmerkingen het volgende kan worden overwogen/opgemerkt:

in het algemeen:
Duidelijk komt in de bezwaren/opmerkingen naar voren de wens van reclamanten om in het kader van de onderhavige aanvragen een relatie te leggen tussen de milieugevolgen (zowel in de lucht, als op de grond) van het vliegverkeer en de overige activiteiten op de luchthaven.
Hoewel gedeputeerde staten zich deze wens zeer goed kunnen indenken, zien zij daartoe - zeker voor wat betreft het geluidaspect van het luchtverkeer- niet de wettelijke mogelijkheden. Niet de onderhavige wetten, maar de Luchtvaartwet geeft regels met betrekking tot het geluidaspect van het luchtverkeer (waaronder ingevolge de luchtvaartwet moet worden verstaan: alle luchtvaarttuigen die zich in de lucht bevinden of op een terrein ingericht voor het opstijgen en landen en de daarmede verband houdende bewegingen op de grond van luchtvaartuigen). Proefdraaien van vliegtuigen valt hier niet onder en de milieugevolgen hiervan kunnen dan ook wel in het kader van de vergunningverlening worden betrokken. De door reclamanten aangehaalde "nieuwe" jurisprudentie (uitspraak Vrz. Afd.geschillen van bestuur v/d Raad van State d.d. 20 juli 1989, nr.38, inzake helicoptervluchten Epe) vermag - zeker nu in de hoofdzaak omtrent deze kwestie geen uitspraak is gedaan - naar hun mening niet te leiden tot wijziging van het gangbare standpunt in deze.

Ook voor wat betreft het aspect luchtverontreiniging is het naar de mening van gedeputeerde staten niet mogelijk om in het kader van de onderhavige vergunningen aan de vliegtuigen eisen te stellen. Wel zou naar hun mening voor wat betreft de activiteiten van de vliegtuigen aan de grond eventueel gedacht kunnen worden om in het kader van het beperken c.q. voorkomen van de indirecte gevolgen van een inrichting beperkingen op te leggen (bijvoorbeeld indien door de activiteiten met vliegtuigen de luchtkwaliteit in het directe gebied zodanig zou zijn dat in wettelijke regelingen opgenomen luchtkwaliteitseisen worden overschreden). Hiervan is echter geen sprake. Daar komt bij dat onderzoek heeft aangetoond, dat het weg- en vliegverkeer met betrekking tot de inrichting minder dan 10% bijdraagt aan de totale luchtverontreiniging (welke vergelijkbaar is met een druk stedelijk gebied) in het betreffende gebied. Duidelijk moge zijn, dat beperkingen aan het verkeer (en dan met name voor wat betreft de bewegingen op de grond) slechts een zeer gering effect zullen hebben op de luchtkwaliteit en een en ander rechtvaardigt naar de mening van gedeputeerde staten vooralsnog dan ook zeker geen beperking van dat verkeer. Wel hebben gedeputeerde staten gemeend om in het kader van de onderhavige vergunning verplicht onderzoek te moeten opleggen naar de mogelijkheden tot beperking van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door vliegtuigen, als gevolg van activiteiten op het luchthaventerrein (zie voorschrift 7.4).

in het bijzonder:

Ad 1.
Dit bezwaar is naar de mening van gedeputeerde staten niet terecht, omdat bij de uitbreiding van het stationsgebouw en de voorbereiding van de bebouwing van het middenterrein wel degelijk rekening gehouden is met in de toekomst noodzakelijk geachte uitbreiding van het treinverkeer onder de luchthaven.

ad 2.
Ook dit bezwaar achten gedeputeerde staten niet geheel terecht. In het kader van de onderzoekingen met betrekking tot de afgeschermde proefdraaiplaats zijn in gezamenlijk overleg alle mogelijke geluiddempende maatregelen onderzocht, zo ook de mufflers (silencers) op Zürich en de proefdraaihangar in Düsseldorf.
Al deze mogelijkheden bleken uiteindelijk minder effectief dan de gekozen oplossing bij Schiphol, waardoor ook die oplossingen uitwijken naar onafgeschermde holdings noodzakelijk zouden maken.

ad 3.
Noch de bestaande inrichting, noch de in de onderhavige aanvraag opgenomen uitbreidingen/wijzigingen worden in het Besluit Milieu-effectrapportage (Stb. 1987, 278) als MER-plichtige activiteiten aangemerkt, weshalve voor het verlangen van een MER dan ook geen aanleiding bestaat.
Wat betreft het IMER het volgende.
Zoals wellicht bekend, is het Plan van Aanpak Schiphol een uitvloeisel van het in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening en andere regeringsplannen geformuleerde beleid voor Schiphol en omgeving, met als doel aan te geven op welke wijze aan het in genoemde nota verwoorde beleid gestalte kan worden gegeven. Genoemd plan heeft vervolgens als basis gediend voor een door de direct betrokken partijen (Rijk, provincie, gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en NVLS) te sluiten eindconvenant, waarmee partijen zich verbinden - ieder binnen hun respectievelijke verantwoordelijkheden - aan de in het plan aangegeven stappen.
Voor een aantal te nemen stappen is een zogenaamd Milieu-effectrapport noodzakelijk en om deze stappen in hun onderlinge samenhang te kunnen beoordelen, is besloten te komen tot een Integrale MER (IMER). De procedure hiervoor loopt momenteel.
Aangezien de onderhavige vergunningaanvraag (revisievergunningen) geen uit bovenvermeld plan voortvoeiende ontwikkeling is, is van een directe koppeling met het IMER dan ook geen sprake.

ad 4.
Toezicht op de naleving van door gedeputeerde staten afgegeven vergunningen berust in eerste instantie bij gedeputeerde staten zelf en zij zien geen enkele aanleiding om te dien aanzien voor de luchthaven Schiphol een uitzondering te maken.
Het toezicht wordt uitgeoefend aan de hand van eigen controles, uitgevoerd door bureau Handhaving van de Dienst Milieu en Water van Noord-Holland, danwel aan de hand van door NVLS uit te voeren metingen en rapportages (zie voorschrift 1.5.1/ 1.5.2). Gedeputeerde staten zijn vooralsnog van oordeel, dat zij hiermee in voldoende mate hun controlerende en toezichthoudende taak kunnen uitvoeren. Wat betreft het bewerkstelligen van een vast en automatisch meet- en registratiesysteem zij vermeld, dat voor wat betreft luchtverontreiniging een dergelijk systeem op het moment nog onderwerp van nader onderzoek is. Wel al zal op korte termijn rond de luchthaven een drietal meethutten worden ingericht voor de permanente meting van koolmonoxyde, stikstofoxyden, koolwaterstoffen en ozon.
Een permanent meetnet voor geluidhinder heeft als nadeel dat het geen onderscheid kan maken tussen lawaai afkomstig van het vliegen en het

overige, van de inrichting afkomstige, lawaai, een onderscheid dat gezien de daarop betrekking hebbende wetten (Wet geluidhinder/Luchtvaartwet) wel degelijk noodzakelijk is. Een en ander is voor gedeputeerde staten dan ook aanleiding af te zien van een permanent meetnet en te volstaan met periodieke - steekproefgewijze - controles.
Overigens kan worden opgemerkt dat NVLS wel voornemens is nog dit jaar een geluidmeetsysteem te installeren voor het start- en landingslawaai.

ad 5.
Duidelijk is dat de inrichting en alle daarbij behorende activiteiten een belasting vormen voor het milieu, doch naar de mening van gedeputeerde staten is deze belasting echter niet zodanig hoog dat van een onaanvaardbare situatie gesproken moet worden. Recentelijk onderzoek van het RIVM en TNO heeft (zoals hierboven reeds aangegeven) namelijk aangetoond dat de luchtkwaliteit in de omgeving van de inrichting niet wezenlijk verschilt met de luchtkwaliteit in een druk stedelijk gebied. Tevens heeft het onderzoek aangetoond dat de luchthaven Schiphol voor minder dan 10% hiervoor verantwoordelijk is. Desalniettemin achten gedeputeerde staten onderzoek naar de mogelijkheden tot verdere reductie van de totale emissie van luchtverontreinigende stoffen door de inrichting noodzakelijk en daartoe is voorschrift 7.4. aan de te verlenen vergunning verbonden. Ingevolge dit voorschrift dient NVLS onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden tot beperking van de emissies van vliegtuigen aan de pieren, bij het taxiën, etc.

De resultaten van genoemd onderzoek dienen aan de provincie te worden overgelegd en indien op basis van het onderzoek, danwel op eigen onderzoek mogelijkheden aanwezig worden geacht, dan zal mogelijk worden overgegaan tot aanpassing van de voorschriften.

ad 6.
Niet ontkend zal worden dat tot voor kort het inderdaad meer regel dan uitzondering was dat bedrijven - al dan niet met toestemming - vooruitlopend op de vergunningverlening reeds met de eerste bouwwerkzaamheden begonnen. Echter, sinds begin 1991 hebben gedeputeerde staten hun beleid ten aanzien van het wettelijk beginsel "eerst vergunning dan bouwen" aanzienlijk verscherpt, met als gevolg dat vanaf dat moment aanvangen met bouwwerkzaamheden voor vergunningverlening wel hoge uitzondering is. Aangezien NVLS op dat moment echter al enige uitbreidingen/wijzigingen gepland had, waarvoor het niet meer mogelijk bleek tijdig rechtsgeldige vergunningen te verkrijgen, is NVLS een zogenaamde dead-line gesteld en wel 1-1-1992. Op die datum moest de nieuwe revisieaanvraag Hw/Wlv/Wgh bij gedeputeerde staten zijn ingediend en alleen daarin opgenomen geplande en reeds in voorbereiding zijnde uitbreidingen/wijzigingen zouden door gedeputeerde staten nog worden gedoogd.
Voor elke nieuwe uitbreiding/wijziging na die datum wordt ook ten aanzien van NVLS vervolgens onverkort het nieuwe stringente handhavingsbeleid gehanteerd.

ad 7.
Hoewel gedeputeerde staten zich het bezwaar ter dege kunnen indenken, achten zij het - zeker voor zich zelf - niet geheel terecht. Hoewel het nationaal en regionaal economische belang van de luchthaven Schiphol voor de Nederlandse economie evident is en de geplande ontwikkelingen dienaangaande (zogenaamde mainportfunctie) een enorme wissel trekken op andere beslissingen omtrent de luchthaven, proberen gedeputeerde staten desalniettemin bij die beslissingen zoveel mogelijk evenwicht te bereiken in de afweging milieubelang/economisch belang.
Uitgangspunt daarbij is, zoals ook in het Provinciaal Milieubeleidsplan 1990 is aangegeven, dat een verdere verslechtering van het leefmilieu in het gebied rond de luchthaven wordt tegengegaan en zo mogelijk een verbetering wordt bewerkstelligd.

ad 8.
Wat er van deze bezwaar ook moge zijn, het valt buiten de reikwijdte der onderhavige milieuvergunningen, weshalve het niet in de beoordeling van de onderhavige vergunningaanvraag kan worden betrokken.
Met verwijzing naar het gestelde ad 3 zij ter informatie nog vermeld, dat bezwaren aangaande de toekomstontwikkelingen van de luchthaven in eerste instantie in het kader van het IMER naar voren gebracht kunnen worden.

ad 9.
De lokatiekeuze van de afgeschermde proefdraaiplaats en de holdings is tot stand gekomen in nauw overleg tussen NVLS, KLM en Fokker, de Inspectie Volksgezondheid, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Aalsmeer en Amstelveen en de provincie Noord-Holland, met als uitgangspunt het behalen van een zo groot mogelijke reductie van het gebruik van onafgeschermde proefdraaiplaatsen en derhalve een zo groot mogelijke reductie van de geluidbelasting in de woonomgeving. De onderhavige lokaties zijn daarbij als meest gunstige naar voren gekomen.

ad 10.
Sanctiemaatregelen bij overtreding van vergunningvoorschriften zijn expliciet vastgelegd in de desbetreffende milieuwetten.
Opnemen van sanctiemaatregelen in voorschriften is derhalve noodzakelijk, noch gewenst.

ad 11.
Met verwijzing naar de hierboven opgenomen ambtshalve toelichting omtrent de afbakening van de "inrichting luchthaven Schiphol" voldoet naar het oordeel van gedeputeerde staten de onderhavige aanvraag zeker aan de in de onderscheidene wettelijke regelingen daarvoor opgenomen vereisten en mitsdien is NVLS dan ook in haar aanvragen ontvankelijk verklaard.

ad 12.
Zoals hierboven in de opgenomen ambtshalve toelichting reeds is aangegeven, is in de onderhandelingen met NVLS om te komen tot een nieuwe aanvraag revisievergunning steeds een zo ruim mogelijke interpretatie van het begrip "Inrichting Luchthaven Schiphol uitgangspunt geweest. Met de thans gekozen opzet van de aanvraag (zie ambtshalve toelichting) is naar de mening van gedeputeerde staten aan het verlangen van reclamanten (uitgaan van zo groot mogelijke inrichting Schiphol) tegemoet gekomen.

ad 13.
Met verwijzing naar de hierboven opgenomen ambtshalve toelichting zij ten aanzien van dit bezwaar vermeld, dat gedeputeerde staten de mening van reclamanten niet delen.
In de aanvraag zijn alle NVLS-gebouwen/voorzieningen en het gehele NVLS-terrein opgenomen, met vervolgens de mededeling dat de aanvraag alleen betrekking heeft op die vergunningplichtige activiteiten waarover NVLS directe zeggenschap heeft/directe verantwoordelijkheid draagt. Vergunningplichtige activiteiten door derden (op het terrein/binnen een gebouw, etc.), waarover NVLS geen zeggenschap heeft/verantwoordelijkheid draagt, vallen derhalve niet onder de vergunningen en deze derden dienen daarvoor zelf over de benodigde vergunningen te beschikken. Van onduidelijkheid is naar de mening van gedeputeerde staten dan ook geen sprake. Mochten zich echter onverhoopt toch onduidelijkheden voordoen, dan kan naar de mening van gedeputeerde staten daarvoor te allen tijde in onderling overleg een oplossing voor gevonden worden.

ad 14.
De opmerking is naar de mening van gedeputeerde staten voor wat betreft het milieubeleidsplan van NVLS terecht.
Opgemerkt dient echter te worden dat het hier gaat om een eigen intentieverklaring van NVLS, waarvan de uitvoering niet door de overheid kan worden afgedwongen. Bovenstaande geldt niet voor de in het Plan van Aanpak Schiphol opgenomen maatregelen. Zoals hierboven reeds aangegeven wordt ter uitvoering van genoemd plan een IMER opgesteld en in dat kader zullen de diverse maatregelen verder worden uitgewerkt.
Overigens hebben gedeputeerde staten wel gemeend in het kader van de onderhavige vergunning NVLS de verplichting op te moeten leggen (voorschrift 7.4.) onderzoek te verrichten.

ad 15.
De betreffende bekendmaking van 16 januari 1992 (bekendmaking termijnoverschrijding) had betrekking op de op 24 mei 1991 bij gedeputeerde staten ingekomen uitbreidings-/wijzigingsaanvraag van NVLS voor het Stationsgebouw-west. Deze aanvraag is, zoals hierboven aangegeven, door NVLS bij de indiening van de onderhavige aanvraag revisievergunning ingetrokken en derhalve niet meer aan de orde. De inmiddels afgegeven Wgh-vergunning voor het proefdraaien zal, zodra de onderhavige revisievergunning onherroepelijk is geworden, van rechtswege vervallen.

ad 16.
De wijze van aanvoer en opslag van vliegtuigbrandstof maakt geen onderdeel uit van de onderhavige vergunningaanvraag (en kan in dat kader derhalve ook niet beoordeeld worden), omdat (met verwijzing naar de hierboven opgenomen ambtshalve toelichting inzake de afbakening "inrichting luchthaven Schiphol") deze activiteiten niet plaatshebben onder directe verantwoordelijkheid/zeggenschap van NVLS. Deze (vergunningplichtige) activiteiten worden uitgevoerd door een onafhankelijke derde (te weten Aircraft Fuel Supply BV), welke hiervoor de benodigde vergunning behoeft.
Overigens zij ter informatie nog opgemerkt, dat naar alle verwachting aanvoer per schip binnen afzienbare tijd grotendeels tot het verleden zal behoren.

AHS

De in bovenvermelde BV deelnemende olie-maatschappijen zijn namelijk voornemens (de technische voorbereidingen zijn inmiddels gestart) een pijpleiding aan te leggen van Rotterdam naar Schiphol. Deze leiding zal vervolgens binnen enkele jaren in gebruik genomen kunnen worden en 85% van de totale brandstofaanvoer verzorgen.

ad 17.
Lozen van afvalwater in oppervlaktewater - en overtredingen van de daarvoor afgegeven vergunningen - wordt geregeld in de Wet oppervlaktewateren. Bezwaren dienaangaande vallen derhalve buiten de reikwijdte der onderhavige milieuwetten (Hw/ Wlv/Wgh), weshalve zij bij de beoordeling van de onderhavige vergunningaanvraag buiten beschouwing dienen te blijven.

ad 18.
Zoals reeds in het kader van de uitbreidings-/wijzigingsvergunning Wet geluidhinder voor het proefdraaien gesteld, zijn in de op te nemen voorschriften geluidnormen opgenomen die overeenkomen met de streefwaarden van de Wet geluidhinder. Bovendien zijn met betrekking tot de afgeschermde proefdraaiplaats, respectievelijk de holdings voor bepaalde delen van de nachtperiode, respectievelijk de gehele nachtperiode maximaal toegestane geluidniveaus vastgelegd, welke overeenkomen met de streefwaarden uit de Circulaire Industrielawaai. Nu hiermede naar het oordeel van gedeputeerde staten na afweging van alle belangen een milieuhygiënisch aanvaardbare geluidsituatie wordt bewerkstelligd, is inwilliging van het verzoek (verbod voor avond- en nachtperiode, alsmede op zon- en feestdagen) gewenst, noch noodzakelijk.

ad 19.
In de aanvraag is opgenomen één afgeschermde proefdraaiplaats en 6 holdings. Alleen op deze lokaties is, met inachtneming van de opgelegde beperkingen, proefdraaien toegestaan. Elk proefdraaien op een andere lokatie is niet toegestaan.

ad 20.
Indien met de huidige moderne motoren onder "verkeerde" windcondities wordt geproefdraaid, dient ernstig rekening te worden gehouden met het mogelijk optreden van "stall". De betreffende motor zal hierdoor aanzienlijke schade oplopen, waarbij tevens explosies niet zijn uitgesloten.
Proefdraaien onder "verkeerde" windcondities binnen de afgeschermde proefdraaiplaats is derhalve uitgesloten. Uitgeweken zal in dergelijke gevallen moeten worden naar de proefdraaiplaats van KLM dan wel naar de holdings.
Door het complementaire karakter van de afgeschermde proefdraaiplaats is de noodzaak om uit te wijken naar de holdings zoveel mogelijk beperkt; een volledig beperken van het gebruik van de holdings, hetgeen neerkomt op wachten op "gunstige" windcondities, is, gelet op de direct daarmede gepaard gaande vertragingen, niet aanvaardbaar.

ad 21.
Wat er van die bezwaar ook moge zijn, het valt buiten de reikwijdte der onderhavige milieuvergunningen, weshalve het in de beoordeling van de aanvraag niet kan worden betrokken.

ad 22.
Duidelijk moge zijn, dat bij de keuze van lokatie het probleem van het optreden van "stall" uitvoerig onderwerp van discussie is geweest. Naar de mening van gedeputeerde staten is er geen oplossing van dat probleem voor handen en is uitwijken naar een andere lokatie (de afgeschermde proefdraaiplaats van KLM danwel de holdings) onvermijdbaar.

ad 23.
Aan dit bezwaar wordt naar de mening van gedeputeerde staten redelijkerwijs in voldoende mate tegemoet gekomen door de aan de te verlenen vergunning te verbinden voorschriften 1.5.1. en 1.5.2.
Naast de in het voorschrift bedoelde rapportage zullen vervolgens ook van provinciezijde steeksproefgewijs controlemetingen verricht worden en wel met een zodanige frequentie dat stipte naleving van de voorschriften zal zijn gewaarborgd. Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat deze steekproeven dat deze steekproeven slechts 2 maal per jaar zullen plaats hebben (zie ook ad 4).

ad 24.
Deze opmerking is zonder meer terecht en ook voor gedeputeerde staten was een en ander niet langer acceptabel. In het hierboven gestelde ad 6 is reeds aangegeven, dat ook ten aanzien van NVLS aan deze gang van zaken een einde is gemaakt. Daar staat tegenover, dat een dergelijk stringent handhavingsbeleid voor gedeputeerde staten zonder meer de verplichting met zich brengt vergunningprocedures binnen redelijke termijnen af te ronden. Gedeputeerde staten zijn zich hiervan bewust en alle inspanningen zullen er dan ook opgericht zijn vergunningprocedures in het vervolg binnen aanvaardbare en redelijke termijnen af te ronden.

ad 25.
Voor wat betreft de in de onderhavige aanvraag opgenomen proefdraailokaties is gelijktijdig gebruik van die lokaties niet aannemelijk, enerzijds omdat door het baangebruik (landen en stijgen) de verschillende lokaties niet tegelijkertijd bereikbaar en derhalve niet bruikbaar zijn, anderzijds luchtvaartmaatschappijen in verband met het verslepen van de vliegtuigen bij voorkeur gebruik maken van de afgeschermde lokaties bij de diverse werkplaatsen.
Naar de mening van gedeputeerde staten zal derhalve bijna geen sprake zijn van gelijktijdig gebruik van de diverse lokaties.
Mocht dit echter toch voorkomen, dan is NVLS onverkort gehouden aan de in de voorschriften opgenomen geluidnormen. Wat betreft het gebruik van de andere - niet van deze aanvraag deeluitmakende - proefdraaiplaatsen (KLM/Fokker) zij opgemerkt, dat, gezien de onderlinge afstand tussen de betreffende proefdraaiplaatsen, voor cumulatie-effecten niet gevreesd behoeft te worden.

gelijktijdig gebruik

ad 26.
Aangezien het hier gaat om een bestaande situatie, bestaan er rechtens geen beletselen om in het onderhavige geval tot vergunningverlening over te gaan. Ter informatie zij overigens opgemerkt, dat naar alle verwachting de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nog voor medio dit jaar het zonebesluit zal vaststellen.

ad 27.
Zie ad 9.

ad 28.
Zoals reeds eerder aangegeven, is optimaal gebruik van de afgeschermde proefdraaiplaats steeds uitgangspunt geweest (zie gestelde ad 9).

ad 29.
In het hierboven gestelde is reeds aangegeven, dat de huidige lokatiekeuze de meest gunstige is en de grootst mogelijke reductie van het holdinggebruik bewerkstelligt. Gezien de aanzienlijke verbetering van de geluidsituatie in Sloten en Badhoevedorp achten gedeputeerde staten de met het gebruik van de afgeschermde proefdraaiplaats gepaard gaande - geringe (ca. 1 à 2 dB(A)) - verhoging van de geluidbelasting in een uiterst beperkt deel van Amstelveen/Aalsmeer echter acceptabel.

ad 30.
Nu de voorzitter van de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State de schorsingsverzoeken met betrekking tot de Wgh-vergunning heeft afgewezen, heeft deze vergunning rechtskracht en zal het proefdraaien per 1-1-1993 (zijnde de datum waarop naar alle waarschijnlijkheid de nieuwe proefdraaiplaats in gebruik genomen kan worden) aan de in die vergunning opgenomen voorschriften moeten voldoen.
Het huidige proefdraaien blijft vooralsnog echter plaatshebben zonder rechtsgeldige vergunning. De bedoelde Wgh-vergunning heeft namelijk alleen betrekking op het gebruik van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats en het daarbij behorende holdinggebruik en niet op het huidige gebruik. In de overwegingen van die vergunning hebben gedeputeerde staten al aangegeven, dat, mede omdat thans binnen afzienbare tijd een naar hun oordeel verantwoorde en duidelijk verbeterde situatie zal worden bewerkstelligd, het huidige proefdraaien, zoals dat al jaren wordt toegestaan, tot het moment van gereedkomen van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats gedoogd zal worden. Gedeputeerde staten zien geen aanleiding om op die mening terug te komen.

gedoogd huidig gebruik

ad 31.
Naar de mening van gedeputeerde staten bestaat te dien aanzien geen onduidelijkheid omdat, zoals hierboven reeds aangegeven, zij het huidige proefdraaien tot het moment van het gereedkomen van de nieuwe proefdraaiplaats, zullen gedogen.
Eerst vanaf het moment waarop de nieuwe proefdraaiplaats in gebruik wordt genomen, gelden de aan het proefdraaien gestelde beperkingen en de daaruit voortvloeiende verbeteringen voor de omgeving. Zij zien derhalve geen aanleiding om de beslissing op de onderhavige aanvraag op te schorten tot de uitspraak van de Raad van State inzake de Wgh-vergunning.

ad 32.
Aangezien het in het onderhavige geval gaat om nieuwe, de gehele inrichting omvattende, vergunningen (zogenaamde revisievergunningen) is het bezwaar in die zin terecht, dat inderdaad bij de beoordeling van de aanvraag de gehele inrichting ter discussie staat en in principe alle milieugevolgen van die

inrichting beoordeeld dienen te worden. De enige begrenzing hierbij is dat het dient te gaan om die gevolgen die de onderhavige wetten, i.c. de Hinderwet, de Wet inzake de luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder, beogen te weren, m.a.w. vallen binnen de reikwijdte van die wetten. Gedeputeerde staten hebben aan die verplichting gevolg gegeven en voor zover mogelijk met alle milieugevolgen rekening gehouden (zie gestelde "in het algemeen").
Wat betreft de milieugevolgen van het wegverkeer het volgende.
Duidelijk is, dat sinds de wijziging van de Hinderwet (1981) de verkeersaantrekkende werking van de inrichting in de beoordeling dient te worden betrokken, doch telkenmale doet zich daarbij het probleem voor in hoeverre met dat aspect rekening dient te worden gehouden.
In het onderhavige geval achten gedeputeerde staten de verkeersaantrekkende werking en de daarmee gepaard gaande milieugevolgen (geluidhinder/luchtverontreiniging) niet van dien aard dat de vergunningen geweigerd zouden dienen te worden.
Zoals hierboven aangegeven (ambtshalve toelichting), verschilt de luchtkwaliteit in het betreffende gebied niet wezenlijk met de luchtkwaliteit in een druk stedelijk gebied en de bijdrage van het van en naar de inrichting rijdende verkeer is gering. Zo ook wat betreft de geluidhinder. Berekeningen tonen aan, dat het geluid van het af- en aanrijdende verkeer niet bijdraagt aan de totale geluidproduktie van de inrichting.
Wat betreft de cumulatie-effecten met het proefdraaien door Fokker en KLM zij er op gewezen, dat enerzijds de onderlinge afstand (met betrekking tot proefdraaien Fokker), anderzijds het op elkaar afgestemde gebruik (met betrekking tot proefdraaien KLM) van cumulatie geen sprake zal zijn.

ad 33.
Gedeputeerde staten delen dit bezwaar niet. Proefdraaien op de holdings blijft noodzakelijk, doch door de gekozen systematiek (complementaire karakter nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats met de proefdraaiplaatsen KLM) is het gebruik zoveel als mogelijk teruggedrongen. Een totaal verbod achten gedeputeerde staten, zeker gezien het effect van een dergelijk verbod voor de bedrijfsvoering, gewenst, noch haalbaar. Naar de mening van gedeputeerde staten wordt met de aan de te verlenen vergunningen te verbinden voorschriften in alle redelijkheid een milieuhygiënisch aanvaardbare situatie bewerkstelligd.

ad 34.
Met verwijzing naar het gestelde ad 18 zij medegedeeld, dat gedeputeerde staten ook een dergelijk verbod noodzakelijk, noch gewenst achten. Dat een dergelijk verbod in overeenstemming zou zijn met het eigen milieubeleidsplan van NVLS is correct, doch in het overleg met NVLS is van de kant van NVLS duidelijk naar voren gebracht dat een dergelijke verbod vooralsnog niet haalbaar is en dat derhalve op het betreffende beleidsvoornemen wordt teruggekomen. Zoals reeds hierboven aangegeven, kunnen gedeputeerde staten in het kader van de onderhavige vergunningprocedure (in de aanvraag is deze beperking namelijk niet opgenomen) uitvoering van de door NVLS zelf opgestelde beleidsvoornemens niet afdwingen.

ad 35.
Door het gestelde in de aan de te verlenen vergunningen te verbinden geluidvoorschriften voorschriften zal na ingebruikneming van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats de geluidbelasting met name in Badhoevedorp afnemen tot de streefwaarde van 55 dB(A) (= 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode). Van een verslechtering is derhalve geen enkele sprake, doch juist van een verbetering.

ad 36.
Ten aanzien van dit bezwaar wordt volstaan met te verwijzen naar het gestelde ad 25. Hieraan behoeft niets te worden toegevoegd.

ad 37.
De Wet geluidhinder gaat in principe voorbij aan cumulatie van verkeerslawaai en industrielawaai. Dit geldt evenzeer voor cumulatie met luchtvaartlawaai. Slechts bij een zogenaamde "hogere waarde-procedure" wordt - door het criterium "geluidluwe gevel" - wel in beperkte mate met cumulatieeffecten rekening gehouden. In de door reclamanten bedoelde jurisprudentie was sprake van een situatie waarbij door overvliegende vliegtuigen alle gevels werden belast met waarden hoger dan 40 Ke, zodat niet gesproken kon worden van een gevel met een geluidbelasting lager dan 50 dB(A) (met andere woorden, er was geen geluidluwe gevel). Voor de woningen in Amstelveen waarvoor een hogere waarde is aangevraagd (en inmiddels ook is vastgesteld), geldt dit probleem niet omdat de betreffende woningen ver buiten de 35 Ke-contour ligt, zodat wel geluidluwe gevels mogen worden verwacht.

ad 38.
In de aan de te verlenen vergunningen te verbinden voorschriften (zie voorschriften 8.2.6/8.2.7) zijn ten aanzien van het gebruik van de holdings 27, 19L en 01R extra beperkingen gesteld.

ad 39.
Bezwaren met betrekking tot geluidoverlast als gevolg van vliegtuigbewegingen van en naar de luchthaven vallen buiten de reikwijdte der onderhavige milieuwetten. Niet deze wetten, maar de Luchtvaartwet is hiervoor geschreven (zie overweging: in het algemeen).

ad 40.
Zoals hierboven reeds aangegeven, wordt naar de mening van gedeputeerde staten met de onderhavige, aan de te verlenen vergunningen te verbinden voorschriften, een milieuhygiënisch aanvaardbare situatie bewerkstelligd. De voorschriften zijn het resultaat van een gedegen afweging tussen enerzijds het onmiskenbare bedrijfseconomische belang van verzoekster bij vergunningverlening en anderzijds de noodzaak de milieugevolgen van de betreffende activiteiten redelijkerwijs in voldoende mate te ondervangen c.q. te beperken.
De verzoek tot verdere beperking is naar de mening van gedeputeerde staten, gelet op de gevolgen voor de bedrijfsvoering niet mogelijk.

ad 41.
In het kader van de onderhavige vergunningen zijn voor de inrichting geluidnormen vastgelegd en aanvraagster heeft aan die normen te voldoen. Het toenemen van het luchtverkeer en de mogelijke vertraging in het vervangen van oude vliegtuigen door moderne en stille vliegtuigen doet hieraan niets af.

ad 42/44.
Wat er van deze bezwaren ook moge zijn, zij vallen buiten de reikwijdte der onderhavige milieuwetten en dienen derhalve bij de beoordeling van de aanvraag buiten beschouwing te blijven.

ad 43.
Ook in het kader van de onderhavige aanvraag is de nachtperiode beschouwd als zijnde de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Gelet echter op de bedrijfsvoering hebben gedeputeerde staten gemeend tussen 23.00 uur en 24.00 uur en tussen 05.00 uur en 07.00 uur een aantal activiteiten te moeten toelaten, een en ander echter wel onder stringente voorwaarden.

ad 45.
Voor zover het bezwaar betrekking heeft op de luchtverontreiniging, veroorzaakt door het luchtverkeer, zij o.a. verwezen naar het gestelde in de overweging: "in het algemeen".

ad 46.
De emissies van de in de aanvraag opgenomen bestaande en/of reeds bestelde verwarmingsketels dienen tenminste te voldoen aan de in het Besluit "Emissie-eisen stookinstallaties Wet inzake de luchtverontreiniging" opgenomen grenswaarden.
Bij nieuwe ketels zal getracht worden lagere waarden te bewerkstelligen.

ad 47.
Naar verwachting zal op korte termijn van kracht worden het "Besluit inzake stoffen die de ozonlaag aantasten" en in dit besluit zal de toepassing van CFK's in koelsystemen worden geregeld. Zo zullen in dit besluit eisen worden opgenomen met betrekking tot lekdichtheid, alsmede wettelijke erkenning van installateurs en waarschijnlijk een verbod op het gebruik van CFK's in grotere installaties.

ad 48.
Ook het toepassen van halonen in brandblussystemen zal in het ad 47 genoemde besluit geregeld gaan worden. Overigens worden bij de luchthaven halonenblusinstallaties slechts gebruikt op enkele essentiële plaatsen (computerruimte en tekeningenarchief) en momenteel vindt onderzoek plaats naar verdere vermindering van het halonengebruik.

ad 49.
Het elektrisch verwarmen van op- en afritten is een incidenteel toegepaste voorziening ter beveiliging van het wegverkeer. Het hiermee gepaard gaande energieverbruik achten gedeputeerde staten, zeker gezien de milieugevolgen van alternatieve bestrijdingsmiddelen (opbrengen zoutoplossingen) aanvaardbaar.

ad 50.
Zie overweging: in het algemeen. In verband hiermede zien gedeputeerde staten geen aanleiding tot vergaande beperking van het proefdraaien.

ad 51.
In het kader van het Provinciale luchtmeetnet wordt op korte termijn rond de luchthaven een drietal meetpunten ingericht voor de meting van koolmonoxyde, stikstofoxyden, koolwaterstoffen en ozon.

ad 52.
Gelet op het gestelde in overweging: "in het algemeen", zien gedeputeerde staten thans geen aanleiding over te gaan tot verregaande beperkingen van het luchtverkeer. Wel is onderzoek voorgeschreven; afhankelijk van de resultaten van het onderzoek zal mogelijk worden overgegaan tot aanpassing/wijziging van de voorschriften.

ad 53.
Zoals hierboven reeds aangegeven, is volstaan met het verlangen van onderzoek naar mogelijkheden om de emissies verder terug te dringen. V.w.b. stankoverlast als gevolg van overslag van brandstof zij vermeld, dat deze activiteit geen activiteit is die valt onder de onderhavige aanvragen (zie gestelde ad 16). Aircraft Fuel Supply BV is voor deze activiteit verantwoordelijk en in het kader van haar vergunningverlening zal dit bezwaar moeten worden meegenomen.

ad 54.
Sanering van bestaande bodemverontreinigingen zal plaats moeten hebben op basis van de Interimwet bodemsanering.
Voor nieuwe bodemverontreinigingen gelden de voorschriften 6.1 t/m 6.26.

ad 55.
Met verwijzing naar het hierboven gestelde (overweging: in het algemeen) zij opgemerkt, dat dit bezwaar - wat er verder ook van moge zijn - valt buiten de reikwijdte der onderhavige milieuwetten, weshalve het bij de beoordeling van de onderhavige aanvragen buiten beschouwing dient te blijven.

constaterende vervolgens, dat de ontwerp-beschikking - in verband met de vakantieperiode - gedurende zes weken vanaf 2 juli 1992 ter visie heeft gelegen en dat binnen die termijn opnieuw schriftelijke bezwaren zijn ontvangen van reclamanten 4, 6, 8 en 10 t/m 13, alsmede van:

14. [redacted] AALSMEER en
15. een reclamant welke verzocht heeft zijn persoonlijke gegevens miet bekend te maken;

dat beide laatstgenoemde reclamanten (14 en 15), aangezien zij geen bezwaren hebben ingebracht tegen de aanvragen, noch in het bezwaarschrift hebben aangetoond dat zij daar redelijkerwijs niet (tijdig) toe in staat zijn geweest, gelet op het gestelde in artikel 28, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne niet in hun bezwaren kunnen worden ontvangen;

dat de door genoemde reclamanten ingebrachte bezwaren overigens voor het merendeel ook al in gelijke danwel in iets andere bewoordingen door de overige reclamanten zijn ingebracht en als zodanig derhalve wel in de beoordeling zijn betrokken;

dat de bezwaren c.q. opmerkingen van de overige reclamanten - naast een herhaling van eerder ingediende bezwaren - als volgt kunnen worden samengevat:

a. als de Luchtvaartwet gedeputeerde staten geen mogelijkheden biedt om de geluidoverlast terug te dringen, dan dienen gedeputeerde staten binnen het kader van andere milieuwetten (in casu de Wet geluidhinder) eigen verdergaande normen te stellen;

b. specifieke onderzoeken naar cumulatie-effecten van verkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai in Badhoevedorp en omgeving zijn niet bekend;

c. in de ontwerp-beschikking is geen aandacht besteed aan preventie en bestrijding van calamiteiten bij opstijgende of landende vliegtuigen, terwijl onderzoek juist aantoont dat op die momenten de kans op ongelukken het grootst is;

d. geen vertrouwen in handelen overheid en NVLS; inspraakmogelijkheden hebben geen waarde omdat veel activiteiten c.q. uitbreidingen/wijzigingen nu al plaatshebben;

e. weliswaar is onderzocht wat de luchtverontreiniging voor de directe omgeving inhoudt, doch niet gekeken is naar het werkklimaat voor de werknemers op de luchthaven;

f. in de Wgh-vergunning voor de proefdraaiplaats hebben gedeputeerde staten overwogen, dat na realisering ervan een evaluatieonderzoek zal plaatshebben en dat als de resultaten hiertoe aanleiding geven, de normen verder verlaagd zullen worden; reclamanten achten deze toezegging te vaag en te vrijblijvend; het voornemen tot verlaging dient in imperatieve zin in de vergunning te worden vastgelegd;

g. het proefdraaien op zon- en feestdagen dient - zeker voor wat betreft het gepland groot onderhoud - verboden te worden;

h. in de voorschriften dient de opstelrichting van de proefdraaiende vliegtuigen te worden vastgelegd, waarbij deze beperkt dient te worden tot de range 130 t/m 290 graden, in plaats van de in de aanvraag aangegeven range 120 t/m 300 graden; het argument dat een dergelijke beperking het uitwijken naar de - niet afgeschermde - holdings tot gevolg zal hebben, is niet door onderzoek onderbouwd;

i. in de nachtperiode kan het feitelijk optredende geluidniveau als gevolg van het proefdraaien bij m.p.a. (vol vermogen) oplopen tot ongeveer 63 dB(A); een dergelijk niveau is - in verband met optredende slaapverstoring - onaanvaardbaar en in de voorschriften zal dan ook

een maximaal geluidniveau voor de nachtperiode moeten worden vastgelegd; in de Wgh-vergunning voor het proefdraaien is eenzelfde verzoek afgewezen door te wijzen op de bedrijfsvoering zonder daarbij echter aan te geven in hoeverre de bedrijfsvoering beperkt wordt; een gedegen belangenafweging is dan niet mogelijk;

j. in de voorschriften dient zowel voor de afgeschermde proefdraaiplaats als voor de holdings een maximaal geluidniveau voor uitzonderingsgevallen in de avondperiode te worden opgenomen;

k. van metingen naar de maximale geluidniveaus aan de rand van de woonbebouwing van Amstelveen als gevolg van het proefdraaien op de holdings is geen sprake geweest;

l. ingevolge voorschrift 8.1.5. is proefdraaien op de afgeschermde proefdraaiplaats met vermogens boven flight-idle tussen 05.00 uur en 07.00 uur slechts toegestaan indien geen sprake is van gepland groot onderhoud; niet duidelijk is of periodiek onderhoud wel mag plaatshebben;

m. in voorschrift 8.1.5. dient het proefdraaien op vermogens boven flight-idle beperkt te worden tot de periode van 06.00 uur tot 07.00 uur;

n. de maximale geluidniveaus (voorschrift 8.1.6) voor de nachtperiode dienen beperkt te worden tot 55 dB(A). Voor de periode 06.00 uur tot 07.00 uur zouden jaarlijks maximaal 12 uitzonderingen hierop toegestaan kunnen worden tot een max. van 60 dB(A); op basis van het huidige voorschrift kunnen geluidniveaus tot 70 dB(A) optreden, hetgeen zeker tot slaapverstoring zal leiden;

o. de meetpunten (figuur 1) dienen gerelateerd te worden aan alle punten van de 50 dB(A)-contour, aangezien deze de afspiegeling vormt van de geluidafstraling van de afgeschermde proefdraaiplaats;

p. indien de ligging van de proefdraaiplaats enigszins gedraaid wordt, zal het gebruik kunnen toenemen en het holdinggebruik afnemen; niet aangetoond is (zoals gedeputeerde staten in de Wgh-vergunning voor de proefdraaiplaats hebben overwogen), dat elke draaiing zal leiden tot een afname van het gebruik;

q. de aannames omtrent het holdinggebruik zullen onderbouwd dienen te worden; bij minder frequent gebruik kan de geluidzone kleiner worden;

r. niet duidelijk is het verschil in geluidniveau tussen m.p.a. en ground-idle; hierdoor is beoordeling van de maximaal toegestane geluidniveaus niet goed mogelijk;

s. de in voorschrift 8.2.3. genoemde periode (24.00 uur tot 06.00 uur) dient verruimd te worden tot gehele nachtperiode (23.00 uur tot 07.00 uur); voorschrift 8.2.4. zou hierdoor kunnen vervallen;

t. holding 14/32 bestaat niet uit één lokatie, maar uit een gehele baan; er kan derhalve op een groot aantal plaatsen proefgedraaid worden;

u. het ad 4 gestelde, dat een permanent meetnet geen onderscheid kan maken tussen lawaai van het proefdraaien en lawaai van de vliegbewegingen, is onjuist;

v. in de, in de ontwerp-beschikking opgenomen, ambtshalve toelichting met betrekking tot de afbakening inrichting "Luchthaven Schiphol" dient naast duidelijk aan te geven wie bevoegd is tot vergunningverlening, tevens duidelijk te worden aangegeven wie voor het treffen van voorzieningen voor activiteiten van derden verantwoordelijk is;

w. hoewel de Vereniging "Nieuw Groen '90", mede namens de Vereniging van Opstalhouders in de Haarlemmermeer, tegen de onderhavige aanvraag bezwaar heeft ingebracht, is haar naam in de opsomming van bezwaarmakenden in de ontwerp-beschikking niet vermeld; mogelijk dat sprake is van een verwisseling tussen reclamanten 6 en 13;

x. de in de voorschriften opgenomen geluidnormen dienen te worden aangescherpt, te meer omdat verstoring van de nachtrust reeds plaatsheeft bij niveaus van 35 dB(A); proefdraaien tijdens de nachtelijke uren dient dan ook volledig verboden te worden;

y. door het gestelde in de concept-voorschriften 8.1.2, 8.1.6, 8.2.2 en 8.2.4. bestaat de mogelijkheid dat 36 à 48 etmalen per jaar het toegestane equivalente geluidniveau wordt overschreden; naast alle andere uitzonderingen is derhalve zeker geen sprake van een aanvaardbare geluidsituatie;

z. de bedrijven dienen - gelet op de veroorzaakte hinder - bereid te zijn tot enige aanpassing; het proefdraaien kan dan (qua moment en lokatie) veel optimaler met veel minder overlast; zo dient/dienen:
   - baan 14/32 te allen tijde voor proefdraaien beschikbaar te zijn (bij in gebruik voor slepen moet maar gewacht worden);
   - de holdings 27,19L en 01R niet voor proefdraaien te worden aangewend;
   - de volledige nachtperiode te worden gerespecteerd (kwestie van goede planning); het ongemak dient - gelet op de overlast voor omwonenden- geaccepteerd te worden;

aa. in verband met het tonale karakter van het geluid is opnemen strafactor noodzakelijk;

ab. cumulatie-effecten kunnen leiden tot een lager toegestane geluidproduktie per proefdraai-actie; niet duidelijk is of er inderdaad van cumulatie geen sprake is;

dat vervolgens evenzeer een schriftelijke reactie is ontvangen van NVLS, houdende een aantal bezwaren c.q. opmerkingen in algemene zin ten aanzien van de concept-voorschriften, te weten:

ac. aan de meeste voorschriften zijn geen termijnen verbonden, zodat direct na het van kracht worden van de vergunning aan het gestelde in de betreffende voorschriften moet zijn voldaan; dit is niet mogelijk;

ad. niet alle voorschriften zijn voorzien van de aanduiding H.L en/of G; tevens ontbreekt een toelichting op deze aanduiding;

ae. veel van de in de voorschriften opgenomen normen/richtlijnen zijn voorzien van een datum; beter ware het indien in een apart voorschrift wordt aangegeven dat het gaat om de ten tijde van het uitvoeren vigerende normen/richtlijnen of de vervanging ervan;

af. gedetailleerde middelvoorschriften zijn weinig flexibel en zeker voor een groot bedrijf als het onderhavige werken deze te belemmerend; doelvoorschriften verdienen de voorkeur;

ag. een aantal voorschriften is onduidelijk, onvolledig danwel overbodig; zo wordt de in veel voorschriften opgenomen verplichting tot het goed instrueren van het personeel, reeds ondervangen door het algemene voorschrift 1.7.2.; ook de verplichting tot keuring van toestellen en leidingen onder druk door een onafhankelijke keuringsinstantie is overbodig, omdat NVLS beschikt over een eigen technische dienst die keuringen/inspecties adequaat kan uitvoeren;

ah. de in veel voorschriften opgenomen verplichting plannen, gegevens en/of onderzoeken ter beoordeling aan de Directeur Dienst Milieu en Water te overleggen, geeft teveel rechtsonzekerheid; bovendien zijn veel van de zaken waarvoor plannen gemaakt dienen te worden te dynamisch van aard; veelvuldig bijstelling is noodzakelijk;

ai. het verplichte nulonderzoek naar de bestaande mate van bodemverontreiniging stuit op ernstige bezwaren:
- een dergelijke onderzoek kan noch op grond van de op te leggen vergunningvoorschriften, noch op grond van de in het kader van de aanvraag te overleggen gegevens verlangd worden; voorschriften mogen geen terugwerkende kracht hebben en alleen betrekking te hebben op nieuwe situaties;
- de lokaties waar de bodem onderzocht dient te worden, zijn niet duidelijk; bodemonderzoek is alleen zinvol op die lokaties waar daadwerkelijk bodembedreigende activiteiten plaats hebben;
- het parameterpakket is onduidelijk ("inrichtingvreemde stoffen");
- de gevolgen van een dergelijk verplicht onderzoek zijn niet duidelijk, noch de relatie met andere ontwikkelingen dienaangaande (toekomstige Besluit verplicht bodemonderzoek);
- de in de voorschriften opgenomen termijn voor het overleggen van de resultaten van het onderzoek is veel te kort;

aj. in de overwegingen zijn verschillende foutieve verwijzingen opgenomen met betrekking tot de in het hoofdstuk lucht (7) opgenomen voorschriften;

ak. de in voorschrift 7.1. opgenomen verplichting tot jaarlijkse metingen van de emissies van de stookinstallaties zijn niet noodzakelijk, omdat dergelijke installaties een vrij constant emissiepatroon hebben; de aandacht dient zich te richten op onderhoud, instelling, belasting en aantal draaiuren omdat juist deze aspecten op de emissie van invloed zijn;

al. het in voorschrift 7.4. verlangde onderzoek gaat buiten de reikwijdte der onderhavige milieuwetten; overigens is een dergelijk onderzoek reeds toegezegd in PASO-verband (Plan van aanpak Schiphol); de resultaten van dit onderzoek moeten worden afgewacht en aan de hand daarvan kunnen gedeputeerde staten beslissen tot het stellen van aanvullende emissiebeperkende maatregelen;

dat ten aanzien van de bezwaren/opmerkingen het volgende kan worden overwogen/opgemerkt:

ad a.
Zoals hierboven reeds aangegeven, is het niet toegestaan om in het kader van andere milieuwetten (i.c. de Wet geluidhinder) aangaande de geluidoverlast van het luchtvaartverkeer eisen te stellen; niet de Wet geluidhinder, maar de Luchtvaartwet geeft dienaangaande regels.

ad b.
Momenteel vindt in het kader van het hierboven vermelde IMER onderzoek plaats naar het alle mogelijke milieugevolgen (dus ook het luchtvaartlawaai) van de onderhavige inrichting; ook mogelijke cumulatie-effecten van de verschillende geluidsbronnen worden daarin meegenomen.

ad c.
Ook ten aanzien van dit bezwaar dient verwezen te worden naar de Luchtvaartwet, in welk kader de veiligheid van het luchtvaartverkeer geregeld is. Niet de onderhavige milieuwetten, doch de Luchtvaartwet is daarvoor geschreven.
Ter informatie zij dienaangaande nog gemeld, dat in de startnotitie voor het IMER is aangegeven (par. 6.4.5.) dat voor de te beschouwen alternatieven en varianten een risico-analyse gemaakt dient te worden met betrekking tot woon- en werkgebieden, vliegtuigen tijdens starten, landen en taxiën, alsmede wegverkeer, voor zover dit wordt beïnvloed door vliegtuigbewegingen.

ad d.
Naast verwijzing naar het gestelde ad 6 zij ter aanvulling daarop nog vermeld, dat sinds de daarin vermelde datum van 1-1-1992 in het kader van de onderhavige milieuwetten zich geen nieuwe - niet in de onderhavige revisievergunning opgenomen - gedoogsituaties hebben voorgedaan.

ad e.
In het kader van de onderhavige milieuwetten staat ter beoordeling gevaar, schade of hinder danwel luchtverontreiniging buiten de inrichting. Binnen de inrichting is de beoordeling van genoemde aspecten een kwestie van arbeidsomstandigheden, waarvoor de Arbeidsomstandighedenwet is geschreven. Gedeputeerde staten kunnen in het kader van de onderhavige vergunningaanvragen dienaangaande dan ook geen eisen stellen.

ad f.
Gedeputeerde staten delen deze mening van reclamanten niet; zoals ook in de aangehaalde Wgh-vergunning voor het proefdraaien is overwogen, zijn gedeputeerde staten ook thans nog van oordeel, dat eerst tot neerwaartse bijstelling van de geluidvoorschriften voor het proefdraaien moet worden overgegaan als de praktijk ook daadwerkelijk aantoont dat dit kan.
Voor het thans in de vergunning vastleggen van deze - mogelijke - aanpassing zien zij geen enkele aanleiding, te meer daar op grond van het gestelde in artikel 35 van de Wet geluidhinder alle belanghebbenden hierom kunnen verzoeken. Tegen een weigering hieraan gevolg te geven, staat vervolgens beroep open bij de Raad van State.

ad g.
Groot onderhoud is een continu proces waarbij onderbrekingen voor zon- en feestdagen niet mogelijk zijn zonder de bedrijfsvoering van de onderhavige inrichting onevenredig te bemoeilijken. De in het kader van de vergunningvoorschriften opgenomen beperkingen ten aanzien van proefdraaien na groot onderhoud zijn naar de mening van gedeputeerde staten het maximaal haalbare.

ad h.
Zoals bekend is bij de keuze van de nieuwe, afgeschermde proefdraaiplaats uitgegaan van een zogenaamd complementair karakter, hetgeen wil zeggen, dat als door KLM niet bij de eigen proefdraaiplaatsen kan worden proefgedraaid, uitgeweken kan worden naar de afgeschermde proefdraaiplaats van NVLS.
Kan ook daar door bepaalde windrichtingen niet proefgedraaid worden, dan zal uitgeweken dienen te worden naar de (niet-afgeschermde holdings).
Opzet van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats is geweest dit laatste (uitwijken naar de holdings) zoveel mogelijk te beperken.
Met de in de aanvraag opgenomen opstelrichting is aan dit uitgangspunt voldaan. Beperking van de opstelrichting met ca. 10%, zoals door reclamanten verlangd, zal tot gevolg hebben dat meer proefdraaibeurten op de holdings moeten plaatshebben. Gedeputeerde staten achten dit, gelet op bovenstaande, gewenst, noch acceptabel. Aan het verzoek van reclamanten is dan ook geen gevolg gegeven.

ad i.
Een niveau als door reclamanten genoemd (63 dB(A)) kan alleen optreden bij proefdraaien op de afgeschermde proefdraaiplaats (bij de holdings is het maximaal toegestane geluidsniveau 55 dB(A), met een uitzondering (12x per jaar) naar 60 dB(A) voor de periode van 05.00 uur tot 07.00 uur) en dan alleen nog in de periode van 06.00 uur tot 07.00 uur en slechts 12 maal per jaar. Bovendien geldt deze uitzondering alleen voor het proefdraaien met vliegtuigen met een omloopverhouding <2.
Aangezien mag worden aangenomen, dat deze "oudere" vliegtuigen binnen niet al te lange tijd allemaal vervangen zullen zijn, zal het aantal proefdraaibeurten tijdens de genoemde periode steeds verder afnemen (zie verder ad j en m).

ad j en m.
Het gestelde in de onderhavige voorschriften, maar ook het in de overige voorschriften gestelde, is het resultaat van een gedegen afweging tussen enerzijds het onmiskenbare bedrijfseconomische belang van de NVLS bij vergunningverlening, anderzijds de noodzaak de milieugevolgen van de inrichting redelijkerwijs in voldoende mate te voorkomen c.q. te beperken en zeker nu met de voorschriften naar de mening van gedeputeerde staten een aanvaardbaar te achten geluidsituatie wordt bewerkstelligd, is verdere beperking van het proefdraaien, zoals door reclamanten verlangd, gezien het onevenredige nadeel ervan voor het functioneren van de inrichting danwel de met verdere beperking gepaard gaande neveneffecten, gerechtvaardigd, noch gewenst.

ad k.
De maximale geluidniveaus zijn bepaald door middel van berekeningen volgens de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, IL- HR-13-01. Gedeputeerde staten zien geen aanleiding om aan te nemen dat de aldus verkregen gegevens niet overeenkomen met de in de praktijk optredende niveaus.

ad l.
Bij gepland groot onderhoud is sprake van werkzaamheden welke zich over langere tijd (dagen/weken) uitstrekken. Naar het oordeel van gedeputeerde staten moeten het daarbij mogelijk zijn een zodanige planning aan te houden dat proefdraaien in de nachtperiode niet voorkomt. Dit geldt duidelijk niet voor periodiek onderhoud, omdat dergelijk onderhoud telkenmale moet plaatshebben voordat het betreffende vliegtuig de volgende morgen weer vertrekt.

ad n.
Voor wat betreft de afgeschermde proefdraaiplaats geldt (voorschrift 8.1.6.) voor de periode van 24.00 uur tot 06.00 uur in zijn algemeenheid een maximaal toegestaan geluidniveau van 55 dB(A). Hierop is 12 maal per jaar een uitzondering mogelijk, in die zin dat dan voor de periode tussen 05.00 uur en 06.00 uur een hoger niveau toegestaan, te weten 58 dB(A).
Voor de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur is een niveau van 60 dB(A) toegestaan, doch ook hier hebben gedeputeerde staten gemeend 12 maal per jaar een uitzondering te moeten maken.
Deze uitzondering heeft alleen betrekking op het proefdraaien met vliegtuigmotoren met een omloopverhouding <2.
Gelet op het feit dat de "oudere" vliegtuigen steeds meer vervangen worden, moge duidelijk zijn dat op den duur van deze uitzonderingsmogelijkheid geen gebruik meer zal behoeven te worden gemaakt.
Wat betreft het proefdraaien op de holdings (voorschrift 8.2.4.) geldt voor de gehele nachtperiode een maximaal toegestaan geluidniveau van 55 dB(A), met als enige uitzondering dat 12 maal per jaar tussen 05.00 uur en 07.00 uur een niveau van 60 dB(A) is toegestaan.
Naar de mening van gedeputeerde staten is met deze voorschriften en de toegestane uitzonderingen een evenwichtige verdeling bewerkstelligd tussen het belang van de omwonenden en het belang van de NVLS. Verdere beperking van het gebruik is naar de mening van gedeputeerde staten (zie ook ad m) uit oogpunt van bedrijfsvoering niet mogelijk.

ad o.
De in de voorschriften opgenomen meetpunten zijn bedoeld voor zowel de afgeschermde proefdraaiplaats als de holdings. Inwilliging van het verzoek van reclamanten zou met name in Badhoevedorp voor wat betreft het maximaal optredende geluidniveau een verruiming van de normering tot gevolg hebben, hetgeen naar de mening van gedeputeerde staten gewenst, noch noodzakelijk is.

ad p.
In de eerste plaats dient ten aanzien van dit bezwaar erop te worden gewezen dat in het kader van de onderhavige aanvraag de ligging van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats niet meer ter discussie kan staan. Ter adstructie hiervan het volgende.
Bij besluit van 7 januari 1992, nr. 92-510149, hebben gedeputeerde staten aan de NVLS vergunning afgegeven voor de bouw van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats. Tegen deze beschikking is, zoals bekend beroep ingesteld bij de Raad van State, alsook schorsing verzocht.
Bij besluit van 19 juni 1992 heeft de Voorzitter van de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State het schorsingsverzoek afgewezen en op dat moment heeft de betreffende vergunning rechtskracht verkregen.
Op dat moment was de NVLS dan ook gerechtigd met de bouw van de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats aan te vangen, hetgeen ook gebeurd is. In verband hiermede is de opstelling van de onderhavige proefdraaiplaats komen vast te liggen en zijn wijzigingen dienaangaande niet meer mogelijk.
Overigens zouden gedeputeerde staten, indien bovenstaande niet het geval zou zijn en draaiing nog wel tot de mogelijkheden zou behoren, onverkort vasthouden aan hun in de betreffende Wgh-vergunning opgenomen overweging dat elke verdere wijziging in de opstelling het complementaire karakter van de betreffende proefdraaiplaats aantast en de bereikte reductie van de geluidoverlast zou beperken.

ad q.
De in de aanvraag opgenomen aannames zijn gebaseerd op proefdraaistatistieken van de afgelopen jaren en gedeputeerde staten zien geen aanleiding om aan de betrouwbaarheid van deze aannames te twijfelen.
Vervolgens dient, ingevolge het aan de te verlenen vergunning te verbinden voorschrift 8.4.2., de NVLS maandelijks o.a. het aantal proefdraaibeurten aan te geven, zodat op den duur bekeken kan worden of de aannames overeenkomen met het werkelijke aantal proefdraaibeurten. Zo zou het mogelijk kunnen zijn dat door vernieuwing van de luchtvloot op den duur afwijkingen zullen optreden (minder onderhoud en reparatie).
Als dit zo blijkt te zijn, dan zal dit mogelijk leiden tot aanpassing van de gestelde normering.

ad r.
De termen "m.p.a." en "Ground-idle" zijn vooral bedoeld om de gebruiker van de proefdraaiplaatsen te wijzen op de motorinstelling waarmee gewerkt dient te worden.
Met deze verplichte motorinstellingen wordt vervolgens weer bewerkstelligd dat de geluidnormering zoals die in de voorschriften 8.1.6. en 8.2.4. is vastgelegd, niet wordt overschreden.

ad s.
Hoewel weliswaar tot 24.00 uur en na 06.00 uur met hogere powersettings dan ground-idle mag worden proefgedraaid, houdt een en ander niet in, dat dan niet voldaan zou dienen te worden aan de voor de gehele nachtperiode (23.00 uur tot 07.00 uur) opgenomen geluidnormering (welke overeenkomt met de streefwaarden uit de Wet geluidhinder/Circulaire Industrielawaai).
Zoals hierboven reeds aangegeven, hebben GS het echter noodzakelijk geacht voor uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden daarop enkele uitzonderingen toe te staan. Verdergaande beperking van de gemaakte uitzonderingen zou - zoals reeds eerder gesteld - de bedrijfsvoering onevenredig bemoeilijken.
Het schrappen van voorschrift 8.2.4. zou inhouden, dat voor de nachtperiode geen maximaal toegestane geluidniveaus meer zouden gelden. Dit nu achten gedeputeerde staten onaanvaardbaar.

ad t.
Het voorschrijven van één lokatie is niet mogelijk omdat holding 14/32 gelegen is op een sleeproute voor vliegtuigen. Is de baan als sleeproute in gebruik, dan zijn de opstelposities voor de vliegtuigen beperkt. Verwacht mag worden - een en ander is namelijk geheel in het belang van de NVLS zelf - dat het gebruik van holding 14/32 in gevallen zodanig zal plaatshebben dat in de woonomgeving minimale niveaus zullen optreden.

ad u.
Aangezien het gaat om het vaststellen van de geluidbelasting als gevolg van het proefdraaien in de woonomgeving, dient het meetnet ook bij voorkeur daar te zijn gesitueerd. Op die plaats echter is het voor de apparatuur niet mogelijk onderscheid te maken tussen proefdraaien en vliegbewegingen. Dit probleem zou theoretisch alleen kunnen worden opgelost door het uitvoeren van simultaanmetingen (gelijktijdige metingen op diverse lokaties, zowel bij de startbanen en de proefdraaiplaatsen als in de woonomgeving), doch gezien het feit dat het aantal vliegbewegingen een veelvoud (200) is van het aantal proefdraaibeurten en de kans op verstoringen dus zeer aanzienlijk is, kan zonder meer aan de betrouwbaarheid van de verkregen gegevens getwijfeld worden. Omgekeerd worden metingen voor vliegtuigbewegingen slechts zeer incidenteel door het proefdraaien verstoord.
Om bovenstaande reden blijven gedeputeerde staten de voorkeur geven aan berekeningen, aangevuld met bemande controle metingen. Naar hun oordeel is alleen hiermede een betrouwbaar beeld te verkrijgen omtrent de geluidbelasting vanwege het proefdraaien.

ad v.
Aan dit bezwaar is naar de mening van gedeputeerde staten tegemoet gekomen door in de hierboven opgenomen ambtshalve toelichting toe te voegen, dat derden verantwoordelijk zijn voor de naleving van aan hen verleende vergunningen en de daaraan verbonden voorschriften.

ad w.
Dit bezwaar is terecht. Als gevolg van de ondertekening en de adressering van beide bezwaarschriften zijn deze abusievelijk niet als 2 aparte bezwaarschriften aangemerkt, doch als één geheel. Deze fout is in de onderliggende beschikking gecorrigeerd; de Vereniging "Nieuw Groen '90" is als nr. 13 in de opsomming van reclamanten opgenomen.

Aangezien de bezwaren van laatstgenoemde reclamante wel zijn beoordeeld (zij zijn alleen beschouwd als zijnde ingediend door reclamante 6) en zij ook tijdig van de ontwerp-beschikking heeft kunnen kennisnemen (toezending heeft plaats gehad aan [redacted], zijnde voorzitter van beide verenigingen) is naar de mening van gedeputeerde staten reclamante door deze omissie niet in haar belangen geschaad.

ad x.
De in de voorschriften opgenomen geluidnormering sluit in het algemeen aan bij de voor de nachtperiode in de Wet geluidhinder en de Circulaire Industrielawaai opgenomen streefwaarden.
Om de bedrijfsvoering niet volledig onmogelijk te maken zijn echter een beperkt aantal uitzonderingen op genoemde normering onvermijdelijk. Met de opgenomen uitzonderingen is naar de mening van gedeputeerde staten een evenwichtige verdeling bewerkstelligd tussen het belang van de NVLS en omwonenden.

ad y.
Hoewel theoretisch aan de hand van de in de voorschriften opgenomen uitzonderingen gesteld kan worden dat bij sommige lokaties meer dan 12 overschrijdingen per jaar kunnen optreden, zal hiervan in de praktijk geen sprake zijn. Het gebruik van de proefdraailokaties (afgeschermde proefdraaiplaats en holdings) is afhankelijk van de windrichting, zodat hoge geluidbelastingen onder verschillende windrichtingen op verschillende lokaties zullen optreden. Het samenvallen van de uitzonderingen bij een woonwijk wordt hierdoor in de praktijk onmogelijk.

ad z.
Zoals uit de aanvraag blijkt, is holding 14/32 de meest bruikbare, maar - uit geluidtechnisch oogpunt bezien - ook de gunstigste. De verwachting is dan ook zeker gerechtvaardigd dat NVLS het gebruik van die lokatie(s) zoveel als maar mogelijk is zal benutten en de planning daarop af zal stemmen; het is immers ook in haar belang.
Een totaal gebruik van alleen holding 14/32 is niet mogelijk omdat deze baan, afhankelijk van het baangebruik voor landen en opstijgen danwel het slepen van vliegtuigen, niet te allen tijde voor proefdraaien beschikbaar is.
De holdings 19L en 01R worden in principe niet gebruikt. Voor holding 27 geldt een beperking qua windrichting.
Het in de voorschriften opnemen van verdergaande beperkingen - ook voor wat betreft de nachtperiode - is, gelet op de invloed daarvan op de bedrijfsvoering, niet mogelijk.

ad aa.
Het van het proefdraaien afkomstige geluid, zeker bij hoge powersettings, treedt slechts gedurende enkele minuten per dag op. Hierdoor is geen sprake van een voortdurend wisselend (intermitterend)geluidniveau. Vervolgens is het geluid ook niet zodanig tonaal van karakter (het wordt gemaskeerd door het omgevingsgeluid) dat hiervoor het toepassen van een strafcorrectie van 5 dB(A) noodzakelijk is te achten.

ad ab.
Zoals ook al in de Wgh-vergunning voor de nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats is overwogen, is gelijktijdig gebruik van de in de onderhavige aanvraag aangegeven proefdraailokaties niet aannemelijk, enerzijds omdat door baangebruik (landen en stijgen) bepaalde lokaties niet tegelijkertijd bereikbaar en derhalve ook niet bruikbaar zijn, anderzijds luchtvaartmaatschappijen in verband met het verslepen van vliegtuigen bij voorkeur gebruik zullen maken van de afgeschermde lokaties bij de diverse werkplaatsen. Mocht toch gelijktijdig gebruik plaats hebben, dan is de NVLS onverkort gehouden aan de in de voorschriften opgenomen geluidnormen.
Wat betreft het gebruik van andere - niet bij de onderhavige inrichting horende - proefdraaiplaatsen (KLM/Fokker) zij opgemerkt dat, gezien de onderlinge afstand tussen de betreffende proefdraaiplaatsen, voor cumulatie-effecten niet gevreesd behoeft te worden.

ad ac.
Voor zover in alle redelijkheid aan de uitvoering van een betreffende voorschrift een termijn gesteld dient te worden, is dit ook gebeurd en daar waar dit achterwege is gebleven is het naar de mening van gedeputeerde staten dan ook gerechtvaardigd te verlangen dat direct na het van kracht worden van de beschikking aan de betreffende voorschriften wordt voldaan. Gedeputeerde staten zien in het bezwaar geen aanleiding op hun standpunt terug te komen en alsnog voor allerlei voorschriften termijnen op te nemen. Een en ander geldt des te meer omdat reeds meer dan een jaar de voorschriften - en de daaruit voortvloeiende verplichtingen - onderwerp van gesprek zijn geweest en NVLS derhalve al geruime tijd weet wat gedeputeerde staten zullen gaan verlangen.
Hierop had kunnen worden ingespeeld waardoor het geschetste probleem zich zeker niet had voorgedaan.

ad ad.
Met de bedoelde aanduiding wordt beoogd aan te geven krachtens welk wet (Hinderwet, Wet inzake de luchtverontreiniging en/of Wet geluidhinder) het betreffende voorschrift gesteld is en standaard is ook om een en ander in het dictum van het besluit aan te geven; in het onderhavige geval is deze toelichting op de aanduiding abusievelijk weggelaten. In de onderliggende beschikking is deze omissie hersteld; het door NVLS aangehaalde conceptvoorschrift 7.3 is tevens opgelegd krachtens de Wet geluidhinder en derhalve ook voorzien van de letter G;

ad ae.
Het dateren van in voorschriften opgenomen normbladen en/of richtlijnen strekt ertoe vergunninghouders rechtszekerheid te bieden, in die zin dat op moment van vergunningverlening, maar ook daarna, exact bekend is aan welke eisen de betreffende installatie moet voldoen. Alleen dan is verwijzing naar normbladen - gezien de jurisprudentie - toelaatbaar. Inwilliging van het verzoek van de NVLS zou - en dan met name door de toevoeging "of de vervanging ervan" - deze rechtszekerheid volledig wegnemen en bewerkstelligen dat installaties - zonder enige wettelijke procedure - steeds direct aan de nieuwste normen moeten voldoen en derhalve ook steeds moeten worden aangepast.

ad af.
Ook voor gedeputeerde staten hebben doelvoorschriften een duidelijke voorkeur boven gedetailleerde middelvoorschriften en het merendeel van de aan de te verlenen vergunningen te verbinden voorschriften zijn dan ook al aan te merken als zogenaamde doelvoorschriften. In sommige gevallen echter hebben gedeputeerde staten het uit milieuhygiënisch oogpunt danwel uit oogpunt van handhaafbaarheid bezien noodzakelijk geacht toch middelvoorschriften te moeten opnemen en zij zien geen aanleiding om deze middelvoorschriften alsnog te vervangen door deelvoorschriften.

ad ag.
Dit bezwaar is naar de mening van gedeputeerde staten niet terecht omdat het merendeel van de voorschriften hetzelfde is als welk standaard reeds sinds jaren aan vergunningen voor Hw-, Wlv- en/of Wgh-plichtige inrichtingen wordt verbonden en als zodanig zijn toepasbaarheid in de praktijk hebben bewezen.
De onderhavige inrichting is naar de mening van gedeputeerde staten niet van een zodanige aard, dat afwijking van vorengenoemde zogenaamde standaardvoorschriften noodzakelijk c.q. gewenst zou zijn.

ad ah.
Van rechtsonzekerheid is naar de mening van gedeputeerde staten geen sprake, omdat wettelijk is vastgelegd (artt. 17, lid 3 jo. 29a lid 2 en 4 van de Hinderwet, 28 lid 3 jo. 71 lid 1 en 3 van de Wet inzake de luchtverontreiniging en 28 lid 3 jo. 147 lid 1 en 3 van de Wet geluidhinder) een vergunninghouder tegen een besluit van de Directeur van de Dienst Milieu en Water tot het stellen van nadere eisen beroep kan instellen bij gedeputeerde staten eventueel gevolgd door een beroep bij de afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State.
Daarnaast geldt ten aanzien van het stellen van nadere eisen voor genoemde functionaris - op straffe van vernietiging van het besluit - de verplichting te blijven binnen het kader van de gestelde voorschriften.
Ook door de Afdeling voor de geschillen van bestuur van de Raad van State wordt de onderhavige aanpak gesanctioneerd.

ad ai.
Met de onderhavige voorschriften wordt beoogd een zogenaamde nulsituatie vast te leggen, als referentiekader voor eventuele toekomstige bodemverontreinigingen. Van terugwerkende kracht, zoals door de NVLS wordt gevreesd, is derhalve geen sprake.
Gezien de vigerende jurisprudentie is het opnemen van dergelijke voorschriften in dat geval ook voor de Afdeling voor de geschillen van bestuur aanvaardbaar, waarbij echter opgemerkt dient te worden dat recentelijke dienaangaande een nuancering is vastgelegd, in die zin dat het onderzoek, zeker bij grote bedrijven, beperkt dient te worden tot die lokaties waar als gevolg van activiteiten nu en in het verleden de kans op bodemverontreiniging aanwezig is.
In voorschrift 6.1. is hiervan ook uitgegaan en in die zin is het bezwaar van de NVLS dan ook ondervangen.
Voor het overige terreingedeelte zal (voorschrift 6.3) slechts een plan moeten worden opgesteld, houdende de wijze van onderzoek van dit terreingedeelte.

Wat betreft het parameterpakket zij vermeld, dat deze kwestie (voorschrift 6.5) voor uitvoering van het onderzoek onderwerp van gesprek is tussen de NVLS en de Directeur Dienst Milieu en Water. Alleen bij geen overeenstemming zal genoemde provinciale functionaris gebruik maken van de hem geboden mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen. Zoals hierboven aangegeven (ad af), staat voor de NVLS tegen zijn besluit beroep open.
Ten aanzien van de mogelijke relatie met andere ontwikkelingen zij opgemerkt, dat - zoals hierboven reeds is aangegeven - de betreffende voorschriften betrekking hebben op mogelijke toekomstige bodemverontreinigingen en niet op bestaande.
Genoemde regelingen hebben betrekking op saneringen van bestaande verontreinigingen

ad aj.
Dit bezwaar is terecht en in de onderliggende beschikking zijn de betreffende verwijzingen aangepast.

ad ak.
In de onderliggende beschikking is het onderhavige voorschrift geschrapt, omdat op de betreffende installaties het Besluit "emissie-eisen stookinstallaties Wet inzake de luchtverontreiniging" van toepassing is en eisen dienaangaande in de beschikking derhalve achterwege kunnen blijven.

ad al.
Door het opnemen van de codering "L" voor het betreffende voorschrift is expliciet aangegeven dat het hier gaat om een krachtens de Wet inzake de luchtverontreiniging gesteld voorschrift; het voorschrift moet dan ook gericht zijn op het voorkomen of beperken van luchtverontreiniging.
Gezien de redactie van het voorschrift en de bijbehorende bijlage moge dit laatste duidelijk zijn.
Naar de mening van gedeputeerde staten is het verlangen van een onderzoek naar mogelijkheden tot verdere reductie van de emissie naar de lucht aanvaardbaar en valt een dergelijke verplichting zeker niet buiten de reikwijdte van de Wet inzake de luchtverontreiniging.
De door de NVLS, ter onderbouwing van haar tegengestelde mening, in het bezwaarschrift opgenomen verwijzing naar het gestelde ad 44 is niet correct. Zowel het bezwaar als de overweging hebben namelijk betrekking op geluidhinder en niet op luchtverontreiniging en ook de verwijzing naar de "algemene overweging" is niet correct. Hierin is naar de mening van gedeputeerde staten overduidelijk aangegeven, dat weliswaar geen eisen aan de vliegtuigen gesteld kunnen worden, maar wel dat in het kader van de indirecte gevolgen van een inrichting wel degelijk beperkingen mogelijk zijn. In het onderhavige geval is vooralsnog volstaan met het verlangen van onderzoek.
De vrees van de NVLS dat zij op basis van de resultaten van het onderzoek direct geconfronteerd zal worden met verregaande emissiebeperkende maatregelen, is volstrekt ongegrond.
Duidelijk moge zijn, dat de resultaten van het onderzoek in eerste instantie aanleiding zullen zijn tot overleg, om te komen tot voor ieder aanvaardbare oplossingen. Mocht echter verschil van mening ontstaan en gedeputeerde staten toch aanleiding zien tot het opnemen van extra voorschriften, dan moet - en de NVLS is dit ook bekend - hiervoor eerst de wettelijk voorgeschreven procedure - en de daarbij behorende inspraak- en beroepsgang - worden doorlopen.

gelet op de desbetreffende artikelen van de Hinderwet, de wet inzake de luchtverontreiniging, de Wet geluidhinder en de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne;

b e s l u i t e n :

I. aan de NV Luchthaven Schiphol voornoemd de gevraagde vergunningen te verlenen overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig ook gewaarmerkte bescheiden en onder de volgende voorschriften (H en zonder codering = Hinderwet, L = Wet inzake de luchtverontreiniging en G = Wet geluidhinder):

II. een exemplaar van de beschikking te zenden aan:

1. NV Luchthaven Schiphol
   Postbus 7501
   1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL
2. Inspecteur van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in Noord-Holland
   Postbus 1182
   2001 DB HAARLEM
3. Hoofdinspecteur-Directeur van het 5e/6e district der Arbeidsinspectie
   Leeuwendalersweg 21
   1055 JE AMSTERDAM
4. Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer
   Postbus 75
   2130 AB HOOFDDORP
5. Burgemeester en Wethouders van Amstelveen
   Postbus 4
   1180 BA AMSTELVEEN
6. Burgemeester en Wethouders van Aalsmeer
   Postbus 253
   1430 AG AALSMEER
7. Milieufederatie Noord-Holland
   Nicolaasstraat 2B
   1506 BB ZAANDAM
8. Stichting Natuur en Milieu
   Donkerstraat 17
   3511 KB UTRECHT
9. Milieu Bescherming Oude Meer Schiphol
   Schipholdijk 262
   1438 AE OUDE MEER
10. [redacted]
11. Dorpsvereniging Badhoevedorp
    Postbus 60
    1170 AB BADHOEVEDORP
12. [redacted]

13. Vereniging van Ingelanden
    Lijnderdijk 251
    1175 KJ LIJNDEN
14. Nieuw Groen '90
    Lijnderdijk 251
    1175 KJ LIJNDEN
15. [redacted]
16. Stichting Platform Leefmilieu Regio Schiphol
    Postbus 49
    2063 JZ SPAARNDAM
17. Buurtvereniging "Nieuwe Meer"
    p/a Nieuwe Meerdijk 401
    1171 NZ BADHOEVEDORP
18. Vereniging "Geen uitbreiding Vliegveld Schiphol"
    p/a Oosteinderweg 140
    1432 AP AALSMEER
19. [redacted]
20. een reclamant die verzocht heeft zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken
21. KLM Royal Dutch Airline
    Postbus 7700
    1117 ZL LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Gedeputeerde Staten
voornoemd,

griffier. voorzitter.

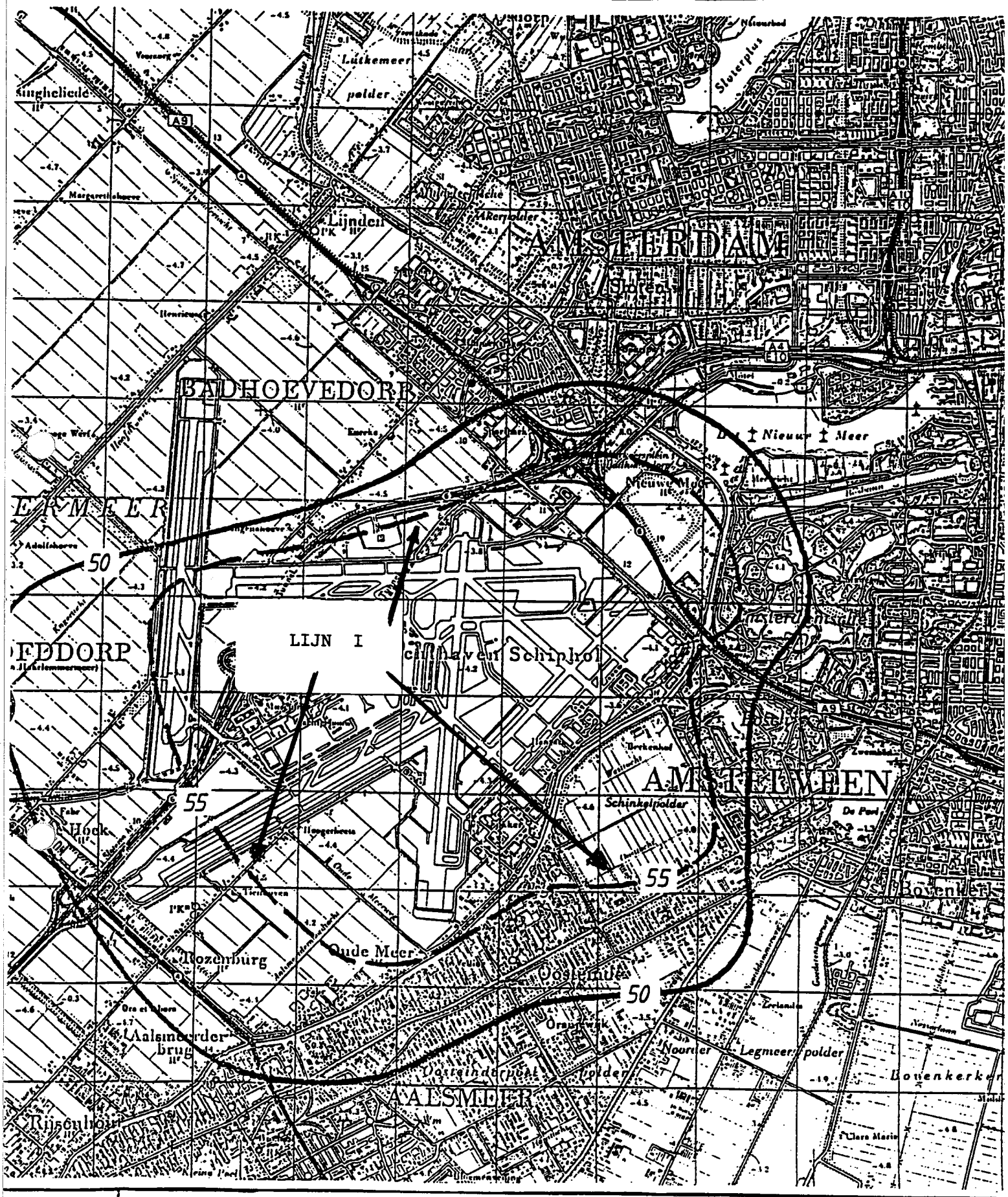
De aandacht wordt erop gevestigd, dat
1. deze beschikking gedurende een maand na bekendmaking ter inzage ligt;
2. binnen die termijn tegen de beschikking een beroepschrift kan worden ingediend door:
   a. de aanvrager;
   b. de betrokken adviseurs;
   c. degenen die overeenkomstig de artikelen 20, 21 of 28, eerste lid, onder c., van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bezwaren hebben ingebracht;
   d. enige andere belanghebbende, die aantoont, dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest overeenkomstig de artikelen 20, 21 of 28, eerste lid, onder c., van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bezwaren in te brengen;

3. de beschikking na afloop van vorenvermelde termijn van kracht is, tenzij voordien beroep is ingesteld (zie punt 2.) en tevens op grond van artikel 107 van de Wet op de Raad van State een schriftelijk verzoek is gedaan tot schorsing van de beschikking of tot het treffen van een voorlopige voorziening.

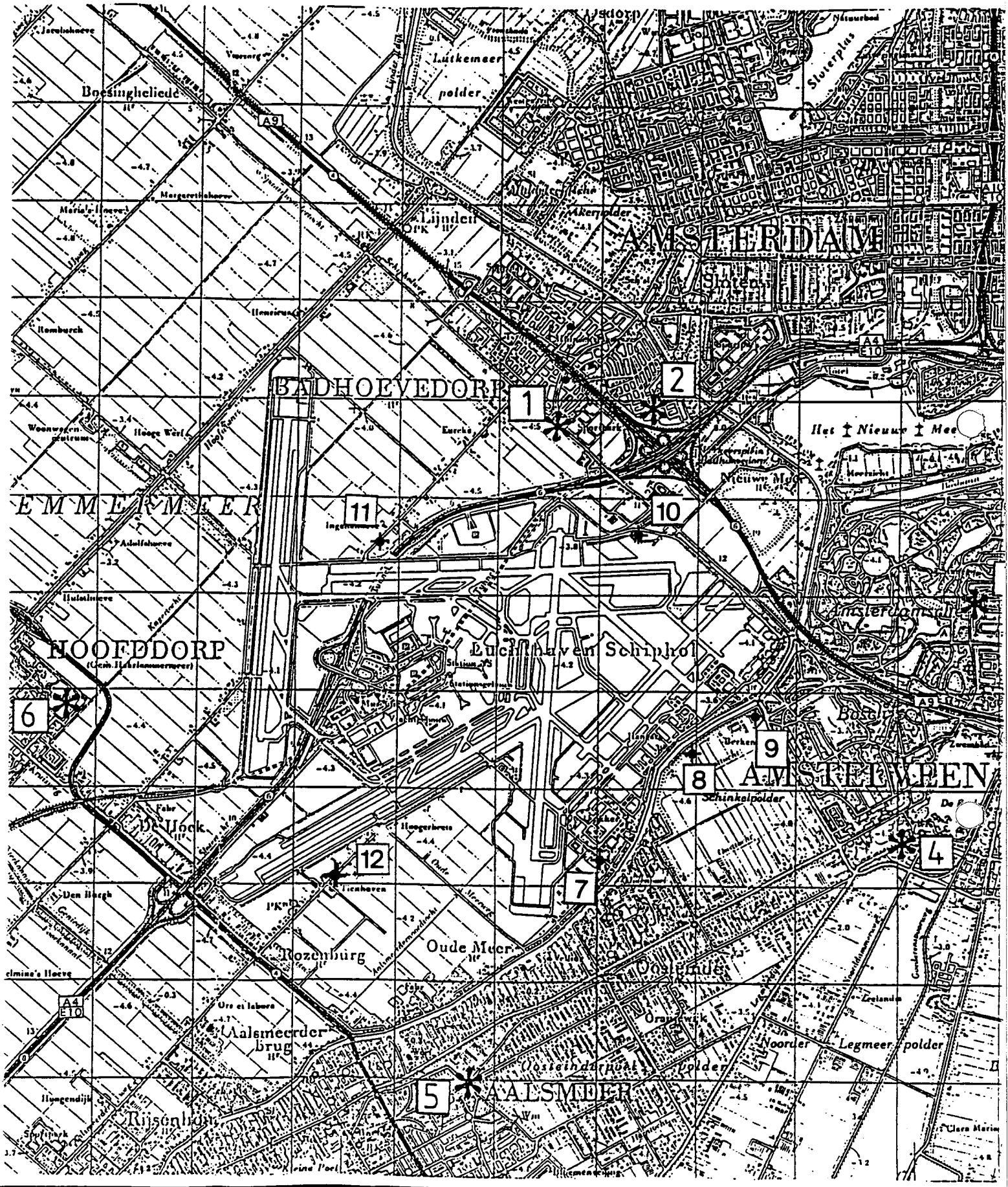
Een beroepschrift als bedoeld sub 2. moet worden gericht aan de Raad van State, Afdeling voor de geschillen van bestuur, Postbus 20019, 2500 EA 's-GRAVENHAGE. Een verzoek als bedoeld sub 3. moet worden gericht aan de Voorzitter van die Afdeling.

Voor een beroepschrift sub 2. wordt een bedrag van ƒ 150,-- griffierecht in rekening gebracht. Wordt daarnaast ook een verzoek om schorsing gedaan, dan kost dit ƒ 75,-- extra (te storten op girorekening 507590 t.n.v. de Secretaris van de Raad van State). Deze bedragen zullen bij een voor verzoek(st)er(s)/indien(st)er(s) positief besluit geretourneerd worden.

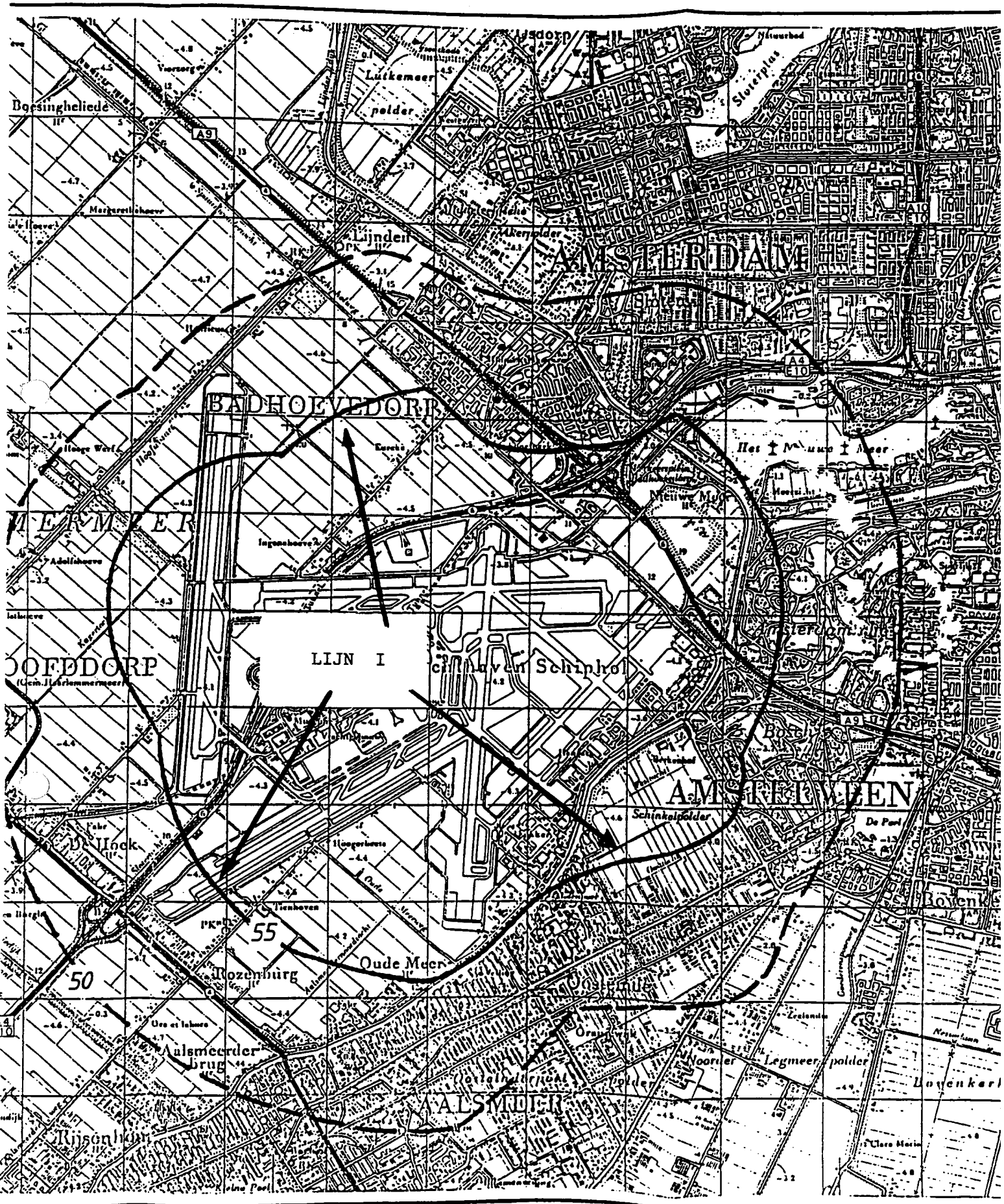
Korting c.q. vrijstelling van het griffierecht is mogelijk indien betaling onoverkomelijke financiële consequenties tot gevolg zal hebben. Het verzoek c.q. het beroepschrift dient in dat geval vergezeld te gaan van een ondersteunende verklaring van de burgemeester van de betreffende gemeente.


AMSTERDAM
BADHOEVEDORP
LIJN I
Schiphol
AMSTELMEEN
AALSMEER
Oude Meer
Rozenburg
Aalsmeerderbrug
Rijsenhout
Oostzaan
Bovenkerk
Legmeerpolder
Schinkelpolder
Lijnden
Lutkemeer
polder
Nieuwe Meer
Sloterplas
50
55
55
50

FIGUUR I


AMSTERDAM
BADHOEVEDORP
HOOFDDORP
Luchthaven Schiphol
AMSTELWEEN
AALSMEER
Lutkemeer polder
Boesingheliede
Sloterplas
Slotervaart
Nieuwe Meer
Het Nieuwe Meer
Amsterdamse Bos
Schinkelpolder
Oude Meer
Rozenburg
Aalsmeerderbrug
Oosteinder Polder
Legmeer polder
Noorder
Rijsenhoop
Lindenhoven
Romburch
Hoofdvaart
Kerrebroek
Ringvaart
Ringdijk
A9
A4
E10
1
2
4
5
6
7
8
9
10
11
12

FIGUUR 2


LIJN I
AMSTERDAM
BADHOEVEDORP
Schiphol
AMSTELVEEN
AALSMEER
Oude Meer
Rozenburg
Aalsmeerder Brug
Lijnden
Lutkemeer
polder
Schinkelpolder
Legmeer polder
Noorder
De Hoek
Tienhoven
Boesingheliede
Sloterplas
Nieuwe Meer
Bos
Rijsenhout
55
50

FIGUUR 3

| | |
|---|---|
| 1 | <u>Algemeen</u> |
| 1.1 | Terrein |
| 1.2 | Brand |
| 1.3 | Inspectie-onderhoud |
| 1.4 | (On)voorziene gebeurtenissen |
| 1.5 | Registratieverplichtingen |
| 1.6 | Rapportage |
| 1.7 | Diversen |
| 2 | <u>Elektrische installatie</u> |
| 2.1 | Algemeen |
| 2.2 | Transformatoren en hoogspanningsinstallaties |
| 3 | <u>Toestellen en leidingen onder druk</u> |
| 4 | <u>Stookinstallaties</u> |
| 4.1 | Stookruimten |
| 4.2 | Gasstookinstallaties |
| 4.3 | Oliestookinstallaties |
| 4.4 | Dual-fuel-installaties |
| 4.5 | Algemeen |
| 5 | <u>Koelinstallaties</u> |
| 6 | <u>Bodem</u> |
| 7 | <u>Lucht algemeen</u> |
| 8 | <u>Geluid</u> |
| 8.1 | Proefdraaien op de afgeschermde proefdraaiplaats |
| 8.2 | Proefdraaien op de holdings |
| 8.3 | Overige bronnen |
| 8.4 | Algemeen |

1 Algemeen.

1.1 Terrein.

1.1.1 Wegen, die bij brand of ongeval worden gebruikt om ter plaatse van de brand of het ongeval te kunnen komen, moeten onder alle omstandigheden toegankelijk zijn voor voertuigen met brandblus- en/of reddingsmateriaal.

1.1.2 Het terrein moet zodanig zijn verlicht, dat een behoorlijke oriëntatie mogelijk is, opdat ook gedurende de nacht werkzaamheden, waaronder begrepen controlewerkzaamheden, kunnen worden verricht.

1.2 Brand.

1.2.1 Ten einde een begin van brand effectief te kunnen bestrijden moeten voldoende brandblusmiddelen en/of brandbestrijdingsinstallaties aanwezig zijn.
De aard, de capaciteit, het aantal en de plaats van brandblusmiddelen en/of brandbestrijdingsinstallaties moeten zijn bepaald in overleg met en ten genoegen van de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland.

1.2.2 In de inrichting moet te allen tijde een goed geoefende bedrijfsbrandweer aanwezig zijn; de materiële en personele bezetting van een brandweerploeg, alsmede de mate van geoefendheid en het opleidingsniveau van de personeelsleden die tot de brandweerploeg behoren, dienen te voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in de Luchtvaartwet c.q. Brandweerregeling Burgerluchtvaartterreinen.
De bedrijfsbrandweer dient complementair te zijn aan de Gemeentelijke Brandweer.

1.2.3 Vaste slanghaspels moeten voldoen aan het gestelde in de norm NEN 3211, uitgave 1974 (met correctieblad, uitgave februari 1976).

1.2.4 Draagbare brandblusmiddelen moeten zijn voorzien van een geldig Rijkskeurmerk.

1.2.5 Elk brandblusmiddel moet duidelijk zichtbaar, steeds onbelemmerd bereikbaar en tot onmiddellijk gebruik gereed beschikbaar zijn.

1.2.6 Elk brandblusmiddel en elke brandbestrijdingsinstallatie moet door een ter zake kundige ten minste éénmaal per jaar op zijn goede werking worden gecontroleerd. De datum en het resultaat van de laatst

uitgevoerde controle moeten op het brandblusmiddel/-brandbestrijdingsinstallatie zijn aangegeven.

1.2.7 In de inrichting dient een efficiënt werkend alarmerings- en oproepsysteem aanwezig te zijn, opdat alle belanghebbenden, ingeval van een ernstige calamiteit, bijvoorbeeld explosie, gaslekkage, brand of andere ongevallen, kunnen worden gewaarschuwd.

1.2.8 Automatisch werkende en/of handmatig bediende brandmeldingsinstallaties moeten zijn uitgevoerd volgens de norm NEN 2535, uitgave 1986. Zij moeten zijn aangesloten op een continu bezette alarmcentrale van de in voorschrift 1.2.2 genoemde bedrijfsbrandweer. Deze centrale dient middels een directe telefoonverbinding verbonden te zijn met de regionale/gemeentelijke alarmcentrale.

1.2.9 Iedere werknemer van de inrichting moet bekend zijn met de algemene veiligheidsvoorschriften, het praktisch gebruik van kleine blusmiddelen en de voorschriften in geval van brand, voor zover een en ander op hem/haar van toepassing is.

1.3 Inspectie-onderhoud.

1.3.1 Een plan voor inspectie en een plan voor onderhoud moet aanwezig zijn met betrekking tot de, tot de inrichting behorende installaties en/of delen van installaties, welke gevaar, schade of hinder (waaronder begrepen lucht- en bodemverontreiniging) buiten de inrichting kunnen veroorzaken. Inspectie en onderhoud dienen volgens de in de plannen aangegeven richtlijnen te worden uitgevoerd. De plannen (evenals de daarin aan te brengen relevante wijzigingen) moeten ter beoordeling aan de Direkteur van de Dienst Milieu en Water worden overgelegd. Voornoemde Direkteur kan nadere eisen stellen betreffende de inhoud van het inspectieplan.

1.3.2 Tot de inrichting behorende installaties of delen van installaties, welke buiten bedrijf zijn gesteld, moeten in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland worden verwijderd, tenzij deze in een goede staat van onderhoud worden gehouden.

1.4 (On)voorziene gebeurtenissen.

1.4.1 Indien zich een onvoorziene gebeurtenis, zoals een bedrijfsstoornis heeft voorgedaan of zich voordoet, waardoor extra luchtverontreiniging, gevaar, schade en/of hinder, met uitzondering van gevallen als genoemd in voorschrift 6.26, ontstaat of kan ontstaan, moeten onmiddellijk maatregelen worden genomen om de extra luchtverontreiniging, het gevaar, de schade en/of de hinder te voorkomen c.q. te beperken. Van een en ander moet terstond kennis worden

gegeven aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland via de daarvoor geldende telefoonnummers alsmede aan het alarmnummer van de gemeente Haarlemmermeer; het toezichthoudend personeel dient hieromtrent toereikend te zijn geïnstrueerd.
Op een daartoe strekkend verzoek moet een rapport van de onvoorziene gebeurtenis worden opgesteld dat aan de voornoemde Directeur moet worden toegezonden.

1.4.2 Van een te voorziene gebeurtenis, waardoor extra luchtverontreiniging, gevaar, schade en/of hinder ontstaat of kan ontstaan, dient vooraf kennis te worden gegeven aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland via de daarvoor geldende telefoonnummers; het toezichthoudend personeel dient hieromtrent toereikend te zijn geïnstrueerd.

1.5 Registratieverplichtingen.

1.5.1 Bij storingen en werkzaamheden, waardoor extra luchtverontreiniging, gevaar, schade en/of hinder ontstaat, moeten alle ter zake doende gegevens, zoals tijdstip, tijdsduur, aard, (geschatte) hoeveelheid, oorzaak en plaats worden vastgelegd.

1.5.2 De in voorschrift 1.5.1 bedoelde gegevens, alsmede de bevindingen van alle overige ingevolge de voorschriften 2.1.6, 3.1, 4.2.1, 4.2.2, 6.7 en 7.1 uitgevoerde controles en inspecties moeten op overzichtelijke wijze in een register worden bijgehouden. Het register dient gedurende tenminste twee achtereenvolgende jaren in de inrichting te worden bewaard en aan een daartoe bevoegd ambtenaar van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland op diens eerste verzoek te worden overgelegd.

1.6 Rapportage.

Vergunninghoud(st)er dient jaarlijks vóór 1 maart aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water opgave te doen van:

a. de resultaten van de metingen en/of analyses bedoeld in voorschrift 6.7 met de daaraan te ontlenen conclusies van het voorafgaande kalenderjaar;
b. het aantal bedrijfsuren en de verbruikte hoeveelheden brandstof over het voorgaande kalenderjaar per stookinstallatie zoals genoemd in hoofdstuk 2.6 van de vergunningsaanvraag,

1.7 Diversen.

1.7.1 H/L/G De gehele inrichting moet in goede staat van onderhoud verkeren.

1.7.2 H/L/G Door of vanwege vergunninghoud(st)er behoort aan alle binnen de inrichting werkzame personen, waaronder het personeel van derden, toereikende instructie te zijn verstrekt, erop gericht gedragingen hunnerzijds, die tot gevolg kunnen hebben, dat de inrichting niet overeenkomstig de vergunning in werking is of dat een aan de vergunning verbonden voorschrift wordt overtreden, uit te sluiten.

1.7.3 H/L/G Meldingen als bedoeld in de voorschriften 1.4.1, 1.4.2 en 6.26 dienen te geschieden door speciaal daartoe aangewezen en verantwoordelijke personen. Het toezichthoudend personeel dient hieromtrent toereikend te zijn geïnstrueerd.

1.7.4 Het is in de inrichting verboden:

a. vluchtige stoffen, oliën of vetten op het open terrein te laten uitvloeien;
b. afvalstoffen, zoals blikken, papier, emballagemateriaal, gebruikte poetsdoeken anders te bewaren dan in gesloten bussen, vaten of bakken;
c. olie anders te bewaren dan in vloeistofdicht vaatwerk;
d. vluchtige vloeistoffen, waarvan het onderste ontvlammingspunt lager dan 21°C (Kl-klasse) is gelegen, te gebruiken voor reinigingsdoeleinden;
e. werkzaamheden te verrichten, waarbij vuur wordt gebruikt aan of in de onmiddellijke nabijheid van een brandstofreservoir en andere delen van motorvoertuigen, die brandstof bevatten; zodra brandstof uitstroomt, moeten de werkzaamheden, waarbij vuur wordt gebruikt, onmiddellijk worden gestaakt en het vuur worden gedoofd;
f. anders dan in daartoe bestemde brandstofreservoirs van motorvoertuigen of in installaties dan wel vaatwerk als bedoeld in de voorschriften 6.8, 6.11 en 6.12 meer dan 10 liter benzine aanwezig te hebben; de benzine moet zijn geborgen in goed gesloten metalen bussen;
g. motorvoertuigen of onderdelen ervan uit te branden, anders dan op de brandweeroefenplaats.

## 2 Elektrische installatie.

### 2.1 Algemeen.

2.1.1 De elektrische installatie moet voldoen aan NEN 1010, uitgave 1988 en in een gebied met gasontploffingsgevaar aan NEN 3410, uitgave 1987.

2.1.2 Een elektrische installatie, geplaatst vóór 1-8-1988, moet voldoen aan NEN 1010, uitgave 1984 en de aanvulling op NEN 1010, uitgave 1986 of aan een ander gelijkwaardige norm ter beoordeling van een aan te wijzen deskundige.

De aanwijzing behoeft de goedkeuring van de Directeur van de Dienst Milieu en Water.

2.1.3 Een elektrische installatie, geplaatst vóór 1-8-1984, moet voldoen aan NEN 1010, uitgave 1962 en de aanvulling van NEN 1010, uitgave 1975 of aan een andere gelijkwaardige norm ter beoordeling van een aan te wijzen deskundige.
De aanwijzing behoeft de goedkeuring van de Directeur van de Dienst Milieu en Water.

2.1.4 Onverminderd het bepaalde in de voorschriften 2.1.2 en 2.1.3 moet een elektrische installatie, geplaatst vóór 1-8-1988 in een gebied met gasontploffingsgevaar, bovendien voldoen aan de hoofdstukken X en XI van NEN 1010, uitgave 1962 "Aanvullende voorschriften voor installaties in ruimten met beperkt gasontploffingsgevaar" respectievelijk "Aanvullende voorschriften voor installaties in ruimten met verhoogd gasontploffingsgevaar" en aan NEN 3125, uitgave 1980, NEN-EN 50014 tot en met 50020, uitgave 1980, de aanvullingen op deze normen, uitgave 1985 of 1987 en ontwerp-EN 50028 en 50039, uitgave 1982.

2.1.5 Door een aan te wijzen deskundige moet een gevarenzoneindeling zijn opgesteld en op tekening zijn vastgelegd overeenkomstig het concept-publikatieblad CP20 <Gevarenzone-indeling met betrekking tot gasontstekingsgevaar> van het Directoraat-Generaal van de Arbeid, uitgave 1989.
Van iedere gevarenzone moeten conform dit publikatieblad de aard en afmetingen zijn vermeld alsmede - van de in die zone mogelijk voorkomende gassen en dampen - de ontstekingstemperatuur en groepsindeling.
Binnen 3 maanden na het van kracht worden van de beschikking en vervolgens eenmaal per vijf jaar, alsmede na elke wijziging die van invloed kan zijn op de gevarenzone-indeling, moet door een aan te wijzen deskundige de gevarenzone-indeling opnieuw zijn vastgelegd en worden overgelegd aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water.
De aanwijzing behoeft de goedkeuring van eerdergenoemde Directeur.

2.1.6 In een gebied met gasontploffingsgevaar is het gebruik van een elektrische installatie die buiten het toepassingsgebied van NEN 1010 en NEN 3410 valt niet toegestaan, tenzij goedgekeurd voor toepassing in eerdergenoemd gebied door een aan te wijzen deskundige.
De aanwijzing behoeft de goedkeuring van de Directeur van de Dienst Milieu en Water.

2.1.7 De elektrische installatie mag geen storing veroorzaken in de radio- en/of televisieontvangst en/of

het telecommunicatieverkeer.

2.2 Transformatoren en hoogspanningsinstallaties.

2.2.1 De transformatoren en hoogspanningsinstallaties moeten zijn ontworpen, opgesteld en beproefd volgens de, ten tijde van het installeren, vigerende norm NEN 1041 of V1041.
Energietransformatoren moeten tevens voldoen aan de tijdens het installeren, vigerende normen NEN 3184, of IEC Publication 76.

2.2.2 De oliebevattende transformatoren dienen deugdelijk te zijn beveiligd tegen oververhitting, brand en explosie.

2.2.3 De oliebevattende transformatoren, inclusief de koeler(s) moeten zijn opgesteld boven of in een vloeistofdichte bak van onbrandbaar materiaal, met een nuttige inhoud van tenminste de totale olie-inhoud van de transformator en koeler(s).

2.2.4 De transformatoren, koeler(s) en schakelaar(s) mogen alleen zijn gevuld met PCB(polychloorbifenyl)-vrije olie.

3 Toestellen en leidingen onder druk.

3.1. Toestellen en leidingen onder druk met toebehoren die volgens het, ten tijde van de vergunningverlening vigerende hoofdstuk GO402, bijlage 3 van de "Regels voor toestellen onder druk" worden geklasseerd als "drukvaten, welke in aanmerking komen voor keuring door de bevoegde instantie", moeten zijn ontworpen en vervaardigd volgens deze regels en zijn voorzien van een keurmerk van de Dienst voor het Stoomwezen, dan wel een verklaring van een in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland te bepalen onafhankelijke keuringsinstantie; bedoelde toestellen en leidingen met toebehoren, alsmede hun wijze van opstelling en samenstelling, moeten door de Dienst voor het Stoomwezen of een in overleg met voornoemde Directeur te bepalen onafhankelijke keuringsinstantie op grond van de "Regels voor toestellen onder druk" zijn goedgekeurd.
Een bewijs van goedkeuring moet aan voornoemde Directeur kunnen worden overgelegd.

3.2 Toestellen en leidingen onder druk met toebehoren die volgens het, ten tijde van de vergunningverlening vigerende hoofdstuk GO402, bijlage 3 van de "Regels voor toestellen onder druk" worden geklasseerd als "drukvaten, welke in aanmerking komen voor keuring door de bevoegde instantie" en die niet zijn ontworpen en vervaardigd volgens deze regels, moeten

zijn goedgekeurd door een in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland te bepalen onafhankelijke keuringsinstantie. De keuring dient te worden uitgevoerd op grond van nader in overleg met voornoemde Directeur en voornoemde keuringsinstantie op te stellen keuringseisen.
Een bewijs van goedkeuring moet aan voornoemde Directeur kunnen worden overgelegd.

3.3 Toestellen en leidingen met toebehoren, zoals bedoeld in voorschrift 3.1 moeten op doeltreffende wijze zijn beschermd tegen uitwendige en (zonodig) inwendige corrosie en/of erosie.

3.4 Reparaties, wijzigingen en warmtebehandelingen van de in voorschrift 3.1 bedoelde toestellen en leidingen, alsmede verandering in de procescondities, mogen uitsluitend worden uitgevoerd na verkregen toestemming van de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland.

3.5 Na elke in het voorschrift 3.4 bedoelde handeling, maar in ieder geval binnen zes jaar, nadat de laatste keuring heeft plaatsgevonden, moeten de in voorschrift 3.1. bedoelde toestellen en leidingen worden herkeurd door een in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland te bepalen onafhankelijke keuringsinstantie.

3.6 Van elke reparatie, wijziging, warmtebehandeling, verandering in de procescondities, keuring, meting of inspectie moeten de gegevens worden vastgelegd in een register, dat tenminste gedurende de levensduur van de in voorschrift 3.1 bedoelde toestellen en leidingen moet worden bewaard. Het register dient op diens eerste verzoek aan een daartoe bevoegd ambtenaar van de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland te worden overgelegd.
Dat register moet verder van elk(e) toestel of leiding tenminste vermelden:
- het registratie-nummer;
- het bouwjaar;
- de afmetingen en de nominale capaciteit;
- het produkt (type) dat wordt bevat;
- de werktemperatuur;
- de werkdruk;
- de ontwerptemperatuur;
- de ontwerpdruk;
- de afsteldruk c.q. -temperatuur van beveiligingen;
- materiaaldikten;
- een schematisch overzicht van de plaatdikte-meetpunten;
- de wijze van corrosiebescherming.

4 Stookinstallaties.

4.1 Stookruimten.

4.1.1 De ruimte(n) waarin een stookinstallatie is geplaatst vóór 1-5-1986, moet(en) tenminste voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de hoofdstukken II en III van de norm NEN 3028, uitgave 1970.

4.1.2 De ruimte(n) waarin een stookinstallatie is geplaatst ná 1-5-1986, moet(en) tenminste voldoen aan de eisen die zijn gesteld in sectie 5 van de norm NEN 3028, uitgave 1986.

4.1.3 H/L Stookinstallaties en rookgasafvoersystemen geplaatst vóór 1-5-1986 moeten tenminste voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de hoofdstukken VII en VIII van de norm NEN 3028, uitgave 1970.

4.1.4 H/L Stookinstallaties en rookgasafvoersystemen geplaatst ná 1-5-1986 moeten tenminste voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de secties 3 en 4 van de norm NEN 3028, uitgave 1986.

4.2 Gasstookinstallaties.

4.2.1 Een ketel en/of luchtverwarmer met een nominale belasting tot en met 600 kW moet voldoen aan de GIVEG-keuringseisen voor centrale verwarmingstoestellen en/of luchtverwarmers, zoals deze op de datum van de vergunning van kracht waren en voor zover deze betrekking hebben op de beveiliging, de ontsteking en het ontwijken van gas; de installatie(s) moet(en) vóór de ingebruikneming aan de hand van de GIVEG-keuringseisen op goed en veilig functioneren worden gecontroleerd door een deskundige. Deze controle dient vervolgens voor wat betreft installaties met een nominale belasting groter dan 83 kW telkens na 4 jaar te worden herhaald. Voor doeltreffend onderhoud moet worden zorggedragen.

4.2.2 Een gasbranderinstallatie met een nominale belasting groter dan 600 kW, met inbegrip van de daarbij behorende beveiligingsapparatuur, moet voldoen aan de VISA-voorschriften , voor zover deze van toepassing zijn en zoals deze op de datum van de vergunning van kracht waren; de branderinstallatie(s) moet(en) vóór de ingebruikneming en vervolgens telkens na 2 jaar aan de hand van de VISA-voorschriften op goed en veilig functioneren worden gecontroleerd door een deskundige.
Voor doeltreffend onderhoud moet worden zorggedragen.

4.2.3 Inzake de in de voorschriften 4.2.1 en 4.2.2 bedoelde controles en het uitgevoerde onderhoud moeten

verklaringen worden opgenomen in het bij de branderinstallaties behorende gasstookboek, hetwelk aan de controlerende ambtenaar moet kunnen worden overgelegd.

4.2.4 Materialen en apparatuur van een aardgasinstallatie moeten voldoen aan de GIVEG-keuringseisen of moeten regelmatig zijn voorzien van het merk "gaskeur"; koperen pijpen en soldeerfittingen moeten, indien daarvan nog geen GIVEG-keur bestaat, van een KIWA-merk zijn voorzien.

4.3 Oliestookinstallaties.

4.3.1 H/L De samenstelling van de, in de installaties toegepaste vloeibare brandstoffen dient te voldoen aan de eisen die zijn gesteld in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen bij de Wet inzake de luchtverontreiniging.

4.3.2 H/L De installatie(s) moet(en) zodanig zijn ingericht en worden onderhouden, dat over het hele regelbereik een nagenoeg rookloze verbranding wordt verkregen, waarbij het roetgehalte van de verbrandingsgassen, behoudens onmiddellijk na het starten van de brander(s), het roetcijfer 3 - gemeten direct achter de ketel en bepaald volgens de filterpapiermethode van Bacharach - niet overschrijdt.

4.3.3 In geval van een volautomatische branderinstallatie mag de ontsteking niet eerder in werking worden gesteld en in overige gevallen de brander niet eerder aan worden gestoken of de ontsteking in werking worden gesteld dan nadat de vuurhaard gedurende tenminste 40 seconden op mechanische wijze is geventileerd, tenzij op andere afdoende wijze het ongewenst aanwezig zijn van een explosief mengsel wordt voorkomen.

4.4 Dual-fuel-installaties.

4.4.1 H/L Voor dual-fuel-installaties gelden zowel de voorschriften voor de met gas als de met olie gestookte installaties.

4.5 Algemeen.

4.5.1 H/L Uitmondingen van veiligheden moeten zodanig zijn geplaatst dat buiten de inrichting en op voor publiek toegankelijke plaatsen geen overlast kan worden veroorzaakt als gevolg van daaruit ontwijkende vloeistof, damp of gas.

4.5.2 H/L Een rookgasafvoersysteem moet jaarlijks inwendig worden gereinigd, zonder dat roet en andere verbrandingsresten zich buiten de inrichting kunnen ver-

spreiden.

4.5.3 Een stookinstallatie moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor bediening, inspectie en onderhoud.

5 <u>Koelinstallaties</u>

5.1 H/L De installaties met bijbehorende leidingen moeten vloeistofdicht zijn.

5.2 H/L De koelinstallaties moeten voldoen aan het gestelde in NEN 3380, uitgave september 1971 "Veiligheid van koelinstallaties", met uitzondering van het daarin opgenomen artikel 4 (Geldigheid).

6 <u>Bodem</u>

6.1 Uiterlijk vier maanden na het van kracht worden van de beschikking, dient de bodem en/of het grondwater binnen de inrichting op de plaatsen, opgenomen in de inventarisatielijst voor lokaties met mogelijke bodemverontreiniging, als bijlagen VII-1 en VII-3 gevoegd bij de vergunningsaanvraag, te zijn onderzocht.

6.2 Uiterlijk twaalf maanden na het van kracht worden van de beschikking dienen de bodem en het grondwater in de nabijheid van de transport- en distributieleiding van vliegtuigbrandstof in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water op verontreiniging te zijn onderzocht.

6.3 Uiterlijk vier maanden na het van kracht worden van de beschikking, dient door de vergunninghoudster, in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water, een plan te zijn opgesteld voor een onderzoek naar verontreiniging van bodem en/of grondwater van de overige, niet in de in de voorschriften 6.1 en 6.2 genoemde delen van het terrein van de inrichting.

6.4 Indien een redelijk vermoeden bestaat dat de bodem en/of het grondwater verontreinigd is, zonder dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging t.g.v. een ongewoon voorval in de zin van de Wet bodembescherming (Stb. 1986, 373), dan wel na het beëindigen of wijzigen van de bedrijfsactiviteiten, dient de vergunninghoud(st)er na een daartoe strekkend verzoek van de Directeur van de Dienst Milieu en Water binnen drie maanden na ontvangst van dit verzoek een onderzoek naar aard en mate van de verontreiniging van de bodem uit te (laten) voeren.

6.5 Een onderzoek als bedoeld in voorschriften 6.1, 6.2, 6.3 en 6.4 dient te worden uitgevoerd in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water. Het

onderzoek moet tenminste voldoen aan de eisen die zijn neergelegd in het rapport Voorlopige Praktijkrichtlijnen (Ministerie van VROM, reeks Bodembescherming nr.55B, 1986) of een hiervoor in de plaats komende richtlijn.
Eerdergenoemde Directeur kan aan het onderzoek en aan de rapportage hiervan nadere eisen stellen.

6.6 De resultaten van een bodemonderzoek, met inbegrip van de hieraan te verbinden conclusies, dienen uiterlijk vijf maanden na het van kracht worden van de beschikking, doch in ieder geval voor een aanvang wordt gemaakt met het daadwerkelijk aanvangen van bouw- en/of plaveiwerkzaamheden, dan wel binnen vier maanden na een verzoek als bedoeld in voorschrift 6.4, te worden overgelegd aan en besproken met eerdergenoemde Directeur.

6.7 Als vervolg op het in voorschrift 6.2 genoemde onderzoek dienen door of vanwege vergunninghoud(st)er tenminste éénmaal per jaar in de nabijheid van de transport- en distributieleiding van vliegtuigbrandstof de grondwaterstanden te worden gemeten en monsters van het grondwater te worden genomen en geanalyseerd. Plaats en diepte van bemonstering, de wijze van bemonstering, de te onderzoeken stoffen in de monsters en de te gebruiken analysemethode(n) dienen in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water te worden bepaald. Eerdergenoemde Directeur kan aan het bodemonderzoek en aan de rapportage hiervan nadere eisen stellen.
De resultaten van deze metingen en/of analyses, inclusief aan deze gegevens te ontlenen conclusies, moeten binnen drie maanden na meting en/of monsternàme worden overgelegd aan eerdergenoemde Directeur.

6.8 Ondergrondse opslaginstallaties voor vloeibare aardolieprodukten moeten voldoen aan het gestelde in de hoofdstukken 5.1, 5.3, 5.4 en 5.6 (voor nieuwe installaties) of 5.2, 5.3, 5.4 en 5.6 (voor bestaande installaties) van de richtlijn "Vloeibare aardolieprodukten, ondergrondse opslag in stalen tanks en afleveringsinstallaties voor motorbrandstof" van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR 9-1) uitgave 1988.

6.9 Ondergrondse opslaginstallaties voor afgewerkte olie moet voldoen aan het gestelde in de hoofdstukken 5.5 en 5.6 van de richtlijn "Vloeibare aardolieprodukten, ondergrondse opslag in stalen tanks en afleveringsinstallaties voor motorbrandstof" van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR 9-1), uitgave 1988.

6.10 Van het gestelde in de voorschriften 6.8 en 6.9 kan, voor wat betreft de opslaginstallatie(s) voor K2- en

K3-produkten, worden afgezien indien de tank(s) is (zijn) opgesteld in een betonnen vloeistofdichte put met een afdekking, zodanig dat geen hemelwater in de put kan komen. Overigens dienen tank(s) en leidingen te voldoen aan het gestelde in de paragrafen 3.3 (alleen voor nieuwe tanks), 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9.1.1 t/m 3.9.1.4 en 3.9.2 t/m 3.9.4 van de richtlijn "Vloeibare aardolieprodukten, bovengrondse opslag kleine installaties" van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen CPR 9-2), uitgave 1985.

6.11 Bovengrondse opslaginstallaties voor vloeibare aardolieprodukten moeten voldoen aan het gestelde in de paragrafen 3.1, 3.2, 3.3 (alleen voor nieuwe tanks), 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9.1.1 t/m 3.9.1.4 en 3.9.2 t/m 3.9.4 van de richtlijn "Vloeibare aardolieproducten, bovengrondse opslag kleine installaties" van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR 9-2), uitgave 1985.

6.12 Opslag van brandbare vloeistoffen in vaatwerk moet voldoen aan het gestelde in de hoofdstukken 6 en 7 (in een kast), 8 (in een kluis), 9 (in een gebouw) of 10 (in een vatenpark) van de richtlijn "Opslag gevaarlijke stoffen in emballage, opslag van vloeistoffen en vaste stoffen (0-10 ton)" van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen (CPR 15-1), uitgave 1990.

6.13 De bodem en de wanden van het gronddepôt voor zwaar verontreinigde grond en baggerslib moeten zijn bekleed met een aangesloten folie van tenminste 1 mm dikte, vervaardigd van hoge dichtheid polyetheen (H.D.P.E.) of een andere door de Directeur van de Dienst Milieu en Water goed te keuren gelijkwaardig geacht type folie of gelijkwaardige bodemafdichting.

6.14 Ter bescherming van de in voorschrift 6.13 bedoelde bodemafdichting moet direct daarboven een beschermende laag schoon grof zand zijn aangebracht van tenminste 0,50 meter dikte (in verdicht profiel gemeten).
Dit zand dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan zandbedden, zoals vermeld in de "Eisen 1978 voor bouwstoffen in de Wegenbouw".

6.15 Het depôt voor lichtverontreinigde grond mag slechts worden benut voor de (tijdelijke) opslag van lichtverontreinigde grond categorie I, als omschreven in de Nota Uitgangspunten Interimbeleid Toepassingsmogelijkheden Lichtverontreinigde Grond van december 1990 van de Provincie Noord-Holland.

6.16 In de depôts aanwezige verontreinigde en lichtverontreinigde grond dient tegen verwaaien en indringen

van regenwater te zijn beschermd door een doelmatige afdekking met tegen weersinvloeden bestande folie.

6.17 Van elke partij aan- of af te voeren partij verontreinigde grond moet op een overzichtelijke wijze tenminste worden geregistreerd:
- de datum van aan- resp. afvoer;
- de hoeveelheid in volumeeenheden of gewichtseenheden bij zowel aan- als afvoer;
- de herkomst bij aanvoer en de plaats van bestemming bij afvoer;
- de naam en adres van de transporteur;
- de mate en aard van de verontreiniging, met vermelding van de toetsingswaarde (A, B of C) als bedoeld in de Leidraad bodembescherming.

6.18 Op het terrein van de inrichting mogen, behoudens in de depôts voor verontreinigde grond en met in achtneming van de daarop van toepassing zijnde voorschriften, geen afvalstoffen op of in de bodem worden gebracht.

6.19 Grond- en hulpstoffen alsmede afvalstoffen moeten zodanig worden behandeld, opgeslagen, verpakt en getransporteerd, dat verontreiniging van bodem en\of grondwater dan wel - anderszins - verspreiding van deze stoffen buiten de inrichting niet kan plaats vinden.

6.20 Vloeren van werkplaatsen en stallingsruimten moeten vloeistofdicht zijn, bestand tegen de inwerking van ter plaatse gebezigde stoffen en afwaterend zijn gelegd naar verzamelpunten.

6.21 Leidingsystemen voor de afvoer van afvalwater moeten vloeistofdicht en bestand tegen de doorgevoerde stoffen zijn.

6.22 Ondergrondse leidingen voor afvoer van vloeibare aardolieproducten moeten overeenkomstig tabel 8-IV, deel "Leidingen en hulpstukken" van de CPR-Richtlijn 8-1, uitgave 1987, doeltreffend tegen corrosie zijn beschermd.

6.23 De ligging van ondergrondse leidingen moet op tekening(en) zijn vastgelegd. Alvorens met graafwerkzaamheden wordt begonnen, moet(en) de bedoelde tekening(en) worden geraadpleegd en moet(en) de leiding(en) zodanig zijn gemarkeerd en worden bewaakt dat beschadiging wordt voorkomen.

6.24 Indien een redelijk vermoeden bestaat dat het in voorschrift 6.22 bedoelde leidingsysteem lek is of in slechte staat verkeert, moet dit in overleg met de Directeur van de Dienst Milieu en Water worden onderzocht. Eerdergenoemde Directeur kan aan het

onderzoek en aan de rapportage hiervan nadere eisen stellen.

6.25 Een kathodische bescherming moet tenminste éénmaal per jaar op deugdelijkheid worden beproefd door of ten overstaan van een onafhankelijke instantie. De gegevens van deze beproeving moeten worden vastgelegd en op verzoek van een daartoe door de Directeur van de Dienst Milieu en Water van Noord-Holland aangewezen ambtenaar worden getoond.

6.26 Indien, op welke wijze dan ook, na het van kracht worden van de beschikking, verontreiniging van de bodem en/of het grondwater optreedt, c.q. is opgetreden, zonder dat er sprake is van ernstige bodemverontreiniging t.g.v. een ongewoon voorval in de zin van de Wet bodembescherming (Stb. 1986, 374), moet:
- deze verontreiniging terstond aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water worden gemeld;
- de oorzaak van de verontreiniging zo spoedig mogelijk worden weggenomen;
- de verontreinigde grond en/of het grondwater na overleg met en ten genoegen van eerdergenoemde Directeur zonodig worden gesaneerd; de Directeur kan aan de sanering nadere eisen stellen;
- de bekleding van in de nabijheid van de verontreiniging aanwezige ondergrondse tanks en/of leidingen worden gecontroleerd op aantasting; beschadigingen moeten terstond worden hersteld;
- verwijderde verontreinigde grond worden vervangen door grond waarvan de kwaliteit de goedkeuring behoeft van eerdergenoemde Directeur.

7 <u>Lucht algemeen</u>.

7.1 L/G Het verplaatsen van vliegtuigen van en naar de proefdraaiplaatsen dient slechts te geschieden door diesel- of electrotrekkers.

7.2 L De vergunninghoud(st)er dient in overleg met en ten genoegen van de Directeur van de Dienst Milieu en Water een studie te verrichten naar de mogelijkheid van het treffen van aanvullende maatregelen ter beheersing van de groei van de emissie van luchthavengebonden bronnen.
Deze studie dient tenminste te bevatten de onderwerpen genoemd in de bij de beschikking gevoegde Bijlage A, ("Maatregelen ....enz.").
Een schriftelijk verslag hieromtrent dient uiterlijk twaalf maanden na het van kracht worden van de beschikking te worden uitgebracht aan eerdergenoemde Directeur.
Indien eerdergenoemde Directeur dit nodig oordeelt, dient tussentijds schriftelijk verslag aan hem te worden uitgebracht.

8 Geluid.

8.1 Proefdraaien op de afgeschermde proefdraaiplaats.

8.1.1 G Het equivalent geluidniveau (LAeq), afkomstig van het proefdraaien met vliegtuigmotoren, mag, behoudens het gestelde in voorschift 8.1.2, op lijn I, die op de bij de beschikking behorende figuur 1 is aangegeven, de volgende waarden niet overschrijden:

- 55 dB(A) tussen 07.00 uur en 19.00 uur;
- 50 dB(A) tussen 19.00 uur en 23.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

8.1.2 G Gedurende ten hoogste 12 perioden (dag-, avond-, of nachtperioden) per jaar mogen de in voorschrift 8.1.1 genoemde equivalente geluidsniveaus met ten hoogste 8 dB(A) worden overschreden.

8.1.3 G Proefdraaien tussen 23.00 uur en 07.00 uur is slechts toegestaan bij powersettings tot ten hoogste flight- idle, behoudens het gestelde in de voorschiften 8.1.4, en 8.1.5.

8.1.4 G Het proefdraaien op vermogens boven flight-idle tussen 23.00 uur en 24.00 uur is uitsluitend toegestaan indien dit proefdraaien noodzakelijk is ten gevolge van een reeds vóór 23.00 uur ingezette proefdraaicyclus, welke bij normaal verloop vóór 23.00 uur zou zijn beëindigd.

8.1.5 G Het proefdraaien op vermogens boven flight-idle tussen 05.00 uur en 07.00 uur is slechts toegestaan indien er geen sprake is van gepland groot onderhoud.

8.1.6 G Maximaal optredende geluidniveaus afkomstig van het proefdraaien met vliegtuigmotoren mogen op de meetpunten 1 tot en met 6, die op de bij de beschikking behorende figuur 2 zijn aangegeven, de volgende waarden niet overschrijden:

a. 55 dB(A) tussen 24.00 uur en 06.00 uur; behoudens 12 etmalen per jaar waarvoor tussen 05.00 uur en 06.00 uur 58 dB(A) geldt.

b. 60 dB(A) tussen 06.00 uur en 07.00 uur behoudens 12 etmalen per jaar voor het proefdraaien met vliegtuigmotoren met een omloopverhouding < 2.

8.2 Proefdraaien op de holdings.

8.2.1 G Het equivalent geluidniveau (LAeq), afkomstig van het proefdraaien met vliegtuigmotoren, mag, behoudens het gestelde in voorschrift 8.2.2, op lijn I,

die op de bij de beschikking behorende figuur 3 is aangegeven, de volgende waarden niet overschrijden:

- 55 dB(A) tussen 07.00 uur en 19.00 uur;
- 50 dB(A) tussen 19.00 uur en 23.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

8.2.2 G Op geen enkel punt van lijn I, die op de bij de beschikking behorende figuur 3 is aangegeven, mogen de in voorschrift 8.2.1 genoemde equivalente geluidniveaus meer dan 12 perioden (dag-, avond- of nachtperioden) per jaar worden overschreden.

8.2.3 G Proefdraaien tussen 24.00 uur en 06.00 uur is slechts toegestaan bij powersettings tot ten hoogste ground-idle.

8.2.4 G Maximaal optredende geluidniveaus afkomstig van het proefdraaien met vliegtuigmotoren mogen op de meetpunten 1 tot en met 6, die op de bij de beschikking behorende figuur 2 zijn aangegeven, de volgende waarden niet overschrijden:

- 55 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur; behoudens 12 etmalen per jaar waarvoor tussen 05.00 uur en 07.00 uur 60 dB(A) geldt.

8.2.5 G Het proefdraaien op de holdings is slechts toegestaan met vliegtuigmotoren met een omloopverhouding > 2 (high bypass).

8.2.6 G Het gebruik van holding 27 is slecht toegestaan bij windrichtingen tussen Noord en Oost. Tijdens het proefdraaien dient een vliegtuig zo te worden opgesteld dat de voorzijde in noordelijke tot oostelijke richting wijst.

8.2.7 G Het gebruik van de holdings 19L en 01R is slechts toegestaan indien het gebruik van de holdings 27, 09, centrum en 14/32 niet mogelijk is vanwege weersomstandigheden, vogelconcentraties, baanonderhoud of capaciteitsproblemen.
Van het gebruik en de reden daartoe moet terstond kennis worden gegeven aan de Directeur van de Dienst Milieu en Water via de daarvoor geldende telefoonnummers; het toezichthoudend personeel dient hieromtrent toereikend te zijn geïnstrueerd.
Voornoemde directeur kan omtrent de hierboven vermelde redenen nadere eisen stellen.

8.3 Overige geluidbronnen.
---

8.3.1 G Het equivalent geluidniveau (LAeq) afkomstig van de inrichting - het proefdraaien met vliegtuigmotoren uitgezonderd - mag op de meetpunten 7 tot en met 12,

die op de bij de beschikking behorende figuur 2 zijn aangegeven, de volgende waarden niet overschrijden:

- meetpunt 7,8 en 9:

- 55 dB(A) tussen 07.00 uur en 19.00 uur;
- 50 dB(A) tussen 19.00 uur en 23.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

- meetpunt 10, 11 em 12:

- 50 dB(A) tussen 07.00 uur en 19.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 19.00 uur en 23.00 uur;
- 40 dB(A) tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

8.3.2 G Geluidpieken afkomstig van de inrichting - het proefdraaien met vliegtuigmotoren uitgezonderd - mogen de in voorschrift 8.3.1 genoemde geluidniveaus met niet meer dan 10 dB(A) overschrijden.

8.4 Algemeen.

8.4.1 G De in de voorschriften 8.1.6 en 8.2.4 bedoelde maximale geluidniveaus zijn equivalente geluidniveaus over tijdsperiode van 1 minuut.

8.4.2 G Tot nadere aankondiging van de Directeur van de dienst Milieu en Water en nadien, telkens als genoemde functionaris zulks nodig acht, dient vergunninghoudster - aan de hand van gegevens over een maand - door middel van berekeningen aan te tonen dat aan het bepaalde in de voorschriften 8.1.1 en 8.2.1 wordt voldaan.
De rapportage dient te geschieden in overleg met en ten genoegen van bovengenoemde Directeur en dient aan hem te worden overgelegd binnen twee maanden na het verstrijken van deze periode. De rapportage dient tenminste de volgende gegevens te bevatten:

- datum
- tijdstippen van aanvang en einde van het proefdraaien
- powersetting en de tijdsruimte waarin met deze instelling is proefgedraaid
- opstelplaats
- opstelrichting
- vliegtuigtype
- motortype
- aantal in werking (geweest) zijnde motoren
- windrichting

Tevens dient in de rapportage te zijn aangegeven om welke reden gebruik is gemaakt van het gestelde in de voorschriften 8.1.4 en 8.1.5.

8.4.3 Geluidsmetingen en berekeningen dienen te worden

G uitgevoerd volgens de richtlijnen, aangegeven in de "handleiding meten en rekenen industrielawaai", IL-HR-13-01, uitgave maart 1981.

8.4.4 G De voorschriften 8.1.1 en 8.2.1 zijn niet van toepassing op het proefdraaien opgelegd door de Rijksluchtvaartdienst middels een Alert-Bulletin of een luchtwaardigheidsaanwijzing. Van dit proefdraaien dient de Directeur van de Dienst Milieu en Water via de daarvoor geldende telefoonnummers vooraf in kennis te zijn gesteld.

8.4.5 G Aan het gestelde in de voorschriften 8.1.1 tot en met 8.1.6 en 8.2.1 tot en met 8.2.7 en 8.4.1 tot en met 8.4.4 dient uiterlijk op 31 december 1992 te worden voldaan, danwel zoveel eerder als de nieuwe proefdraaiplaats in gebruik genomen wordt.

Bijlage A.

Maatregelen als bedoeld in voorschrift 7.2 van de beschikking Hw/Wlv/Wgh t.b.v. NVLS te Schiphol.

1 Beperken van de uitstoot door vliegtuigen op de grond, onder andere door:
- 1.1 het taxiën van vliegtuigen op eigen kracht geheel of gedeeltelijk te vervangen door het doen slepen door diesel- of electrische trekkers;
- 1.2 het taxiën van vliegtuigen te laten geschieden op ten hoogste twee motoren;
- 1.3 vliegtuigen pas de motoren te laten starten en/of de motoren te laten starten als zij bij de startbaan geen oponthoud meer hebben te verwachten;
- 1.4 bij onvoorzien oponthoud van een vliegtuig tijdens het taxiën één of meer motoren af te doen zetten;
- 1.5 motoren die niet voor taxiën nodig zijn, direct na de landing af te doen zetten;
- 1.6 het gebruik van straalomkeerders bij het remmen of achteruitrijden tegen te gaan;
- 1.7 het baangebruik te optimaliseren en daardoor taxi- en wachttijden zo kort mogelijk te houden;
- 1.8 het gebruik van de eigen energievoorziening van vliegtuigen (APU's) of aggregaatwagens (GPU's) te vervangen door aansluiting van vliegtuigen op een vaste 400 Hz-electriciteitsbron.

2 Beperken van de uitstoot van dienstverkeer door:
- 2.1 diesel- of benzinevoertuigen te vervangen door elektrisch of LPG aangedreven voertuigen;
- 2.2 diesel- of benzinevoertuigen uit te rusten met een katalysator;
- 2.3 transport per voertuig te vervangen door transport per pijpleiding of transportband.

3 Verlagen van de emissie van gebouwen door:
- 3.1 het zo mogelijk toepassen van warmte-krachtkoppeling;
- 3.2 het stimuleren van energiebesparing.

cicinuraiag

# Bijlage X

Rapport ML 278-5
(Adviesbureau Peutz & Associes B.V.)

**ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.**

AKOESTIEK - LAWAAIBEHEERSING - ELEKTROAKOESTIEK - TRILLINGSTECHNIEK - BOUWFYSICA

Raadgevende Ingenieurs ONRI

Opdrachtgever: N.V. Luchthaven Schiphol

Betreft: Akoestische gegevens ten behoeve van de aanvrage van een uitbreiding en wijziging van de Wet geluidhinder vergunning voor de N.V. Luchthaven Schiphol.

Rapportnummer: ML 278-5

Datum: 28 augustus 1991

Ref.: FvdP/MC45/ML 278

Adviesbureau Peutz & Associes B.V.

6500 AK Nijmegen (NL)
Postbus 407
St. Annastraat 113
Tel. 080-222157
Telefax 080-240736

2718 NT Zoetermeer (NL)
Paletsingel 2
Tel. 079-614992
Telefax 079-614985

6585 ZH Mook (NL)
Postbus 66
Lindenlaan 41, Molenhoek
Tel. 080-585017
Telefax 080-585150

Peutz et Associes S.A.R.L.
75010 Paris (F)
103 Boulevard de Magenta
Tél. 01-42858485
Télécopie 01-42821057

Akustikberatung Peutz GmbH
4000 Düsseldorf 13 (D)
Kolbergerstraße 19
Tel. 0211-742062
Fax 0211-7487489

INHOUD PAGINA

## 1. INLEIDING

De N.V. Luchthaven Schiphol is vergunningplichtig in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh), omdat bepaalde aktiviteiten van de N.V. Luchthaven Schiphol worden genoemd in het zgn. "Besluit categorie A-inrichtingen Wet geluidhinder". Vanwege het proefdraaien van vliegtuigen op lokaties welke onder beheer staan van de N.V. Luchthaven Schiphol geldt bovengenoemde vergunningplicht.

De proefdraailokaties waarvoor de vergunningplicht geldt zijn de nieuw te bouwen afgeschermde proefdraaiplaats nabij de kop van baan 27 en de zgn. holdings.

De nieuw te bouwen afgeschermde proefdraaiplaats dient ter vervanging van het proefdraaien zoals dat momenteel onafgeschermd plaatsvindt op het zgn. Noord-West platform. De nieuw te bouwen proefdraaiplaats zal tevens een deel van het proefdraaien dat nu (onafgeschermd) op de zgn. holdings moet plaatsvinden, kunnen opvangen.
Met realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats zal in milieuhygiënisch opzicht een belangrijke verbetering worden gerealiseerd.

Voor realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats is het van belang dat de vergunning in het kader van de Wet geluidhinder wordt gewijzigd.
Dit rapport dient als informatieverschaffing in het kader van de aanvrage tot een uitbreiding/wijziging van de Wet geluidhindervergunning met betrekking tot de proefdraai-aktiviteiten.

## 2. UITGANGSPUNTEN

### 2.1. Het proefdraaien waarvoor de N.V. Luchthaven Schiphol vergunningplichtig is

Door o.a. KLM, Martinair en Transavia worden in het kader van het vliegtuigonderhoud regelmatig met vliegtuigen proefdraaibeurten uitgevoerd. Dit proefdraaien is onvermijdelijk, vooral ook vanwege voorgeschreven onderhoudsprocedures en luchtwaardigheidseisen.
Het proefdraaien van KLM vindt in principe plaats op de proefdraaiplatforms bij Hangar 10 en 11/12 (zie figuur 1). Voor deze proefdraailokaties is KLM vergunningplichtig.
Het is echter niet altijd mogelijk om het voorgeschreven proefdraaien, met name op hoog vermogen, op deze platforms uit te voeren. Bij ongunstige windkondities (met name bij matige wind tussen ca. 315° en ca. 225° danwel harde wind uit zuid westelijke richting) ontstaan te sterk wervelingen nabij de motorinlaat, vanwege de aanwezigheid van de hangar of de geluidmuren, zodat uitgeweken moet worden naar een (onafgeschermde) holding (zie figuur 2) op het luchthaventerrein.
Voor het proefdraaien, door KLM of anderen, op andere proefdraaiplatforms dan bovengenoemde of op de holdings is de N.V. Luchthaven Schiphol vergunningplichtig.

De vliegtuigen welke soms moeten uitwijken naar de holdings zijn vooral de zgn. wide-bodies met straalmotoren met een hoge omloopverhouding ("high bypass-ratio"), zoals B747, DC10, A310, B737-300, etc.
Proefdraaien van deze motoren bij ongunstige windkondities (sterke wervelingen) zoals deze soms op de proefdraaiplatforms bij Hangar 10 en 11/12 optreden, zou kunnen leiden tot een zgn. motorstall, waardoor ernstige schade aan de motor kan optreden, dan wel tot ontoelaatbaar instabiele aflezingen van testgegevens bij het proefdraaien.

Op het oude verkeersplatform van Schiphol-Oost, genoemd platform N.W. (zie figuur 1), wordt momenteel in principe proefgedraaid door Martinair en Transavia, die geen recht kunnen doen gelden op het gebruik van de platforms bij Hangar 10 of 11/12.
Het proefdraaien op het platform N.W. geschiedt onafgeschermd, en geeft aanleiding tot een hoge geluidbelasting in de woonomgeving.
Teneinde de geluidhinder voor omwonenden ten gevolge van proefdraaien op Schiphol te verminderen is de N.V. Luchthaven Schiphol voornemens een nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats te bouwen ten behoeve van het samenwerkingsverband van NVLS, KLM, Martinair en Transavia, dat het beheer en gebruik van de proefdraaiplaatsen zal regelen.
Deze nieuwe proefdraaiplaats dient primair als vervanging van het onafgeschermde N.W. platform.

De opzet van de nieuwe proefdraaiplaats is echter zodanig dat deze zoveel mogelijk complementair is aan de reeds bestaande afgeschermde proefdraaiplatforms, d.w.z. wanneer door windcondities niet op het platform bij Hangar 10 of 11/12 kan worden proefgedraaid zal in zoveel mogelijk gevallen toch nog afgeschermd kunnen worden proefgedraaid op de nieuwe proefdraaiplaats.
Op deze wijze wordt voorkomen dat te vaak onafgeschermd op een holding moet worden proefgedraaid. Deze opzet is van belang omdat vanwege vlootvernieuwing en uitbreiding steeds meer vliegtuigen met high bypass-ratio motoren zullen moeten proefdraaien. Deze vliegtuigen zijn veel geluidarmer dan de "oude" vliegtuigen (zoals F 28, B 737-200, DC9 etc.), maar zijn daarentegen veel gevoeliger voor de windcondities tijdens het proefdraaien, en zullen daarom relatief vaker naar een holding moeten uitwijken. Realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats zal deze toename ten dele ongedaan kunnen maken.

## 2.2. De nieuwe proefdraaiplaats

Blijkens het zoneringsonderzoek door de Provincie Noord-Holland naar de geluidbelasting rondom Schiphol als gevolg van het proefdraaien van vliegtuigmotoren in de open lucht kan zich een geluidbelasting met een etmaalwaarde hoger dan 55 dB(A) voordoen in Badhoevedorp, Aalsmeer en Amsterdam Zuidwest. Deze relatief hoge geluidbelasting vormt een belemmering voor het realiseren van de geplande omvangrijke woningbouw in het tuinbouwgebied Sloten. Teneinde de mogelijkheden na te gaan om de geluidbelasting ten gevolge van het proefdraaien in de toekomst zoveel mogelijk te beperken zonder onaanvaardbare beperkingen op te leggen aan de mogelijkheden om proef te draaien is uitgebreid onderzoek verricht naar concrete mogelijkheden voor bronafscherming en locaties voor zulke voorzieningen. Daarbij is nagegaan in hoeverre het mogelijk is het noodzakelijke gebruik van het huidige platform op Schiphol-Oost en de zogenaamde holdings voor (onafgeschermd) proefdraaien terug te dringen.

Daarbij is gebleken dat de enige methode van akoestische bronafscherming die bij de voor Schiphol geldende diversiteit in vliegtuigtypen en windcondities realistisch en bruikbaar kan worden geacht, bestaat uit het door middel van een akoestisch voldoende doelmatige hoge muur afschermen van een platform met daaraan verbonden doelmatige gebruiksvoorschriften.

Tevens is onderkend dat proefdraaien op Schiphol zoveel mogelijk op dergelijke akoestisch afgeschermde proefdraaiplatforms dient te geschieden. Dit is reeds het geval op de proefdraaiplatforms bij hangar 10 en bij de hangars 11 en 12.

Met name het proefdraaien door vliegtuigen van voornamelijk Martinair en Transavia op het platform Noord-West, veroorzaakt een relatief hoge geluidbelasting in Badhoevedorp en in Amsterdam-Sloten.

Dit dient daarom in de toekomst door geschikte bronafscherming vermeden te worden.

Het probleem bij het vinden van geschikte lokaties voor aanvullende afgeschermde proefdraaiplatforms wordt gevormd door de vele beperkingen en operationele overwegingen waaraan moet worden voldaan, zoals:

- hoogte beperkende obstakel-vlakken rondom elke start- en landingsbaan.
- horizontale klaringen ten aanzien van start/landingsbanen en rijbanen.
- eisen van onbelemmerd zicht vanuit de verkeerstoren op alle start/landingsbanen en rijbanen.
- reflectie en andere interferentie problemen m.b.t. ILS-installaties en radar-installaties voor het vliegtuigverkeer op of nabij Schiphol.
- geen blokkering van toekomstige ontwikkelingen op Schiphol.
- goede bereikbaarheid vanuit de hangars waar het onderhoud aan de betreffende vliegtuigen wordt verricht.
- geen verstoring van het operationele vliegtuig grondverkeer.

Bij het zoeken naar een geschikte plaats voor een nieuwe afgeschermde proefdraaiplaats zijn dertien lokaties verspreid over het luchthaventerrein in beschouwing geweest. Hiervan zijn vier lokaties aan een nader, ondermeer akoestisch, onderzoek onderworpen. Op grond van dit onderzoek is gekozen voor een lokatie nabij de kop van baan 27 (zie figuur 3).
Voor deze lokatie is door het NLR en drie akoestisch adviseurs een optimalisatie onderzoek verricht naar de aerodynamische bruikbaarheid respectievelijk de akoestische kwaliteiten en effecten voor de resulterende geluidbelasting contouren.
De nieuwe proefdraaiplaats biedt in zijn voorgestelde vorm en oriëntatie op dit punt een optimale combinatie van bruikbaarheid (d.w.z. zo min mogelijk uitwijken naar holdings) en akoestische afscherming in de richtingen Badhoevedorp, Amsterdam-Sloten, Amstelveen en Bovenkerk. Wijziging van deze geoptimaliseerde layout zou de gecombineerde effecten nadelig beïnvloeden.

De nieuw te bouwen proefdraaiplaats zal worden gesitueerd nabij de kop van baan 27 (zie figuur 3). De proefdraaiplaats bestaat uit een verhard platform met aan de Noord-West, Noord en Oostzijde een geluidmuur teneinde het geluid naar de nabijgelegen geconcentreerde woonbebouwing (Badhoevedorp, Amsterdam, Amstelveen) af te schermen (zie figuur 4).
De hoogte van de geluidmuur zal 16 m bedragen.
Aan de naar het platform gerichte zijde van de geluidmuur zal zodanig worden uitgevoerd dat de geluidreflektie naar de onafgeschermde richtingen (Hoofddorp, Aalsmeer) geminimaliseerd wordt.
Hiertoe zal het onderste deel van de geluidmuur, dat tevens als stuwstraalafbuiging ("blast-fence") dienst doet, onder een hoek van 52° worden opgesteld, terwijl het verticale deel hierboven (vanaf ca. 5 m) geluidabsorberend zal worden uitgevoerd (zie figuur 5).

Het gebruik van de nieuwe proefdraaiplaats zal bij voorkeur zodanig zijn dat de uitlaat van het proefdraaiende vliegtuig naar de geluidmuur/blast-fence is gericht.

Vliegtuigen met moderne geluidarme high-bypass ratio motoren ("toekomstige" vloot) zullen blijkens windtunnelonderzoek bij windrichtingen tussen 120° en 300° kunnen proefdraaien op het nieuwe proefdraaiplatform.
De oudere vliegtuigen met luidere motoren zullen ongeacht de windrichting afgeschermd kunnen proefdraaien op de nieuwe proefdraaiplaats.

Als gevolg van de te treffen maatregelen (geluidmuur met geluidabsorberende bekleding, in samenhang met de gebruikswijze van het platform) zal in de afgeschermde richtingen een geluidvermindering van ca. 16 dB(A) worden gerealiseerd, en in de open richting een geluidvermindering (reflektie verlies) van tenminste ca. 3 dB(A) gerekend vanuit de schuin achterwaartse (luidste) uitstralings-

richting van het proefdraaiende vliegtuig. Omtrent de geluidvermindering in de open richting bestaat enige onzekerheid. Gerichte metingen, op relatief korte afstand, aan het betreffende type geluidmuur toont een geluidvermindering (reflektie-verlies) die duidelijk groter is. Er bestaat echter vooralsnog wezenlijke onzekerheid over de mate waarin het in vertikale zin gereflekteerde geluid op zeer grote afstanden, door atmosferische buiging, weer terug kan keren naar het aardoppervlak.
Gelet op de uitvoerige metingen in het kader van het zoneringsonderzoek kan worden vastgesteld dat een reflektie-verlies van 3 dB(A) (zeker) gerealiseerd zal worden.
Overigens heeft het aan te houden reflektie-verlies ook een nauwe samenhang met de nog toelaatbaar te achten uiterste opstelposities en opstelrichtingen van het vliegtuig, via de akoestische richtwerking van het vliegtuig, en daarmee met de bruikbaarheid van het platform voor de "toekomstige" vloot.

Voor het gebruik met hoofdzakelijk de "huidige" vloot wordt het geluid afgeschermd in richtingen tussen West en Zuid Zuid-Oost (zie ook figuur 7).

Het proefdraaien dat zal worden uitgevoerd op de nieuwe proefdraaiplaats vindt momenteel, op het platform N.W., plaats tussen 06.00 en 24.00 uur.
Blijkens registraties van proefdraaigegevens, voor het NW platform en het kwa gebruik goed vergelijkbare platform bij Hangar 10, kan worden vastgesteld dat ca. 33% van het proefdraaien plaatsvindt tussen 06.00 en 07.00 uur danwel 23.00 en 24.00 uur, ca. 33% binnen de periode van 07.00 tot 19.00 uur en ca. 33% tussen 19.00 en 23.00 uur.

Vanwege de aan te houden vluchtschema's bestaat de uitdrukkelijke wens bij de gebruikers om vanaf 05.00 uur te kunnen proefdraaien op hogere vermogens, en gedurende de nachtperiode (vanaf 24.00 uur tot 05.00 uur) tevens op de laagste powersettings.

Doorgaans zal het proefdraaien tussen 05.00 en 06.00 uur beperkt kunnen blijven tot part power. Echter gemiddeld 12 à 15 maal per jaar is er de dringende noodzaak om vanwege een ongeplande motorverwisseling om op maximaal vermogen proef te draaien binnen de periode van 05.00 en 06.00 uur.

De duur van het proefdraaien varieert in het algemeen zeer sterk van proefdraaibeurt tot proefdraaibeurt, en kan uiteenlopen van enkele minuten tot enkele uren. Doorgaans wordt het merendeel van de duur van het proefdraaien proefgedraaid op lage powersettings; echter gedurende een deel van de tijd wordt op hogere powersettings beproefd.
Per proefdraaibeurt wordt de totale proefdraaitijd alsmede de proefdraaitijd op hogere powersettings (boven "ground-idle") geregistreerd.
Hiermee is echter het proefdraaien nog niet volledig gekwantificeerd, omdat ook de vraag hoe lang dan elk van de mogelijke hogere powersettings ("part power", "m.p.a.", etc) is aangehouden, van belang is.
Hiervoor wordt uitgegaan van een <u>gemiddelde</u> benadering, te weten dat van de proefdraaitijd boven "ground-idle" gedurende 25% wordt proefgedraaid op het hoogste vermogen ("m.p.a.") en gedurende 75% op een wat lager vermogen ("part power").

De te hanteren proefdraaigegevens voor de nieuwe proefdraaiplaats zijn ontleend aan de statistische gegevens van het betreffende proefdraaien (platform N.W. en Hangar 10) over de afgelopen jaren. In hoofdstuk 3 wordt een en ander gekwantificeerd.

## 2.3. De holdings

Onder ongunstige windcondities kan door vliegtuigen met high bypass-ratio motoren niet worden proefgedraaid op de afgeschermde proefdraaiplaatsen vanwege het risico van "stall" en/of het optreden van instabiele aflezingen van testgegevens. Onder dergelijke omstandigheden zal het vliegtuig uitwijken naar een obstakelvrij gebied op het luchthaventerrein, doorgaans een zgn. holding bij de kop van een start/landingsbaan, waar opstelling in voldoende wervelvrije wind wel altijd mogelijk is. Vanwege de aard en de ligging van deze holdinglokaties zijn akoestische maatregelen in de vorm van afschermingen e.d. volstrekt uitgesloten.
De problematiek van uitwijken naar holdings speelt reeds bij de bestaande afgeschermde proefdraaiplatforms (bij Hangar 10 en 11/12) en zal ook een rol spelen bij het nieuw te bouwen platform. Door echter een gunstige oriëntatie te kiezen voor de nieuwe proefdraaiplaats kan de noodzaak tot uitwijken naar een onafgeschermde holding worden geminimaliseerd.

Vanuit Hangar 11/12 bestaat bij de huidige vlootomvang in een maatgevend jaar ca. 50 maal de noodzaak tot uitwijken. Vanuit Hangar 10 bestaat deze noodzaak ca. 55 maal per jaar.
Naar schatting zal ca. 40% van deze aantallen proefdraaibeurten kunnen plaatsvinden op de nieuwe proefdraaiplaats (gelet op windrichting versus de noodzaak tot uitwijken, uitgaande van gegevens over de afgelopen jaren).
Het resterende aantal proefdraaibeurten dat ook na realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats nog op de holdings zal moeten plaatsvinden, zal daarmee ca. 60 stuks bedragen.
Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op de vlootomvang van KLM in 1990, vanuit de proefdraaistatistiek over het jaar 1984. De weergegeven getallen zijn indicatief; in een ander jaar kan/zal het

aantal uitwijkbeurten anders zijn (in Bijlage II worden ook over het jaar 1989/1990 het feitelijke aantal uitwijkbeurten weergegeven).

Tot omstreeks het haar 2000 wordt door KLM een aanzienlijke groei in vlootomvang voorzien, tot bijna een verdubbeling voor zowel de vloot welke bij Hangar 11/12 in onderhoud is als de vloot van Hangar 10. Toename in vlootomvang zal aanleiding (kunnen) geven tot een toename in proefdraaien op een holding.
Vlootvernieuwing bij Martinair en Transavia zal erin resulteren dat ook vliegtuigen van deze vloot soms zullen moeten uitwijken naar een holding; hierdoor is op termijn een verdere toename te voorzien.

Voor het proefdraaien op de holdings zijn een aantal holdinglokaties in principe beschikbaar, te weten (zie figuur 6).

Holding 27
posities op baan 14/32*)
Holding 09
Holding 19L
Holding 01R
Schiphol Centrum (met name een oude holdingpositie langs baan 19L)

*)NB: de positie voor het proefdraaien zal steeds afhankelijk van de operationele omstandigheden en windcondities worden gekozen, in principe zodanig dat de geluidbelasting buiten het luchthaven terrein zo gering mogelijk is.

Teneinde de milieugevolgen te beperken, streeft de N.V. Luchthaven Schiphol een preferent holdinggebruik na.

Als preferente holdings, welke bij voorkeur gebruikt zullen worden, gelden Holding 27 en 14/32; hierbij zal Holding 27 alleen bij wind tussen Noord en Oost gebruikt kunnen worden om de geluiduitstraling naar Amsterdam en Amstelveen te beperken.
Voorts zullen de holdinglokaties 09 en Schiphol-Centrum relatief vaak worden benut (vaker dan 13 maal per jaar). De overige holdings (te weten 19L en 01R) zullen slechts in incidentele gevallen worden gebruikt, en zeker minder dan 13 maal per jaar.

Het is voor het proefdraaien op holdings onmogelijk om volledig te volstaan met de twee preferente holdinglokaties, omdat het niet onder alle omstandigheden (wind, baangebruik, verkeersdrukte, overig gebruik van met name baan 14/32, vogelconcentraties, capaciteitsproblemen, onderhoudsschema's voor banen en verhardingen, etc.) mogelijk zal zijn deze holdings te gebruiken. In bijlage I wordt nader aangegeven welke restrikties een rol spelen bij de toewijzing van een holding, en wordt aangegeven welke holdings onder normale omstandigheden beschikbaar zijn in afhankelijkheid van windrichting c.q. baangebruik.

Ook voor het proefdraaien op de holdings geldt dat het tijdstip van de proefdraaibeurt kan liggen tussen 06.00 uur en 24.00 uur Blijkens registraties van proefdraaigegevens over de afgelopen jaren kan worden vastgesteld dat ca. 45% van het proefdraaien op de holdings plaatsvindt c.q. plaats zal vinden in de dag (07.00 tot 19.00 uur), ca. 35% in de avond (19.00 tot 23.00 uur) en ca. 20% in de nacht (23.00 tot 24.00 uur of 06.00 tot 07.00 uur).
In een beperkt aantal gevallen per jaar zal proefdraaien op een holding vanaf 05.00 uur wenselijk zijn.
De duur van het proefdraaien kan evenals op de reguliere proefdraaiplatforms (zie o.a. 2.2) sterk variëren.

In hoofdstuk 4 wordt een en ander nader gekwantificeerd, op basis van statistische gegevens over het proefdraaien over de afgelopen jaren.

## 2.4. Technische uitgangspunten

De geluidproduktie op de nieuwe proefdraaiplaats en de holdings wordt veroorzaakt door de vliegtuigen welke daar proefdraaien.
De geluidproduktie van het vliegtuig is afhankelijk van het vliegtuigtype, van de "powersetting", en van de uitstralingsrichting.
De geluidbelasting in de woonomgeving als gevolg van het proefdraaien is vervolgens mede afhankelijk van de duur van het proefdraaien en van de periode (dag/avond of nacht) waarbinnen wordt proefgedraaid (zie hoofdstuk 3 en 4).

De geluidproduktie van de relevante vliegtuigen wordt in onderstaande tabel I gespecificeerd op een meetafstand van 1500 m. De gegevens zijn ontleend aan het zoneringsonderzoek. De meetgegevens hebben betrekking op een uitstralingsrichting van 135°, omdat dat de luidste uitstralingsrichting is en binnen de beschouwingswijze van het proefdraaigeluid als representatief is te beschouwen.

Tabel I: Overzicht geluidniveaus op 1500 m onder de relevante uitstralingsrichting van 135°

| Type | powersetting* | dB(A) | A-gewogen spektrum | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 63 | 125 | 250 | 500 | 1k | 2k | 4k |
| F28 | 2 x 100% | 88 | 64 | 74 | 84 | 84 | 81 | 72 | 42 |
| | 2 x 90% | 73 | | | | -- | | | |
| | 2 x 90% | 63 | | | | -- | | | |
| | 2 x 50% (idle) | 47 | | | | -- | | | |
| DC9 | 2 x 192 EPR (m.p.a.) | 85 | 64 | 73 | 80 | 81 | 79 | 69 | 47 |
| | 2 x 180 EPR (p.p.) | 83 | | | | -- | | | |
| | 2 x 170 EPR | 81 | | | | -- | | | |
| | 2 x 150 EPR | 74 | | | | -- | | | |
| | 2 x 130 EPR | 66 | | | | -- | | | |
| | 2 x 100 EPR (idle) | 54 | 31 | 36 | 46 | 47 | 48 | 48 | 31 |
| B737-200 | 2 x 213 EPR (m.p.a.) | 89 | 72 | 81 | 83 | 83 | 84 | 74 | 52 |
| | 2 x 208 EPR (p.p.) | 87 | | | | -- | | | |
| | 2 x 165 EPR | 78 | | | | -- | | | |
| | 2 x idle | 54 | 30 | 38 | 48 | 48 | 50 | 42 | 25 |
| B747 en DC10 | 1 x m.p.a. | 78 | 68 | 73 | 72 | 70 | 68 | 61 | 40 |
| | 1 x p.p. (70% N1) | 63 | 37 | 50 | 54 | 59 | 59 | 54 | 40 |
| A310 | 1 x m.p.a. | 76 | 66 | 71 | 69 | 69 | 68 | 62 | -- |
| | 1 x p.p. | 65 | 50 | 56 | 57 | 59 | 59 | 54 | -- |
| | 1 x idle | 51 | 23 | 32 | 44 | 47 | 44 | 39 | -- |

* weergegeven is de powersetting en het aantal motoren dat proefdraaide op deze setting. De powersetting is uitgedrukt in %, danwel in EPR, danwel in een aanduiding m.p.a./p.p./idle. Steeds varieert het bemeten bereik van de hoogst mogelijke tot de laagst mogelijke powersetting.

Opgemerkt moet worden dat de weergegeven getallen gemiddelde waarden over een aantal gemeten vliegtuigen inhouden. Een individueel vliegtuig kan zowel enigszins luider als enigszins stiller zijn dan het weergegeven gemiddelde; de spreiding tussen verschillende vliegtuigen zal enkele dB's bedragen. De weergegeven geluidniveaus

zijn equivalente geluidniveaus over de duur van de meting c.q. de duur van het proefdraaien. Binnen deze meetduur treden kortstondige fluktuaties op vanwege een instabiele geluidoverdracht. Deze fluktuatie zorgt ervoor dat het kortstondige maximale geluidniveau soms tot 3 à 5 dB(A) hoger kan zijn dan het equivalente geluidniveau over een wat langere periode (bijv. 1 minuut). Doorgaans is echter deze fluktuatie wat geringer.

De F28 en B737-200 zijn maatgevend voor de "huidige" vloot welke primair op het nieuwe platform zal moeten proefdraaien.

De B747 en A310 zijn vooralsnog representatief voor de "nieuwe" vloot. De B747 en A310 zullen direkt na realisatie reeds proefdraaien op het nieuwe platform als uitwijkbeurten vanaf Hangar 10 en 11/12 bij ongunstige windcondities, en als proefdraaibeurten van de betreffende Martinair vliegtuigen.
De A310 wordt vooralsnog ook als representatief beschouwd voor andere reeds in gebruik genomen of in de toekomst in gebruik te nemen nieuwe vliegtuigen zoals B 737-300, B757, B767, etc.

Voor uitwijkbeurten naar holdings zijn vooralsnog de B747, DC10 en A310 maatgevend voor wat betreft de geluidproduktie.

Het beschouwen van met name de A310 als representatief voor nieuwe geluidarme vliegtuigen is nadrukkelijk niet bedoeld als restriktie tot dit specifieke vliegtuigtype.
De aanvrage ex Wgh is bedoeld voor gebruik van de proefdraaiplatforms in algemene zin, en niet voor specifieke vliegtuigtypes.

## 3. HET PROEFDRAAIEN OP DE NIEUWE PROEFDRAAIPLAATS

Maatgevend voor het geluid van de nieuwe proefdraaiplaats is naast de geluidproduktie van de vliegtuigen, de bouwwijze en de gebruikswijze van het platform (zie resp. 2.5 en 2.2), tevens het aantal proefdraaibeurten alsmede de duur en het tijdstip van het proefdraaien.

Direkt na realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats wordt voorzien dat de ca. 90 proefdraaibeurten per jaar welke door Martinair en Transavia worden uitgevoerd, zullen plaatsvinden op dit nieuwe platform. Tevens zullen een aantal proefdraaibeurten vanaf Hangar 10 en 11/12 bij ongunstige windcondities uitwijken naar de nieuwe proefdraaiplaats.
In een maatgevend jaar zal het totale aantal uitwijkbeurten vanuit Hangar 11/12 ca. 50 stuks en vanuit Hangar 10 ca. 55 stuks bedragen. Bovengenoemde aantallen zijn gebaseerd op de vlootomvang in 1990. Op langere termijn zullen deze aantallen kunnen toenemen vanwege een groei van de vlootomvang.
Van bovengenoemde aantallen uitwijkbeurten vanaf Hangar 10 en 11/12 zal naar schatting (vanwege de samenhang tussen windrichting en uitwijken) ca. 40% op de nieuwe proefdraaiplaats kunnen plaatsvinden.

Op langere termijn zal het gebruik van de nieuwe proefdraaiplaats toenemen.
In het jaar 2000 wordt voorzien dat door Martinair, Transavia en anderen ca. 225 proefdraaibeurten per jaar zullen worden uitgevoerd door vliegtuigen met (stille) high bypass-ratio motoren.
Ook het aantal uitwijkbeurten vanaf Hangar 10 en 11/12 zal door de grotere vlootomvang kunnen toenemen tot ca. 200 beurten per jaar, waarvan ca. 40% (80 stuks) daadwerkelijk op de nieuwe proefdraaiplaats uitgevoerd zullen kunnen worden.

Afhankelijk van verdere ontwikkelingen ten aanzien van o.a. de andere proefdraaiplaatsen kan het gebruik van de nieuwe proefdraaiplaats intensiever worden.
Ondanks dit intensievere gebruik in de toekomst, is de situatie direkt na realisatie van de proefdraaiplaats maatgevend omdat in de toekomst slechts met relatief stille vliegtuigen zal worden proefgedraaid.
Voor de verdere akoestische beschouwing wordt de toekomst daarom buiten beschouwing gelaten.

Het proefdraaien vindt momenteel (platform NW, Hangar 10, 11/12) plaats tussen 06.00 uur en 24.00 uur.

Voor de geluidbelasting vanwege de nieuwe proefdraaiplaats is het uitvoeren van de ca. 90 stuks proefdraaibeurten met vliegtuigen van de "huidige" vloot (B737-300, F28 etc) volledig maatgevend.

Op het luidste etmaal (uitgaande van statistische gegevens over de afgelopen jaren) wordt proefgedraaid met een B 737-200 c.q. F28 in de avondperiode gedurende 60 minuten waarvan 40 minuten op een hoge powersetting.
Op het op 12 na luidste etmaal (uitgaande van statistische gegevens over de afgelopen jaren) wordt proefgedraaid met een B737-200 c.q. F28 in de avondperiode gedurende 70 minuten, waarvan 10 minuten op een hoge powersetting.

De geluidbelasting op een afstand van 1500 m, in afgeschermde richtingen, bedraagt daarmee over het luidste etmaal in een jaar ca. 61 dB(A) en over het op 12 na luidste etmaal ca. 55 dB(A).

De invloed van de uitwijkbeurten van Hangar 10 en 11/12, welke tendele op de nieuwe proefdraaiplaats zullen plaatsvinden, op de geluidbelasting over het luidste etmaal danwel het op 12 na luidste etmaal is verwaarloosbaar.

De zwaarste proefdraaibeurt welke mogelijkerwijs uitwijkt van Hangar 10 of 11/12 naar de nieuwe proefdraaiplaats geeft aanleiding tot een geluidbelasting van ca. 48 à 52 dB(A) in afgeschermde richtingen op 1500 m afstand. Deze zwaarste proefdraaibeurt is ontleend aan de statistische gegevens over de afgelopen jaren, en heeft betrekking op proefdraaien van een B747 c.q. A310 in de avondperiode gedurende 30 c.q. 72 minuten op hogere powersettings (zie hoofdstuk 4).

Ten aanzien van bovengenoemde geluidbelastingen moet nog worden opgemerkt dat deze zijn berekend op basis van de genoemde concrete proefdraaibeurten, echter uitgaande van de gemiddelde geluidproduktie van het betreffende vliegtuigtype, en uitgaande van de gemiddelde verdeling van de proefdraaitijd "boven ground-idle" over de relevante powersettings "m.p.a." en "part-power".
Voor de geluidbelasting op het op 12 na luidste etmaal heeft deze vaststelling weinig invloed; voor de geluidbelasting op het luidste etmaal is de invloed van met name de feitelijke powersettings "boven ground-idle" wat groter.
In het meest extreme geval zou van een proefdraaibeurt de gehele proefdraaitijd boven ground-idle kunnen zijn proefgedraaid op maximaal vermogen; de geluidbelasting op het luidste etmaal zou daarmee ruim 1 dB(A) hoger kunnen zijn dan de reeds genoemde waarde. (N.B. deze mogelijke toename van ruim 1 dB(A) wordt bepaald door de maatgevende vliegtuigen behorende tot "huidige vloot").
De aangegeven waarde voor de geluidbelasting op het luidste etmaal is ook om andere redenen slechts indicatief.
De voor het luidste etmaal "maatgevende" langdurige proefdraaibeurt kan door de aard van de storing ook langer duren c.q. zou langer geduurd kunnen hebben ; het luidste etmaal zou dan luider zijn geweest.
De geluidbelasting van het op 12 na luidste etmaal is statistisch veel meer significant.

Voor het op 12 na luidste etmaal zijn de berekende geluidcontouren van 50 en 55 dB(A) geluidbelasting van de nieuwe proefdraaiplaats weergegeven in figuur 7.
Hierbij is voor de geluidoverdracht in Zuidoostelijke richting rekening gehouden met een overdrachtsdemping ("afscherming") van 6 dB(A) over de bebouwing van Schiphol-Oost, welke blijkens gericht onderzoek hieraan blijkt op te treden.

In onderstaande tabel II is in aanvulling op figuur 8 de berekende geluidbelasting (13$^{e}$ etmaal) weergegeven in de geconcentreerde woonomgeving (Badhoevedorp, Amsterdam, Amstelveen, Bovenkerk, Aalsmeer en Hoofddorp) vanwege het proefdraaien op de nieuwe proefdraaiplaats.

Tabel II: Overzicht van geluidbelastingen in de woonomgeving vanwege de nieuwe proefdraaiplaats.

| Lokatie (zie figuur 8) | Geluidbelasting in dB(A) op het op 12 na luidste etmaal vanwege proefdraaien op de nieuwe proefdraaiplaats |
|---|---|
| 1 Badhoevedorp W | 50 |
| 2 Badhoevedorp O | 52 |
| 3 Amstelveen | 47 |
| 4* Bovenkerk | 46 |
| 5* Aalsmeer | 50 |
| 6 Hoofddorp | 50 |

* verrekening van overdrachtsdemping over de bebouwing van Schiphol-Oost.

Bovenstaande gegevens hebben betrekking op de <u>geluidbelasting</u> vanwege het proefdraaien op de nieuwe proefdraaiplaats.
Voor een milieuhygiënische beoordeling zijn echter ook de <u>maximale geluidniveaus</u> welke op kunnen treden tijdens het proefdraaien op maximaal vermogen van belang.

Het is zinvol om voor de maximale momentane geluidniveaus met name te kijken naar de situatie zoals deze in de toekomst zal gaan optreden, te weten de situatie waarbij de nieuwe geluidarme vliegtuigen volledig maatgevend zullen zijn.
Voor de beschouwing van de maximale momentane geluidniveaus is vooralsnog dan maatgevend het proefdraaien met een B747 of DC10 op "m.p.a." met meer motoren.
In onderstaande tabel III zijn de berekende maximale equivalente geluidniveaus tijdens proefdraaien op maximaal vermogen van een B747 c.q. DC10 (vleugelmotoren) weergegeven in diverse posities in de woonomgeving, uitgaande van de door de windcondities gedicteerde opstelrichting/opstelpositie op het platform.

Tabel III: Overzicht berekende maximale momentane equivalente geluidniveaus in de woonomgeving, bij proefdraaien van een B747 met 4 motoren op vol vermogen.

| Lokatie (zie figuur 8) | Maximaal geluidniveau in dB(A) (berekend) bij proefdraaien op nieuwe proefdraaiplaats |
|---|---|
| 1 | 63 |
| 2 | 64 |
| 3 | 64 |
| 4* | 68 |
| 5* | 64 |
| 6 | 68 |

* met verrekening van overdrachtsdemping over de bebouwing van Schiphol-Oost.

Tijdens proefdraaien van een B747 met 1 motor op vol vermogen treden 5 dB((A) lagere geluidniveaus op dan de in Tabel III genoemde waarden.

Tijdens proefdraaien van een A310, welke min of meer maatgevend is voor de vliegtuigen welke voor 07.00 uur proefdraaien zijn de berekende maximale geluidniveaus ca. 7 dB(A) lager, uitgaande van 1 motor op maximaal vermogen (de voor het betreffende proefdraaien voor 07.00 uur representatieve maximale situatie), dan in tabel III aangegeven.
Met enige terughoudendheid in proefdraaien c.q. te kiezen opstelplaats bij de uiterste windrichtingen waarbij de proefdraaiplaats nog juist bruikbaar is (120° en 300°), zal een maximaal berekend equivalent geluidniveau bij proefdraaien van een A310 met 1 motor op vol vermogen een waarde van 58 dB(A) niet overschrijden in elk van de beschouwde posities 1 t/m 6.

Tijdens proefdraaien van de andere vliegtuigtypes zoals F28, B737-200 etc. treden aanzienlijk hogere maximale momentane geluidniveaus op. In algemene zin zijn deze niveaus tot ca. 5 dB(A) hoger dan de in tabel III aangegeven niveaus. Daar echter de opstelmogelijkheden met betrekking tot de wind ruimer zijn, zal het maximaal berekend equivalent geluidniveau een waarde van ca. 70 dB(A) in geen van de posities overschrijden.

De in tabel III weergegeven geluidniveaus zijn de <u>berekende</u> maximale <u>equivalente</u> geluidniveaus over de duur (uitgaande van een duur van een minuut of langer) van het proefdraaien op maximaal vermogen. De <u>feitelijk</u> optredende maximale momentane geluidniveaus tijdens het proefdraaien op maximaal vermogen, gemeten op grote afstand in de geconcentreerde woonbebouwing, kunnen afhankelijk van de wijze van vaststelling ($L_{max}$ (fast), $L_{max}$ (slow), $L_{eq}$ (duur van m.p.a.), $L_{eq}$ (30 seconden)) en de feitelijke geluidoverdrachtscondities tijdens de meting, hoger zijn dan de aangegeven berekende maximale equivalente geluidniveaus.Bij vaststelling als maximale aflezing op "fast" kan deze (kortstondige, soms optredende) verhoging onder on-

gunstige atmosferische omstandigheden tot ca. 5 dB(A) bedragen; onder minder ongunstige omstandigheden zal de fluktuatie in de geluidoverdracht in het algemeen wat kleiner zijn.

## 4. HET PROEFDRAAIEN OP DE HOLDINGS

Het kwantificeren van het proefdraaien op de holdings is niet eenvoudig.
Van jaar tot jaar treden grote verschillen op in de door windcondities veroorzaakte noodzaak tot uitwijken met proefdraaibeurten naar een holding.
Bovendien zijn er enkele ontwikkelingen welke (nog) niet goed zijn te beoordelen aan de beschikbare statistische gegevens over de afgelopen jaren, te weten de vlootvernieuwing, de invloed van de nieuw te bouwen proefdraaiplaats, en het na te streven preferente holdinggebruik. De invloed van vlootvernieuwing, met name de vervanging van de bij Hangar 10 proefdraaiende DC9 vliegtuigen door B737-300, is van belang daar voor de oude vliegtuigen vanwege ongevoeligheid voor windcondities op het proefdraaiplatform geen noodzaak tot uitwijken bestond, terwijl dit voor de nieuwe vliegtuigen wel het geval is.
Waar voorheen slechts uitwijkbeurten vanaf Hangar 11 (B747, DC10) plaatsvonden, begint dit door de vlootvernieuwing nu ook vanaf Hangar 10 (A310, B737-300) plaats te vinden. Waar voorheen in een maatgevend jaar ca. 50 maal moest worden uitgeweken, zal dit in de nabije toekomst tot ruim 100 maal kunnen optreden (zie hiertoe ook Bijlage II).
De invloed van de nieuw te bouwen proefdraaiplaats op het verminderen van het holdinggebruik, en de invloed van het na te streven preferente holdinggebruik is op dit moment slechts globaal in te schatten.
Het nieuwe proefdraaiplatform zal voor vliegtuigen met high bypass-ratio motoren bruikbaar zijn bij windrichtingen tussen 120° en 290° à 300°. Uitgaande van statistische gegevens over voorgaande jaren kan worden afgeschat dat ca. 40% van de proefdraaibeurten welke moesten uitwijken van de platforms op Schiphol-Oost in de toekomst dan afgeschermd zullen kunnen proefdraaien op de nieuw te bouwen proefdraaiplaats, indien althans het platform dan niet reeds door een ander vliegtuig (Martinair, Transavia) wordt gebruikt.

Het na te streven preferente holdinggebruik zal er toe leiden dat het proefdraaien meer geconcentreerd wordt op Holding 27 en 14/32, waardoor de geluidbelasting van deze holdings relatief zal toenemen, terwijl de geluidbelasting van de andere holdings relatief zal afnemen.

Naast bovengenoemde overwegingen speelt op langere termijn nog een belangrijke rol de voortgaande vlootvernieuwing door o.a. Martinair en Transavia, en de vlootgroei van alle op Schiphol gevestigde luchtvaartmaatschappijen.
Vlootvernieuwing door Martinair en Transavia zal erin resulteren dat ook voor deze maatschappijen in toenemende mate de noodzaak zal ontstaan om uit te wijken naar een holding vanwege ongunstige windcondities op het nieuwe proefdraaiplatform. Vlootgroei resulteert in een evenredige toename van de noodzaak tot proefdraaien, dus ook op de holdings. De feitelijk te verwachten toename in proefdraaien zal echter geringer kunnen zijn door een verwachte afname in proefdraaibehoefte door verlenging van onderhoudsintervallen.

Op basis van de uitgangspunten zoals deze bij de zonering zijn gehanteerd (een prognose van het uitwijken uitgaande van het jaar 1984, met behoud van flexibele inzet-mogelijkheden van holdings), kunnen de geluidbelastingen voor de verschillende holdings worden berekend.

In Bijlage II is een gedetailleerde prognose uitgewerkt van de geluidbelasting vanwege de verschillende holdinglokaties in afhankelijkheid van de verdeling van het proefdraaien over de verschillende holdings.
In Bijlage II wordt primair een beschouwingswijze gehanteerd waarbij het op 12 na luidste etmaal maatgevend wordt verondersteld. Deze beschouwingswijze sluit nauw aan bij de bij de zonering Wet geluidhinder gehanteerde methodiek.

In de zoneringsmethodiek worden per holdinglokatie 12 uitzonderingen toegestaan; het 13e etmaal per holdinglokatie is maatgevend. Voor de gezamenlijke holdings gerekend zou dan een hoog totaal aantal uitzonderingen gelden; vanuit milieuhygiënisch en vergunningstechnisch oogpunt is dit minder wenselijk. In overleg met de Provincie is derhalve gekozen voor een meer inzichtelijke beschouwingswijze, welke een duidelijker afbakening van het geluid vanwege proefdraaien op de holdings geeft.
In deze beschouwingswijze wordt het geluid vanwege het proefdraaien op de holdings beschreven en afgebakend middels een contourlijn welke in geen enkel punt vaker dan 12 maal per jaar mag worden overschreden door het proefdraaien op de holdings.

Op basis van de gegevens zoals weergegeven in Bijlage II kan de 55 dB(A) contourlijn vanwege de totale proefdraai-aktiviteit op de holdings worden bepaald, welke in elk punt niet vaker dan 12 maal per jaar wordt overschreden.
Uit deze 55 dB(A) contour kan dan een 50 dB(A) contour vanwege het holdinggebruik worden afgeleid.
Deze contourlijnen zijn weergegeven in figuur 9.
Om de contourlijn na te kunnen leven, met ten hoogste 12 overschrijdingen in elk punt op de contourlijn, zal een aantal strikte gebruiksregels voor wat betreft de toewijzing van een uitwijkbeurt aan een bepaalde holding moeten worden nageleefd:

- Zo kan op holding 27 slechts worden proefgedraaid bij wind tussen NNO en O.
- Lokaties op baan 14/32 dienen bij voorkeur te worden benut.
  Bij wind uit noordelijke richtingen verdient een lokatie nabij het noord-westelijke einde van baan 14/32 de voorkeur; bij wind uit zuid-oostelijke richting verdient daarentegen, zo mogelijk, een lokatie nabij het zuid-oostelijke einde van baan 14/32 de voorkeur.
- Holding 09 mag slechts worden benut voor de minder intensieve proefdraaibeurten.

- Door goede afstemming tussen de verschillende gebruikers dient te worden gerealiseerd dat, zo mogelijk, de zwaarste proefdraaibeurten op de afgeschermde proefdraaiplaats plaatsvinden.
- Op Holding 19L, waar voorheen frekwent werd proefgedraaid zal dit om milieuhygiënische redenen nog slechts bij (hoge) uitzondering kunnen plaatsvinden. Er wordt naar gestreefd hier geheel niet meer proef te draaien.
- Elke holdinglokatie zal bij voorkeur gebruikt moeten worden bij opstelrichtingen/windrichtingen waarbij de betreffende proefdraaibeurt geen overschrijding veroorzaakt van de aangegeven contourlijn; het aantal overschrijdingen zal immers tot ten hoogste 12 stuks beperkt moeten blijven.
- Met name voor de luidste proefdraaibeurten dienen bovengenoemde sturingsmechanismen optimaal te worden benut om te voldoen aan de weergegeven contouren met bijbehorende beoordelingssystematiek.

Bovenstaande gegevens hebben alle betrekking op de geluidbelasting vanwege het proefdraaien op de holdings.
Voor een milieuhygiënische beoordeling zijn echter ook de maximale geluidniveaus welke op kunnen treden tijdens het proefdraaien op maximaal vermogen van belang.
Proefdraaien op de holdings zal slechts plaatsvinden met de relatief geluidarme vliegtuigen met high bypass-ratio motoren ("nieuwe vloot").
Maatgevend voor de maximale momentane geluidniveaus is vooralsnog het proefdraaien met een B747 of DC10 op "m.p.a." met meer motoren.
In onderstaande Tabel IV zijn de berekende maximale equivalente geluidniveaus tijdens proefdraaien op maximaal vermogen van een B747 c.q. DC10 weergegeven in diverse posities in de woonomgeving, uitgaande van een willekeurige opstelrichting van het vliegtuig.

Tabel IV: Overzicht van berekende maximale momentane equivalente geluidniveaus in de woonomgeving tijdens proefdraaien van een B747 met 4 motoren op "m.p.a.".

| Lokatie (zie fig. 8) | Maximale geluidniveaus in dB(A) (berekend) bij proefdraaien op holding | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 27[1] | 14/32 | 09 | C | 19L | 01R |
| 1 Badhoevedorp W | 77 | 77 | 73 | 76 | 83 | 69 |
| 2 Badhoevedorp O | < 73 | 77 | 70 | 75 | 79 | 68 |
| 3 Amstelveen | < 68 | 71 | (65)[2] | 69 | 69 | 67 |
| 4 Bovenkerk | 71 | 70 | (65) | 69 | 68 | 71 |
| 5 Aalsmeer | 66 | 67 | (67) | (68) | (66) | 75 |
| 6 Hoofddorp | 66 | 66 | (73) | (68) | (67) | (67) |

1) met opstelrestriktie tussen N en O

2) getal tussen haakjes weergegeven houdt in dat in de betreffende richting (immissiepunt) doorgaans een lager niveau zal optreden gelet op het gegeven dat de windrichtingen waarbij deze holdings gebruikt zouden kunnen worden (onder voorbehoud van extreme omstandigheden) geen uitstraling onder 135° naar deze, richtingen optreedt.

Voor een A310, welke min of meer maatgevend is voor de vliegtuigen welke voor 07.00 uur proefdraaien zijn de berekende maximale geluidniveaus, uitgaande van 1 motor op maximaal vermogen, bijna 7 dB(A) lager dan genoemd in Tabel IV.

De feitelijk optredende maximale momentane geluidniveaus tijdens het proefdraaien op maximaal vermogen van een vliegtuig kunnen, afhankelijk van de wijze van vaststelling ($L_{max}$ (fast), $L_{max}$ (slow), $L_{eq}$ (duur van m.p.a.), $L_{eq}$ (30 seconde)) en de feitelijke geluidoverdrachtscondities tijdens de meting hoger zijn dan de aangegeven berekende maximale equivalente geluidniveaus tijdens proefdraaien op maximaal vermogen.

Bij vaststelling als maximale aflezing op "fast" kan deze (kortstondige, soms optredende) verhoging onder ongunstige weersomstandigheden (overigens geheel buiten de invloedsfeer van de N.V. Luchthaven Schiphol en/of de luchtvaartmaatschappijen) ca. 5 dB(A) bedragen; onder minder ongunstige omstandigheden zal de fluktuatie in de geluidoverdracht in het algemeen wat kleiner zijn.

## 5. CONSIDERANS

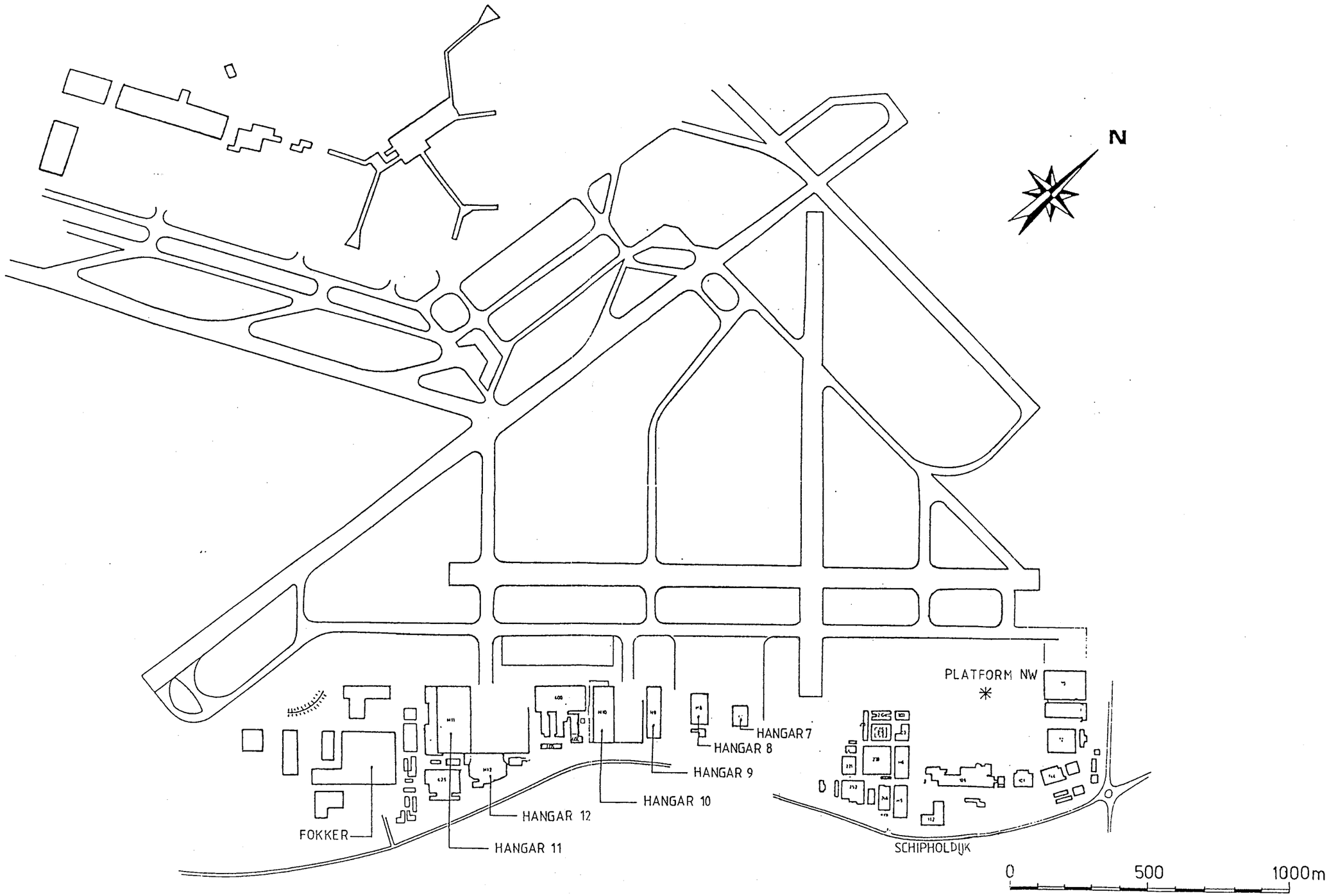
Bij de besluitvorming over te stellen grenswaarde is het van essentieël belang zich te realiseren dat het proefdraaien van buitengewoon vitaal belang is voor de Luchthaven Schiphol in algemene zin.
Proefdraaien is een dwingende noodzaak vanwege het waarborgen van een hoog peil van veiligheid; anderzijds is het ook voorgeschreven in diverse onderhoudsprocedures en luchtwaardigheidseisen.
Proefdraaien is kostbaar en tijdrovend, en wordt om die redenen reeds tot een minimum beperkt.
Een verdere beperking vanwege de akoestische aspekten zal direkt drastisch ingrijpen op de uitvoering van vluchten van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en daarmee op de exploitatie en verdere ontwikkeling van Luchthaven Schiphol.

Een uiterste beperking van de geluidbelasting in de woonomgeving wordt door de Luchthaven Schiphol met kracht nagestreefd, o.a. middels een hoge investering in de nu voorgenomen bouw van een nieuwe optimaal georiënteerde, afgeschermde proefdraaiplaats, juist om te voorkomen dat het proefdraaien zelve beperkt zou moeten worden.

Nijmegen,

[redacted]

Dit rapport bestaat uit:
30 pagina's
9 figuren
2 bijlagen

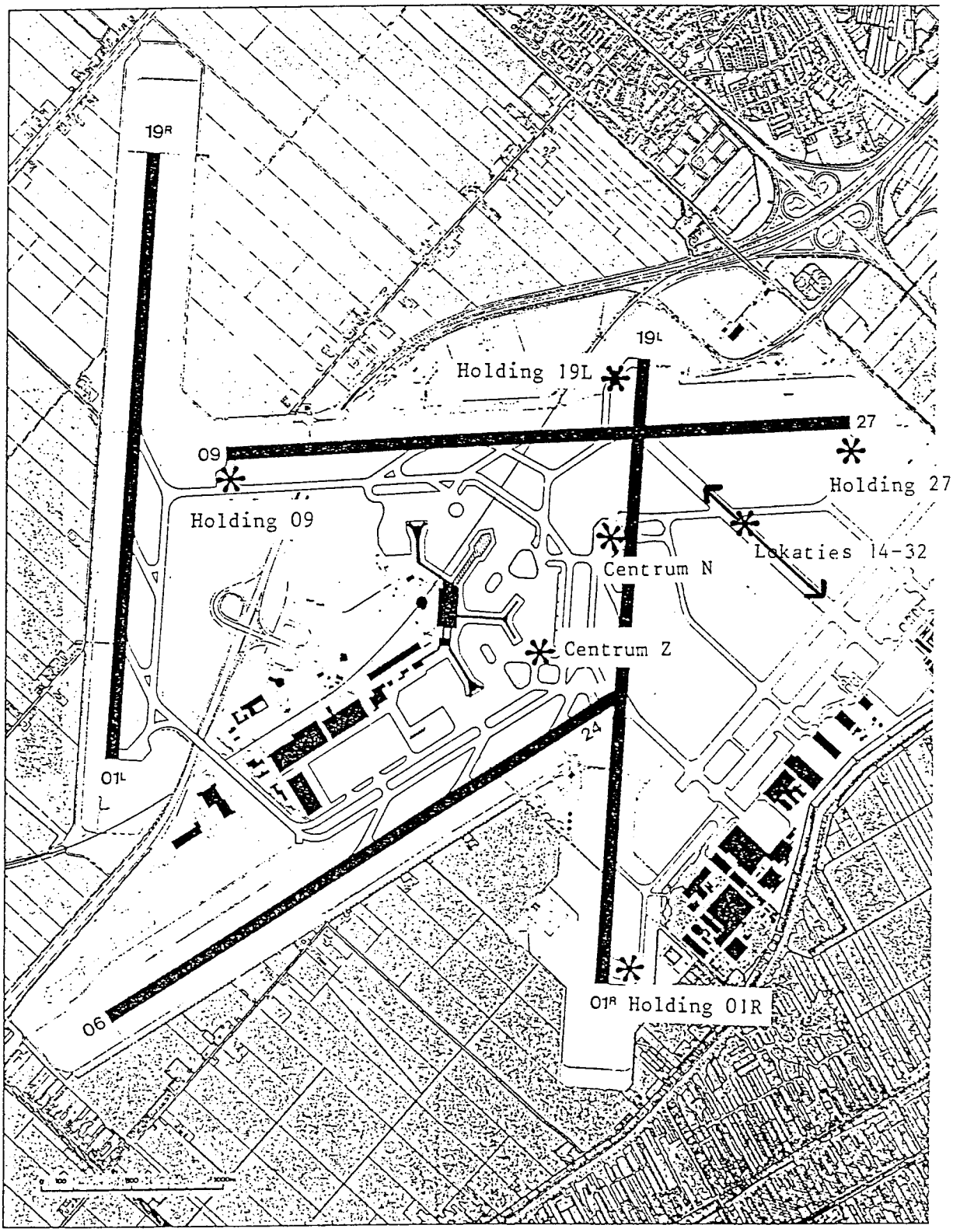



rapport nr. ML 278-5 Overzicht proefdraaiplaatsen op Schiphol-Oost

figuur nr. 1

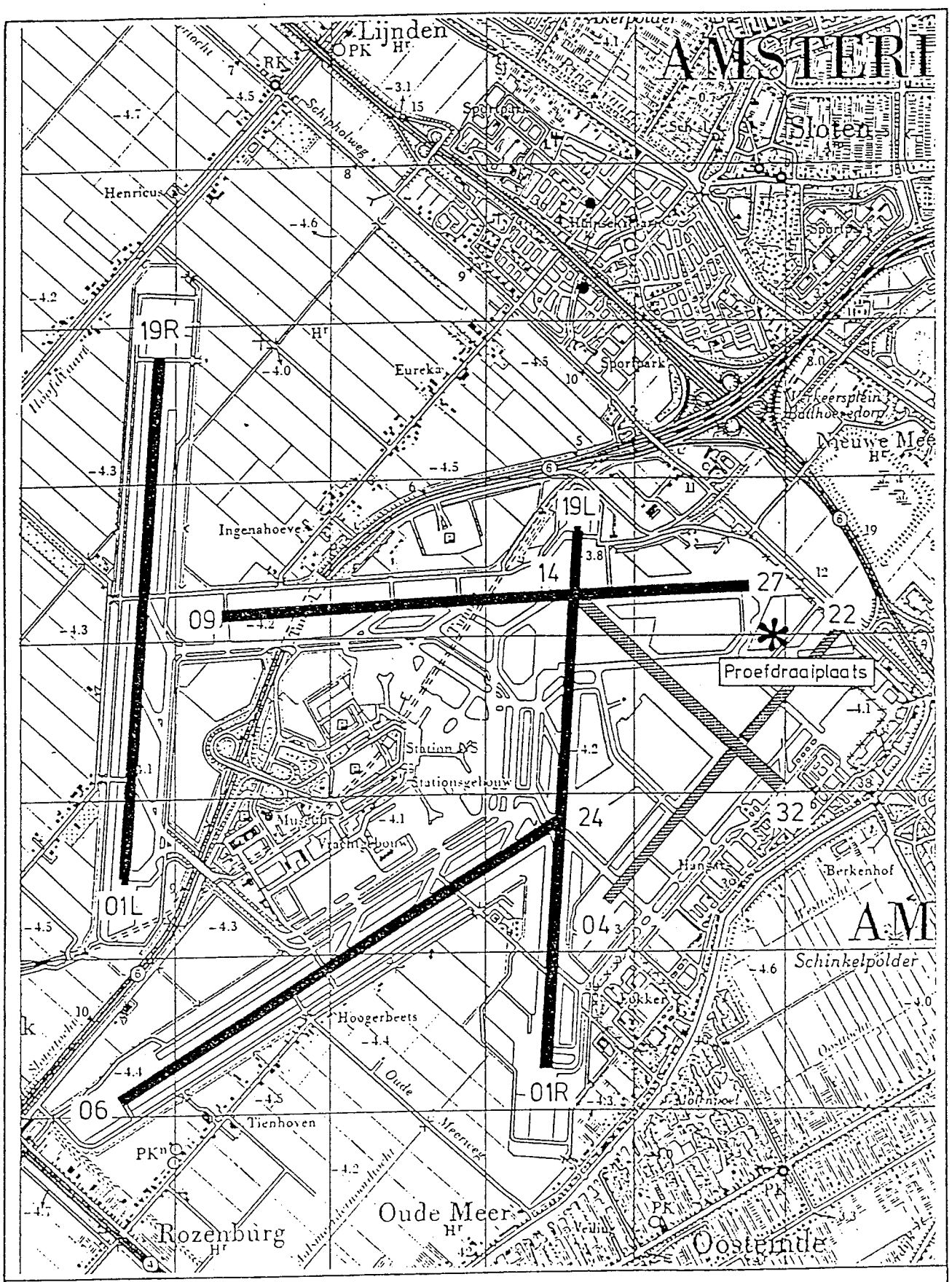
**ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.**

AKOESTIEK — LAWAAIBEHEERSING — BOUWFYSICA



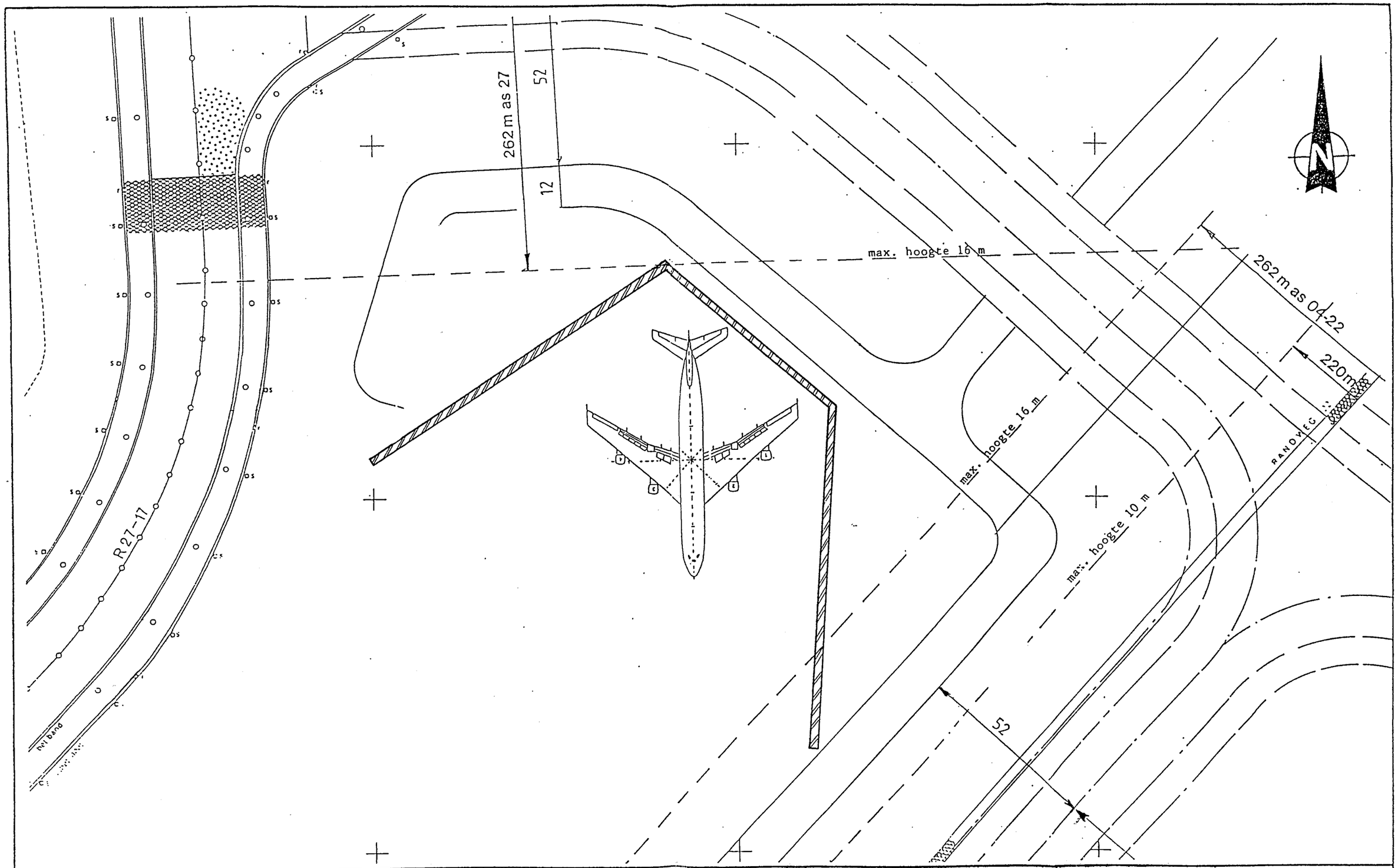

rapport nr. ML 278-5 Ligging van holdinglokaties

figuur nr. 2




rapport nr. ML 278-5 Lokatie nieuw te bouwen proefdraaiplaats

figuur nr. 3



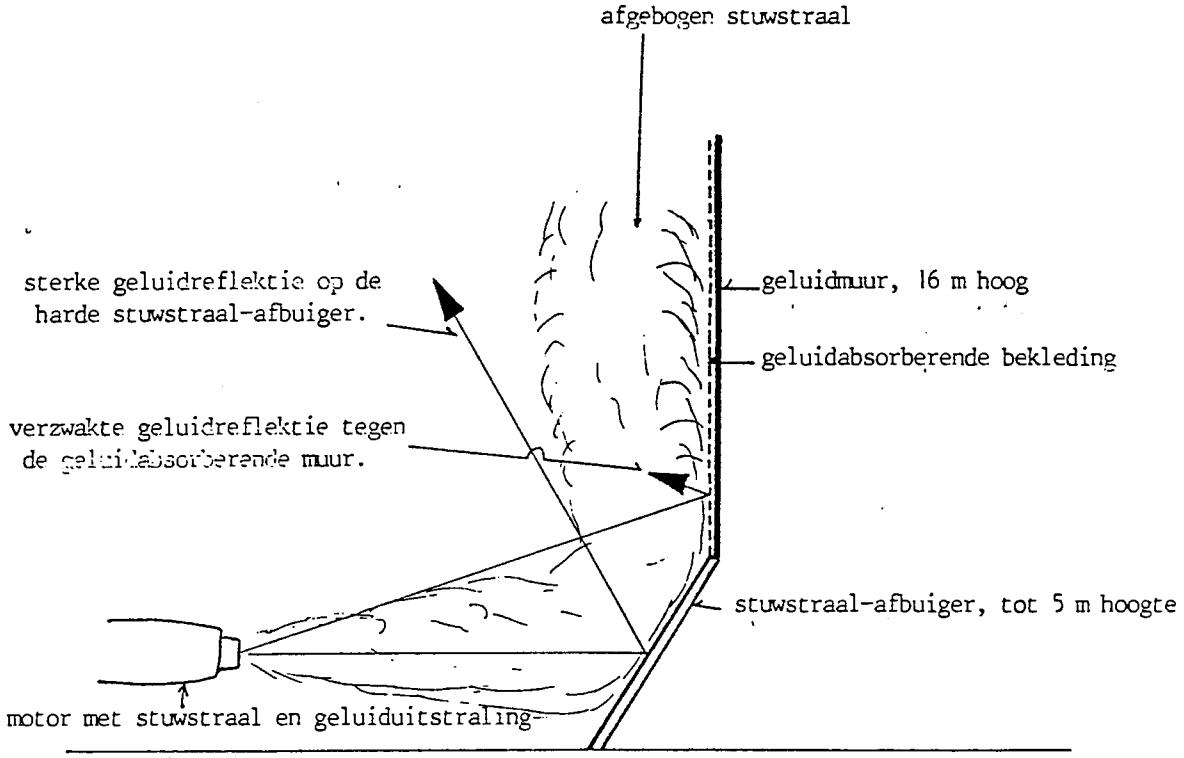

rapport nr. ML 278- 5

figuur nr. 4

Situering van de geluidmuur van de nieuwe proefdraaiplaats

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

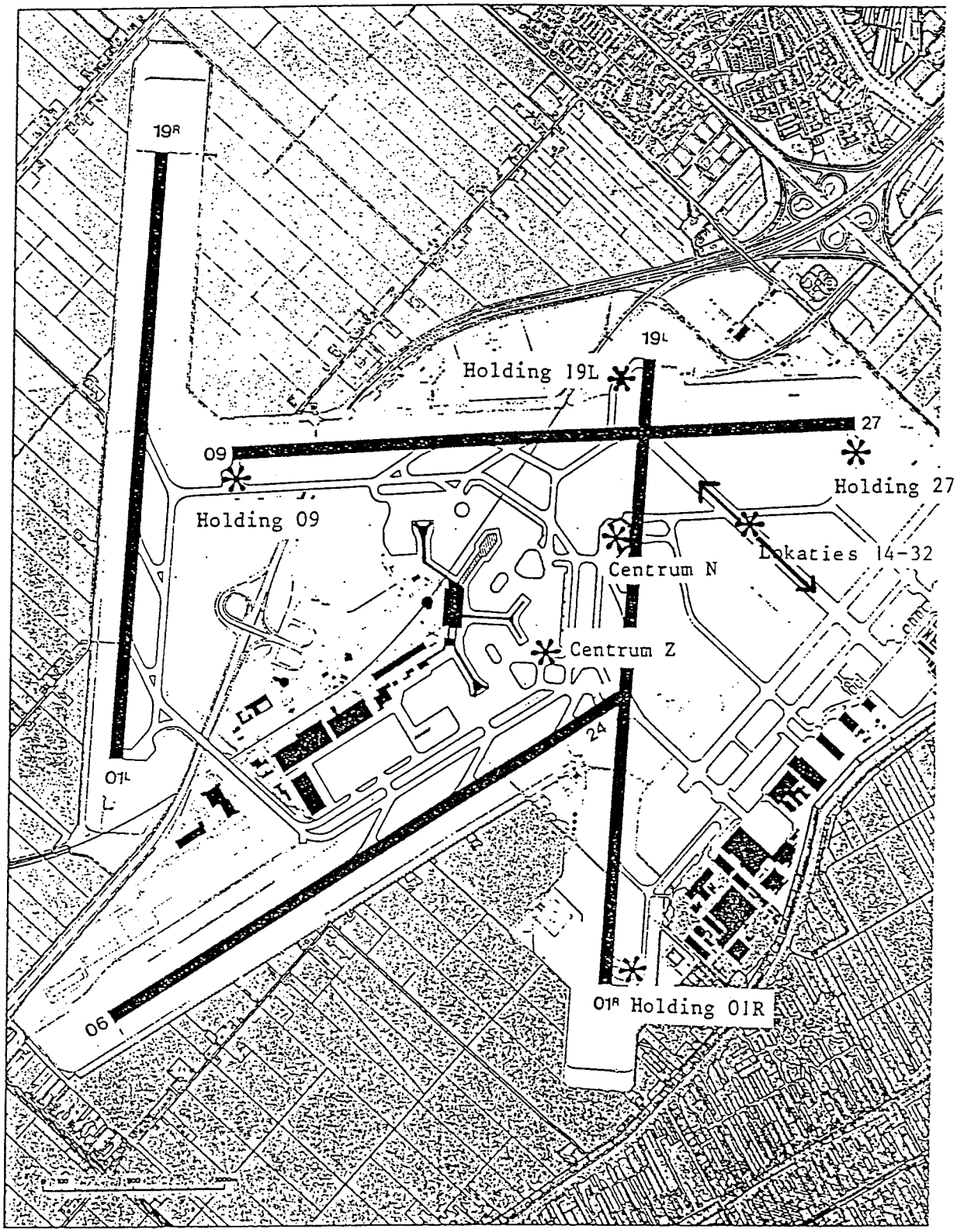
AKOESTIEK — LAWAAIBEHEERSING — BOUWFYSICA




rapport nr ML 278-5

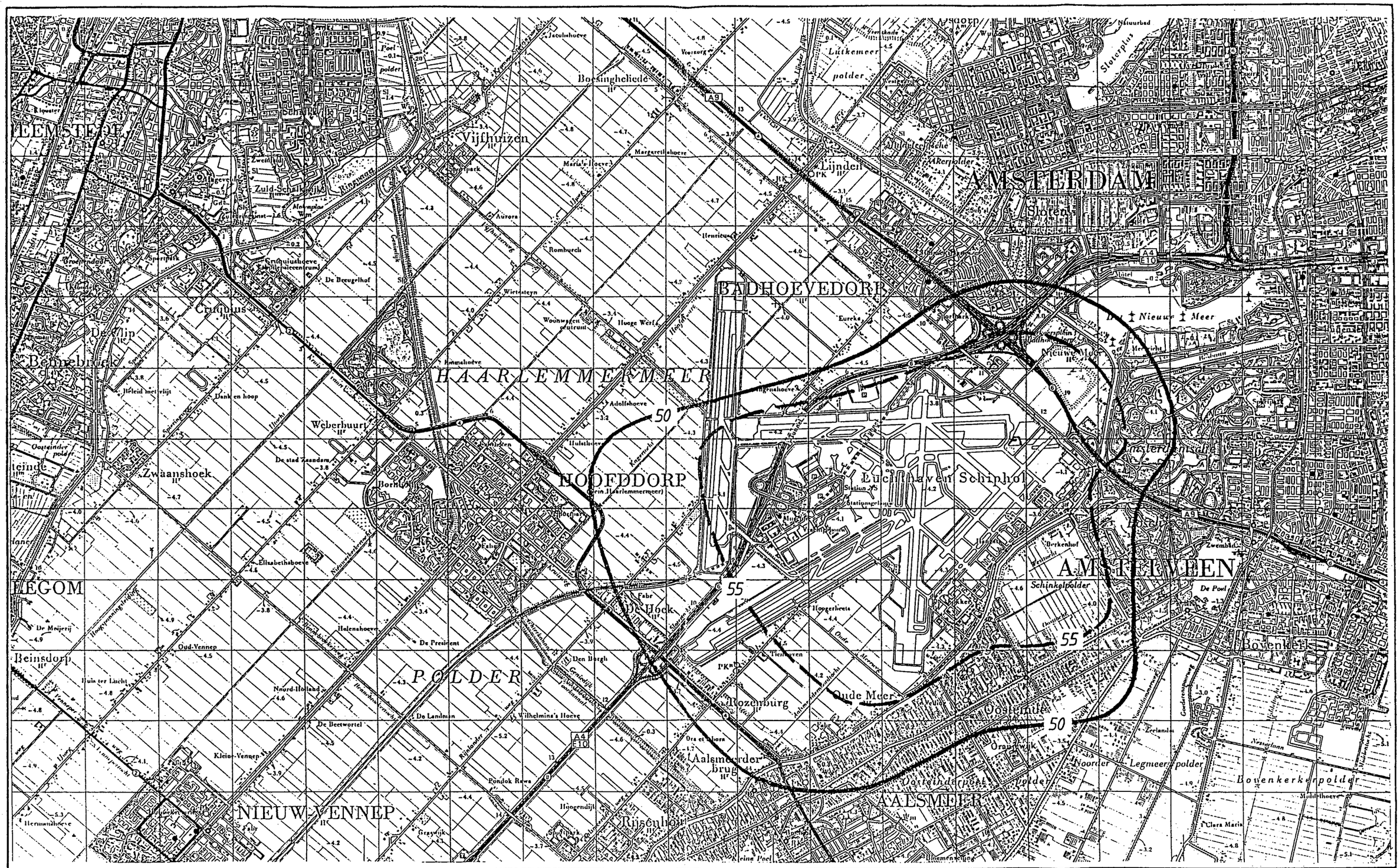
figuur nr. 5.

Schematische doorsnede van de geluidmuur/ stuwstraal-afbuiger.




rapport nr. ML 278- 5 Ligging van holdinglokaties

figuur nr. 6



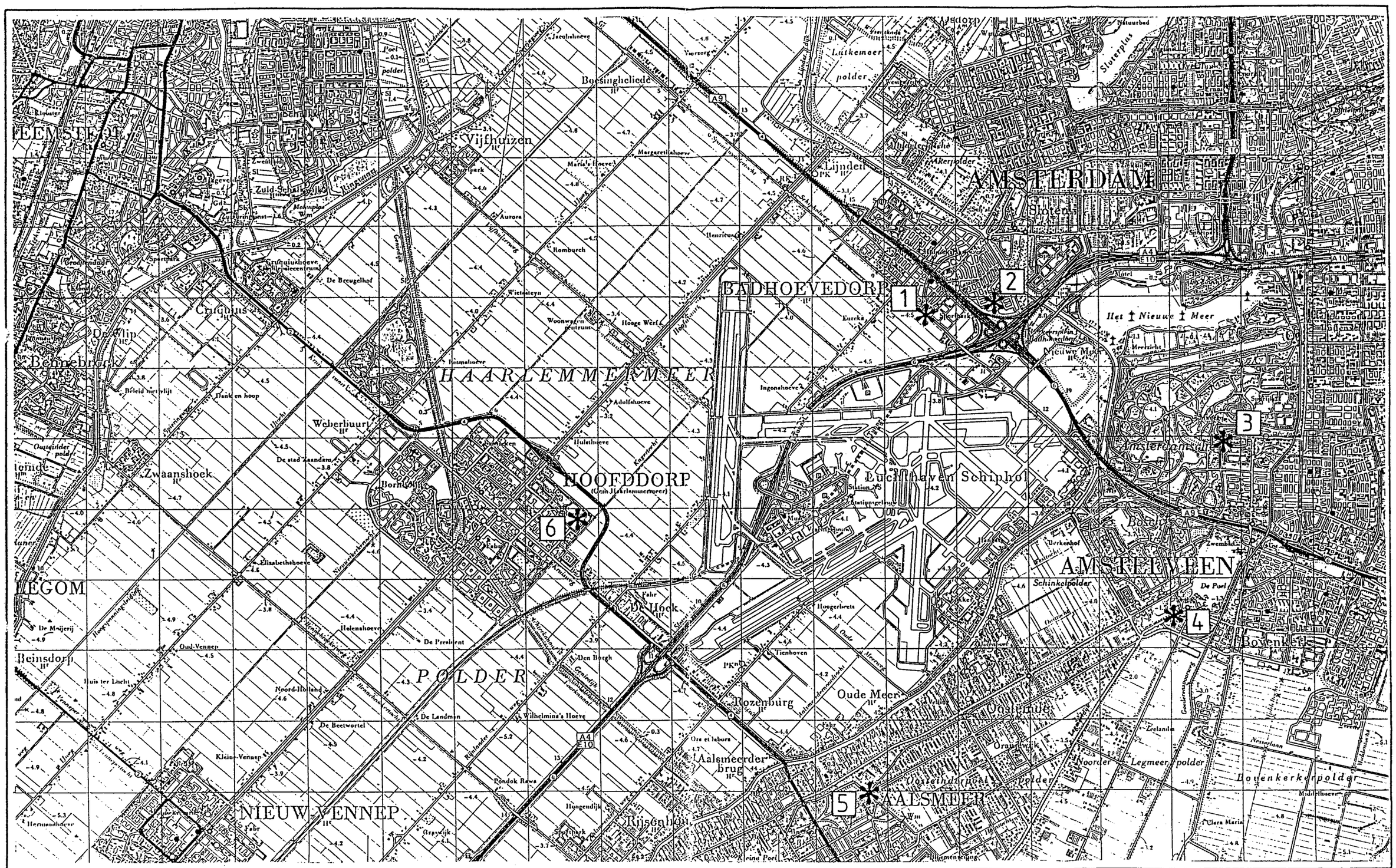

rapport nr. ML 278- 5

figuur nr. 7

50 en 55 dB(A) contour van het op 12 na luidste etmaal in een jaar vanwege de nieuwe proefdraaiplaats

**ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.**

AKOESTIEK — LAWAAIBEHEERSING — BOUWFYSICA



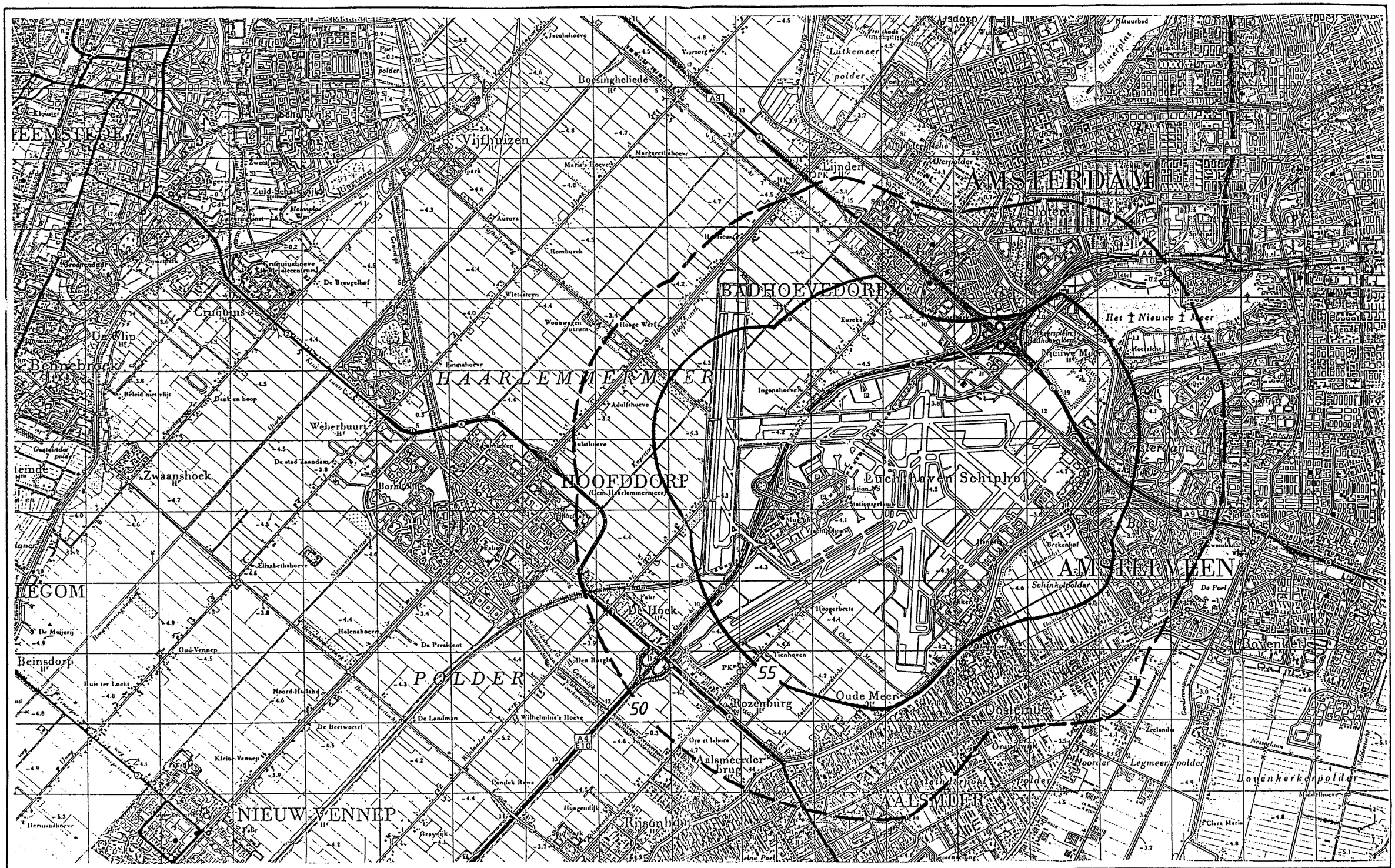

rapport nr. ML 278- 5

figuur nr. 8

Rekenposities aan de rand van geconcentreerde woonbebouwing rond Schiphol

**ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.**

AKOESTIEK — LAWAAIBEHEERSING — BOUWFYSICA




rapport nr. ML 278-5

figuur nr. 9

50 en 55 dB(A) contourlijnen van het proefdraaien op de holdings, beoordelingsmethodiek conform 4.

**ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.**

AKOESTIEK — LAWAAIBEHEERSING — BOUWFYSICA

Bijlage I: Criteria voor holdinggebruik

Teneinde de toewijzing van een holdinglokatie op een moment dat proefdraaien op de reguliere proefdraaiplatforms niet mogelijk is, wat meer inzichtelijk te maken wordt in onderstaand schema aangegeven welke holdings in principe beschikbaar zijn bij een gegeven windrichting.
Het gegeven overzicht heeft in eerste instantie primair betrekking op het holdinggebruik in relatie tot windrichting en daarmee samenhangend baangebruik,
In tweede instantie wordt een overzicht gegeven van andere operationele randvoorwaarden welke tevens een belangrijke rol spelen bij het al dan niet beschikbaar zijn van de holdings.
De holdinglokatie "Centrum" is, mede gelet op toekomstige ontwikkelingen, geconcentreerd gedacht op de "oude" holding 19L (zie ook figuur 6 van het rapport).

1. Holdinggebruik versus baangebruik

Per relevante windrichting is steeds aangegeven wat dan de hoofd-startbaan en hoofd-landingsbaan is. Uit dit baangebruik volgen direkt enkele restrikties voor het mogelijke holdinggebruik. Zo is gebruik van een holding van een op dat moment aktieve baan uitgesloten, terwijl ook het gegeven dat de uitlaatstraal van een proefdraaiend vliegtuig niet over een dan aktieve rijbaan of een afhandelingsplatform mag blazen een direkte aanvullende restriktie geeft.

Windrichting : Oost
Hoofd-startbaan : 09
Hoofd-landingsbaan: 06

| | |
|---|---|
| Holding 27, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 09/27 |
| Holding 09, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 09/27 |
| Holding 19L, | proefdraaien onmogelijk, uitlaatstraal over P3 |
| Centrum, | proefdraaien onmogelijk, uitlaatstraal over platform |
| Holding 14/32, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 01R, | proefdraaien mogelijk |

Windrichting : Noord

Hoofd-startbaan : 01L

Hoofd-landingsbaan: 01R

| | |
|---|---|
| Holding 19L, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 01R/19L |
| Holding 01R, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 01R/19L |
| Centrum, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 01R/19L |
| Holding 09, | proefdraaien onmogelijk, uitlaatstraal over taxibaan naar 01L. |
| Holding 14/32, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 27, | proefdraaien mogelijk |

Windrichting : West

Hoofd-startbaan : 24

Hoofd-landingsbaan: 27

NB: bij zeer harde wind zowel start als landing op baan 27

| | |
|---|---|
| Holding 27, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 27/09 |
| Holding 09, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 27/09 |
| Holding 14/32, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 01R, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 19L, | proefdraaien mogelijk |
| Centrum, | proefdraaien mogelijk |

Windrichting : Zuid-West

Hoofd-startbaan : 24

Hoofd-landingsbaan: 27

| | |
|---|---|
| Holding 27, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 27/09 |
| Holding 09, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 27/09 |
| Holding 14/32, | proefdraaien mogelijk |
| Centrum, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 01R, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 19L, | proefdraaien mogelijk, echter kruising van aktieve baan nodig. |

Windrichting : Zuid

Hoofd-startbaan : 19L

Hoofd-landingsbaan: 19R

| | |
|---|---|
| Holding 19L, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 19L/01R |
| Holding 01R, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 19L/01R |
| Centrum, | proefdraaien onmogelijk, aktieve baan 19L/01R |
| Holding 27, | proefdraaien mogelijk, echter niet toegestaan vanwege opstelrestrikties vanwege geluid in Badhoevedorp. |
| Holding 14/32, | proefdraaien mogelijk |
| Holding 09, | proefdraaien mogelijk |

In onderstaande Tabel I.1 is samenvattend weergegeven welke holding in de nabije toekomst vanwege baangebruik en direkt daarmee samenhangende aspekten bij verschillende windrichtingen in principe beschikbaar is, onder voorbehoud van overige, hierna te behandelen aspekten.

Tabel I.1: Beschikbaarheid van holdings bij verschillende windrichtingen.

| Windrichting | Beschikbare holdings |
|---|---|
| O | 14/32, 01R |
| N | 14/32, 27 |
| W | 14/32, 19L, Centrum, 01R |
| ZW | 14/32, 19L, Centrum, 01R |
| Z | 14/32, 09 |

## 2. Holdinggebruik versus overige aspekten

Holding 14/32 is in principe voor alle windrichtingen bruikbaar. Echter holding 14/32 zal zeker niet onder alle omstandigheden en op elk moment ook daadwerkelijk beschikbaar zijn. De holding lokatie 14/32 is gelegen op de vroegere start/landingsbaan 14/32. Deze baan heeft nu officieel de status als taxibaan. Vliegtuigen welke zijn afgehandeld op het platform NW maken gebruik van baan 14/32 als taxibaan. Ook wanneer baan 04/22 als secundaire start/landingsbaan in gebruik is, wordt baan 14/32 gebruikt voor taxiënde vliegtuigen van/naar Schiphol-Centrum.

Als alternatief voor 14/32 als taxibaan kan getaxied worden naar Schiphol-Centrum via de taxibaan van baan 27. Dit alternatief vervalt echter volledig wanneer baan 27 als startbaan in gebruik is en er een grote verkeersdrukte is, op de taxibaan naar baan 27 staan dan de vertrekkende vliegtuigen op rij te wachten.

Naast het gebruik van baan 14/32 als taxibaan is baan 14/32 tevens bestemd als uitwijkmogelijkheid bij afhandeling van vliegtuigen bij extreme drukte, wanneer de afhandelingscapaciteit op Schiphol-Centrum volledig benut is.

Een onvoorspelbare faktor in de toewijzing van een holding, alsmede zonodig in baangebruik, is de aanwezigheid van grote vogelconcentraties.
Teneinde vogelconcentraties niet te verstoren gelden soms drastische restrikties betreffende baangebruik, sleepverkeer, taxiën, alsmede ook voor proefdraaien op holdings.

De capaciteit van holding 14/32 is beperkt. Indien gelijktijdig meer vliegtuigen uit moeten wijken, zal een tweede holdinglokatie nodig zijn.

Onderhoudsschema's van banen, verhardingen etc. veroorzaken van tijd tot tijd aanvullende restrikties voor het operationele aspekt op Schiphol, en daarmee ook voor het proefdraaien op holdings.

Het agrarische gebruik van grond op Schiphol geeft de komende 1,5 jaar nog beperkingen voor het holdinggebruik (op straffe van schade aan gewas en schadevergoeding). Daarna zal er geen agrarisch gebruik meer zijn.

3. Conclusie

Holding 14/32 zal het meeste proefdraaien op holdings kunnen en moeten opvangen. Echter holding 14/32 is niet altijd beschikbaar vanwege overige operationele randvoorwaarden en/of de beperkte capaciteit; er zijn dan ook "reserve" lokaties noodzakelijk.

Overigens moet worden opgemerkt dat bovenstaande een poging is een beeld te geven van de mogelijkheden en moeilijkheden rond de toewijzing van een holdinglokatie. Vergelijking van het in Tabel I.1 aangegeven mogelijke holdinggebruik met de in het verleden geregistreerde feitelijke holdinggebruik toont dat de werkelijkheid gecompliceerder is. Zo is voor Holding 19L veelvuldig proefdraaien geregistreerd met opstelrichtingen c.q. windrichtingen tussen 135°

en 270°, met enkele proefdraaibeurten bij 40°, 50° en 100°, terwijl op Holding 27 veelvuldig proefdraaien is geregistreerd tussen 315° en 90°, met enkele proefdraaibeurten tussen 190° en 280°.

Naast de preferente holdings 14/32 en 27 zullen de overige holdings 09, Centrum, 19L en 01R onmisbaar blijven voor een goede bedrijfsvoering zonder grote vertragingen wegens het ontbreken van een proefdraaimogelijkheid.

Bijlage II

In deze bijlage wordt in detail ingegaan op de kwantitatieve aspekten van het proefdraaien op de holdings. Met name wordt tentatief in detail ingegaan op de invloed welke de geplande realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats zal kunnen hebben op de holdingbeurten, en op de invloed van verschillende mogelijke "verdelingsscenario's" van dit proefdraaien over de verschillende holdings.

Op basis van het uitwijkgedrag over het maatgevende jaar 1984 kan worden vastgesteld dat ca. 40% van het totale aantal uitwijkbeurten (toen naar de holdings 27 en 19L) plaatsvond bij wind tussen 120° en 300°.
Deze 40%, overeenkomend met ca. 21 proefdraaibeurten in het jaar 1984, zal in de toekomst in principe kunnen plaatsvinden op de nieuwe proefdraaiplaats.
Overigens biedt realisatie van de nieuwe proefdraaiplaats weinig soulaas voor het proefdraaien op Holding 27; ruim 85% van het proefdraaien aldaar in 1984 kan niet plaatsvinden op de nieuwe proefdraaiplaats vanwege de windcondities.
Van het totale aantal proefdraaibeurten in 1984 op holdings vond ca. 60% plaats op Holding 27.

Voor de verschillende verdelingsscenario's wordt tentatief gerekend met een aantal verdelingen, varierend van een gelijkmatige verdeling over de holdings tot een sterk preferent holding gebruik.

De maatgevende geluidbelasting op het 13° etmaal, de beschouwingswijze in de zonering, van elk van de holdings kan voor elk van de verdelingsscenario's, rekening houdend met de invloed van de nieuwe proefdraaiplaats, worden bepaald uitgaande van een verdeling van de geluidbelasting vanwege uitwijken over verschillende dagen.

Voor deze basisstatistiek zijn enkele varianten denkbaar. Voor de huidige situatie kan worden uitgegaan van het feitelijke geregistreerde en nader uitgewerkte uitwijken naar holdings over het jaar van april 1989 tot april 1990. Ook kan worden uitgegaan van de prognose voor het uitwijken vanaf Hangar 10 in combinatie met het feitelijke uitwijken vanaf Hangar 11 (1984) zoals deze in het zoneringsonderzoek is gehanteerd (situatie omstreeks 1990).

Op wat langere termijn (jaar 2000) zal de vlootomvang voor wat betreft met name Hangar 10 en 11/12 naar verwachting zijn verdubbeld, terwijl bij Martinair en Transavia bovendien de vloot voor een groot deel zal zijn vernieuwd (high bypass-ratio motoren), waardoor vaker naar holdings uitgeweken zal moeten worden. De situatie in het jaar 2000 kan in principe ook weer worden benaderd vanuit de feitelijke situatie in 1990, of vanuit de eerdere prognose vanuit 1984.

## 1. Basisstatistiek

### 1.1. 1990, vanuit het representatieve jaar 1984

Over het jaar 1984 is een representatieve statistiek van holdingbeurten voorhanden. De statistiek heeft betrekking op het uitwijken vanaf Hangar 11; bij Hangar 10 waren toen nog vrijwel geen vliegtuigen met high bypass-ratio motoren in onderhoud.
Het uitwijken naar holdings vond in 1984 in hoofdzaak plaats naar Holding 27 (33 beurten op 30 dagen) dan wel naar Holding 19L (20 beurten op 17 dagen). Het totale aantal uitwijkbeurten c.q. uitwijkdagen bedraagt ca. 7,5% van het totale aantal proefdraaibeurten dat bij Hangar 11 plaatsvindt.

Voor Hangar 10 wordt uitgegaan van jaarlijks 750 proefdraaibeurten, waarvan ca. 250 stuks van A310 en ca. 500 stuks van B737-300.

Gelet op de analogie met Hangar 11, voor wat betreft windgevoeligheid van de vliegtuigmotoren enerzijds en de bruikbaarheid van het platform anderzijds, wordt ervan uitgegaan dat van deze aantallen eveneens ca. 7,5% naar een holding zullen moeten uitwijken. Het betreft hier dan ca. 56 proefdraaibeurten. Vanwege het gegeven dat soms op één dag meerdere uitwijkbeurten optreden gaan we ervan uit dat dit aanleiding geeft tot 48 uitwijkdagen (i.e. etmalen waarin wordt uitgeweken naar een holding). Op grond van de verdeling van het proefdraaien bij Hangar 10 over de dag-, avond- en nachtperiode wordt ervan uitgegaan dat van deze 48 uitwijkdagen voor 16 stuks de dagperiode bepalend is, voor 16 stuks de avondperiode en voor 16 stuks de nachtperiode. Van deze 16 stuks wordt steeds 1/3 deel veroorzaakt door een A310 en 2/3 deel door een B737-300.
De basisstatistiek van 1984 voor Hangar 11 kan op grond van bovenstaande worden uitgebreid met het uitwijken vanaf Hangar 10. Hierbij dient mede rekening te worden gehouden met de verschillen in geluidproduktie van de diverse vliegtuigtypen.

In onderstaande Tabel II.1 wordt aangegeven op welke wijze in op de aangegeven basisstatistiek de uitwijkbeurten vanaf Hangar 10 worden ingevoegd voor resp. de avond (vanuit de avondbeurten in de basisstatistiek), de nacht (vanuit de nachtbeurten in de basisstatistiek) en de dag (vanuit de dagbeurten in de basisstatistiek).
Ten aanzien van de geluidbelasting van de nachtbeurten kan worden opgemerkt dat deze gelijk is aan die van de avondbeurten + 2 dB(A). Immers een bepaalde proefdraaibeurt in de nachtperiode geeft een 2 dB(A) hogere geluidbelasting dan een gelijke proefdraaibeurt in de avondperiode vanwege enerzijds de langere duur van de nacht en anderzijds de hogere nachtstraf.

Tabel II.1: Overzicht van basisstatistiek en in te voegen proefdraaibeurten; $B_i$ is geluidbelasting op 1500 m zonder Cm.

| basis statistiek $B_i$ in dB(A) | maatg. periode D/A/N | invoegen 16 avondbeurten | | | | invoegen 16 nachtbeurten* | invoegen 16 dagbeurten | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vliegtuig type | corr. geluid | correktie periode | $B_i$ | $B_i$ | vliegtuig type | corr. geluid | $B_i$ |
| 68,9 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 67,9 | 69,9 | | | |
| 67,2 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 63,6 | 65,6 | | | |
| 65,5 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 61,9 | 63,9 | | | |
| 64,9 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 63,9 | 65,9 | | | |
| 64,2 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 60,6 | 62,6 | | | |
| 64,1 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 60,5 | 62,5 | | | |
| 64,1 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 63,1 | 65,1 | | | |
| 64,1 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 60,5 | 62,5 | | | |
| 62,8 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 59,2 | 61,2 | | | |
| 61,6 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 60,6 | 62,6 | | | |
| 61,3 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 57,7 | 59,7 | | | |
| 60,4 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 56,8 | 58,8 | | | |
| 60,3 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 59,3 | 61,3 | | | |
| 60,1 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 56,5 | 58,5 | | | |
| 60,0 | A | B737 | -3,6 | 0,0 | 56,4 | 58,4 | | | |
| 58,0 | A | A310 | -1,0 | 0,0 | 57,0 | 59,0 | | | |
| 57,9 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 56,9 |
| 57,5 | D | | | | | | - | | |
| 57,2 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 53,6 |
| 56,9 | D | | | | | | - | | |
| 56,6 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 53,6 |
| 56,3 | D | | | | | | - | | |
| 56,3 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 55,3 |
| 55,1 | D | | | | | | - | | |
| 54,6 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 51,0 |
| 54,5 | D | | | | | | - | | |
| 53,6 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 50,0 |
| 52,8 | D | | | | | | - | | |
| 52,8 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 51,8 |
| 52,4 | D | | | | | | - | | |
| 52,3 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 48,7 |
| 52,3 | D | | | | | | - | | |
| 52,1 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 48,5 |
| 51,9 | D | | | | | | - | | |
| 51,8 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 50,8 |
| 51,5 | D | | | | | | - | | |
| 51,3 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 47,7 |
| 50,9 | D | | | | | | - | | |
| 50,6 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 47,0 |
| 50,4 | D | | | | | | - | | |
| 49,6 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 48,6 |
| 49,5 | D | | | | | | - | | |
| 49,3 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 45,7 |
| 49,3 | D | | | | | | - | | |
| 49,3 | D | | | | | | B737 | -3,6 | 45,7 |
| 47,2 | D | | | | | | - | | |
| 44,8 | D | | | | | | A310 | -1,0 | 43,8 |
| 42,0 | D | | | | | | - | | |

* nachtbeurt = avondbeurt + 2 dB(A)

In onderstaande tabel II.2 is de nieuwe statistiek met ingevoegde proefdraaibeurten weergegeven.

Tabel II.2: Geluidbelasting $B_i$ op holdings, op het 1° tot 96° etmaal; $B_i$ op 1500 m, excl. Cm.

| 1 t/m 10 | 11 t/m 20 | 21 t/m 30 | 31 t/m 40 | 41 t/m 50 | 51 t/m 60 | 61 t/m 70 | 71 - 80 | 81 - 90 | 90 - 96 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 69,9 | 64,1 | 62,5 | 60,5 | 58,5 | 56,8 | 53,6 | 51,8 | 49,6 | 47,0 |
| 68,9 | 64,1 | 62,5 | 60,4 | 58,4 | 56,6 | 53,6 | 51,8 | 49,5 | 45,7 |
| 67,9 | 64,1 | 61,9 | 60,3 | 58,0 | 56,5 | 53,0 | 51,5 | 49,3 | 45,7 |
| 67,2 | 63,9 | 61,6 | 60,1 | 57,9 | 56,4 | 52,8 | 51,3 | 49,3 | 44,8 |
| 65,9 | 63,9 | 61,3 | 60,0 | 57,7 | 56,3 | 52,8 | 51,0 | 49,3 | 43,8 |
| 65,6 | 63,6 | 61,3 | 59,7 | 57,5 | 56,3 | 52,4 | 50,9 | 48,7 | 42,0 |
| 65,5 | 63,1 | 61,2 | 59,3 | 57,2 | 55,3 | 52,3 | 50,8 | 48,6 | |
| 65,1 | 62,8 | 60,6 | 59,2 | 57,0 | 55,1 | 52,3 | 50,6 | 48,5 | |
| 64,9 | 62,6 | 60,6 | 59,0 | 56,9 | 54,6 | 52,1 | 50,4 | 47,2 | |
| 64,2 | 62,6 | 60,5 | 58,8 | 56,9 | 54,5 | 51,9 | 50,0 | 47,2 | |

## 1.2. 1990, vanuit proefdraailijsten 1989/1990

Blijkens de proefdraaistaten over de periode april 1989 tot april 1990 hebben 61 proefdraaibeurten plaatsgevonden op een holding, op 50 dagen.

Vergelijking van de uitwijkbeurten over 1989/1990 met 1984 leert dat over 1989/1990 ruim 30% minder is uitgeweken vanaf Hangar 11/12.
Het 13° etmaal vanwege uitwijkbeurten vanaf Hangar 11/12 is over 1989/1990 ca. 3 dB(A) stiller dan over 1984.
De actuele gegevens over 1989/1990 kunnen op een min of meer "representatief" niveau worden gebracht door ervan uit te gaan dat er 40% meer beurten behoren plaats te vinden in de representatieve bedrijfssituatie; dan is zowel wat betreft de aantallen als de geluidbelasting op het 13° etmaal sprake van een goed met 1984 vergelijkbaar beeld.

In onderstaande tabel II.3 is de basisstatistiek, zonder bovengenoemde aantal-correktie, weergegeven als geluidbelasting over de 50 dagen met één of meer holdingbeurten.

Tabel II.3: Geluidbelasting op holdings op het 1° tot 50° etmaal.

| 1 t/m 10 | 11 - 20 | 21 - 30 | 31 - 40 | 41 - 50 |
|---|---|---|---|---|
| 73,4 | 64,1 | 56,8 | 55,0 | 52,0 |
| 71,4 | 62,4 | 56,2 | 55,0 | 52,0 |
| 69,3 | 61,6 | 55,9 | 54,9 | 51,8 |
| 68,0 | 59,8 | 55,9 | 54,5 | 51,4 |
| 67,5 | 59,3 | 55,7 | 54,0 | 51,3 |
| 65,6 | 59,1 | 55,4 | 53,7 | 51,1 |
| 65,5 | 58,1 | 55,2 | 53,0 | 50,6 |
| 65,5 | 58,0 | 55,2 | 52,9 | 50,2 |
| 64,9 | 57,1 | 55,1 | 52,8 | 49,8 |
| 64,4 | 57,0 | 55,0 | 52,6 | 49,5 |

## 2. Scenario's voor holdinggebruik

### 2.1. Scenario I

In scenario I worden de akoestische konsekwenties onderzocht van een volledig gelijkmatige benutting van de 4 reguliere holdings (09, Centrum, 14/32 en 27) vanuit de twee voorhanden zijnde basisstatistieken (tabel II.2 en II.3) voor zowel het jaar 1990 als het jaar 2000.

#### 2.1.1. 1990 als prognose vanuit 1984

In een jaar treden 109 uitwijkbeurten op (53 vanaf Hangar 11 en 56 vanaf Hangar 10, zie 1.1) op 96 dagen.

Van deze 96 uitwijkdagen blijft ca. 60% over, omdat ca. 40% van het uitwijken zal kunnen plaatsvinden op de nieuwe proefdraaiplaats. Er blijven dus 58 uitwijkdagen over vanuit Hangar 10 en 11. Vanuit de nieuwe proefdraaiplaats zal door Martinair en Transavia naar schatting op ca. 10 dagen worden uitgeweken.

Het totale resterende aantal uitwijkdagen bedraagt daarmee 68 stuks. De geluidbelasting per holdinglokatie op het 13° etmaal kan worden bepaald door uit de basisstatistiek (in dit geval tabel II.2) het

$$13° \times \frac{N_{basislijst}}{N_{uitwijkdagen}} \times \frac{1}{fraktie} \text{ etmaal te nemen.}$$

Hierin is $N_{basislijst}$: het totale aantal uitwijkdagen in de basislijst (in dit geval tabel II.2, 96 dagen).

$N_{uitwijkdagen}$: het totale resterende aantal uitwijkdagen (in dit geval 68 dagen). De faktor $N_{basislijst}/N_{uitwijkdagen}$ corrigeert voor het gegeven dat de basislijst i.h.a. te lang of te kort is.

fraktie: het aandeel van het totale aantal beurten dat op de betreffende holding plaatsvindt (in dit geval voor alle holdings 0,25 (i.e. 25%))

In onderstaande worden de resultaten hiervan weergegeven:

| Holding: | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 25% | 25% | 25% | 25% |
| maatgevende etm.: | 73° | 73° | 73° | 73° |
| (tabel II.2) | | | | |
| $B_i$ 13° etmaal (1500 m, ex.Cm) | 51,5 dB(A) | 51,5 dB(A) | 51,5dB(A) | 51,5 dB(A) |

De in bovenstaande tabel weergegeven geluidbelastingen zijn de <u>gemiddelde</u> uitkomsten van de statistische beschouwing. De uitkomsten treden slechts op indien niet slechts kwa aantal maar

ook kwa akoestische zwaarte van de proefdraaibeurten alle holdings gelijk zijn; er dient rekening te worden gehouden met een mogelijke statistische variatie rond de berekende gemiddelde waarde. In hoofdstuk 3.3 van deze bijlage wordt hierop uitvoerig ingegaan. Vastgesteld is dat bij de gemiddelde uitkomst van 51,5 dB(A) de werkelijk van jaar tot jaar optredende waarden zullen kunnen fluktueren tussen 49 en 55 dB(A).

2.1.2. 2000, vanuit prognose 1984

Naar analogie van 2.1.1, en de verwachte vlootverdubbeling zullen in het jaar 2000 op maximaal ca. 136 dagen uitwijkbeurten (resterend aantal, na verrekening nieuwe proefdraaiplaats) kunnen optreden. Dan zal de facto op 37% van de dagen met een deel van de proefdraaibeurten moeten worden uitgeweken. Gelet op het gegeven dat het aantal proefdraaibeurten in het jaar 2000 zeer aanzienlijk is, en daarmee een relatief grote kans is dat er elke dag wel één of meer proefdraaibeurten uitgevoerd moeten worden welke gevoelig zijn voor windcondities, en de op grond van windtunnelonderzoek aangegeven bruikbaarheidspercentages voor een proefdraaiplaats (50 à 60%) is uitwijken op 37% van de dagen in een jaar vooralsnog niet onaannemelijk. In hoofdstuk 3 van deze bijlage wordt nader ingegaan op de problematiek van het opschalen van uitwijkbeurten c.q. dagen.

Vanuit het totaal aantal resterende uitwijkdagen van 136 stuk kan worden berekend

| Holding: | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 25% | 25% | 25% | 25% |
| maatgevende etm.: | 37° | 37° | 37° | 37° |
| (tabel II.2) | | | | |
| $B_i$ 13° etmaal (1500 m, ex.Cm) | 59,3 dB(A) | 59,3 dB(A) | 59,3dB(A) | 59,3 dB(A) |

Op dit resultaat, dat de gemiddelde uitkomst is van een statistische beschouwing, zal zowel in theorie als in de praktijk een statistische fluktuatie optreden, zie hoofdstuk 3.3 van deze bijlage. Waar het gemiddelde resultaat 59,3 dB(A) bedraagt, zullen de werkelijke uitkomsten varieren tussen ca. 58 dB(A) en ruim 61 dB(A).

2.1.3. 1990, vanuit 1989/1990

In 1989/1990 traden op 50 dagen uitwijkbeurten op. Van deze 50 dagen blijven ca. 30 dagen over, omdat ca. 40% van het uitwijken op de nieuwe proefdraaiplaats zal kunnen plaatsvinden.
Tesamen met een geschat aantal van 10 uitwijkdagen vanwege Martinair en Transavia vanaf de nieuwe proefdraaiplaats is het totale resterende aantal uitwijkdagen dan 40 stuks.
Zoals reeds gesteld onder 1.2 dient vanwege de "representatieve bedrijfssituatie" het aantal uitwijkdagen vanaf Hangar 10 en 11/12 met 40% te worden verhoogd.
Onder representatieve omstandigheden is het aantal uitwijkdagen dan 52 stuks.

Vanuit de basisstatistiek van tabel II.3 met 50 uitwijkdagen kan worden berekend:

| Holding: | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 25% | 25% | 25% | 25% |
| maatgevende etm.: | 50° | 50° | 50° | 50° |
| (tabel II.3) | | | | |
| $B_i$ 13° etmaal | | | | |
| (1500 m, ex.Cm) | 49,5 dB(A) | 49,5 dB(A) | 49,5 dB(A) | 49,5 dB(A) |

Op deze resultaten zal eveneens een statistische variatie optreden, zie 3.3.

2.1.4. 2000, vanuit 1989/1990

Naar analogie van 2.1.3. en de verwachte vlootverdubbeling zullen in het jaar 2000 op ca. 104 dagen uitwijkbeurten optreden (resterend aantal, na verrekening nieuwe proefdraaiplaats, inclusief opschaling naar representatief jaar (1984)).

| Holding: | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 25% | 25% | 25% | 25% |
| maatgevende etm.: (tabel II.3) | 25° | 25° | 25° | 25° |
| $B_i$ 13° etmaal (1500 m, ex.Cm) | 55,4 dB(A) | 55,4 dB(A) | 55,4 dB(A) | 55,4 dB(A) |

Voor nadere gegevens ten behoeve van de interpretatie van deze getallen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

2.2. Scenario II

In scenario II worden de akoestische konsekwenties onderzocht van een licht preferent holdinggebruik, voor zowel het jaar 1990 als het jaar 2000.

De berekeningen en resterende aantallen uitwijkdagen zijn volledig conform 2.1 (Scenario I).

In onderstaande zijn de resultaten samengevat.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 15% | 20% | 35% | 30% |
| Geluidbelasting $B_i$ op 13° etmaal, 1500 m, excl. Cm: | | | | |
| 1990, vanuit 1984 | - | 45,7 dB(A) | 56,6 dB(A) | 53,6 dB(A) |
| 2000, vanuit 1984 | 53,6 dB(A) | 57,5 dB(A) | 61,3 dB(A) | 60,5 dB(A) |
| 1990, vanuit 1989/90 | - | - | 53,7 dB(A) | 52,0 dB(A) |
| 2000, vanuit 1989/90 | 52,0 dB(A) | 55.0 dB(A) | 58,0 dB(A) | 56,8 dB(A) |

Voor nadere gegevens ten behoeve van de interpretatie van deze getalen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

## 2.3. Scenario III

In scenario III worden de akoestische konsekwenties van een uitgesproken preferent holdinggebruik onderzocht, voor het jaar 1990 en 2000.
De berekeningen en resterende aantallen uitwijkdagen zijn volledig conform 2.1.
In onderstaande zijn de resultaten weergegeven.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 5% | 5% | 60% | 30% |
| Geluidbelasting $B_i$ op 13° etmaal, 1500 m, excl. Cm: | | | | |
| 1990, vanuit 1984 | - | - | 60,5 dB(A) | 53,6 dB(A) |
| 2000, vanuit 1984 | - | - | 63,9 dB(A) | 60,5 dB(A) |
| 1990, vanuit 1989/90 | - | - | 56,8 dB(A) | 52,0 dB(A) |
| 2000, vanuit 1989/90 | - | - | 64,4 dB(A) | 56,8 dB(A) |

Voor nadere gegevens ten behoeve van de interpretatie van deze getallen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

## 2.4. Scenario IV

In scenario IV wordt voor elke holding nagegaan de geluidbelasting welke optreedt bij toewijzing van 100% van alle uitwijken aan de betreffende holding. Voor de niet preferente holdings 09 en C heeft dit weinig betekenis; echter voor de preferente holdings 14/32 en 27 geeft dit limietgeval wel relevante informatie.
De benadering in scenario IV is min of meer conform de benadering in de zonering.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 100% | 100% | 100% | 100% |
| Geluidbelasting $B_i$ op 13° etmaal, 1500 m, excl. Cm: | | | | |
| 1990, vanuit 1984 | 62,8 dB(A) | 62,8 dB(A) | 62,8 dB(A) | 62,8 dB(A) |
| 2000, vanuit 1984 | 64,9 dB(A) | 64,9 dB(A) | 64,9 dB(A) | 64,9 dB(A) |
| 1990, vanuit 1989/90 | 62,4 dB(A) | 62,4 dB(A) | 62,4 dB(A) | 62,4 dB(A) |
| 2000, vanuit 1989/90 | 65,6 dB(A) | 65,6 dB(A) | 65,6 dB(A) | 65,6 dB(A) |

In bovenstaande getallen speelt statistische variatie vanwege de verdeling van het proefdraaien over de holdings geen rol; immers op elke holding wordt verondersteld dat alle proefdraaien aldaar zou kunnen plaatsvinden.

## 2.5. Scenario V

In scenario V is berekend de "huidige" verdeling van het proefdraaien over de holdings, te weten ca. 60% op Holding 27 en ca. 40% op Holding 19L c.q. 09.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 |
|---|---|---|---|---|
| gebruik: | 40% | - | - | 60% |
| Geluidbelasting $B_i$ op 13° etmaal, 1500 m, excl. Cm: | | | | |
| 1990, vanuit 1984 | 57,5 dB(A) | - | - | 60,5 dB(A) |
| 1990, vanuit 1989/90 | 55,0 dB(A) | - | - | 56,8 dB(A) |

## 2.6. Samenvattend overzicht:

In onderstaande tabel is voor de diverse scenario's de geluidbelasting op het 13° etmaal voor elk van de holdings weergegeven (1500 m, excl. Cm), uitgaande van de toekomstige situatie (2000) en van de majorante van de resultaten van de verschillende uitgangspunten van wat betreft de basisstatistiek.

| | | Geluidbelasting $B_i$ op 13° etmaal (dB(A) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Holding | | 09 | C | 14/32 | 27 |
| Scenario I | gelijkmatig | 59,3 | 59,3 | 59,3 | 59,3 |
| II | licht preferent | 53,6 | 57,5 | 61,3 | 60,5 |
| III | preferent | - | - | 64,4 | 60,5 |
| IV | maximaal | 65,6 | 65,6 | 65,6 | 65,6 |
| V | huidig 1990 | 57,5 | - | - | 60,5 |
| Zonering* en Hoofdstuk 4* | | 59,7 | 59,7 | 64,2 | 64,2 |

* de in deze tabel weergegeven getallen zijn excl. Cm (4,7 dB(A) op 1500 m).

Bij de interpretatie van bovenstaande getallen dient er rekening mee te worden gehouden dat deze getallen de gemiddelde uitkomsten zijn van een statistische beschouwing. Zowel in theorie als in de praktijk treedt rond deze gemiddelde uitkomst een gebied op van waarschijnlijke uitkomsten ("statistische variatie"). De mogelijke invloed van deze statistische variatie op de uitkomst is groter naarmate de holding minder wordt gebruikt (dan zeker ± 3 dB(A) spreiding mogelijk). Bij een preferent holdinggebruik is de invloed van statistische variatie op de uitkomst geringer. Zo zal de uitkomst van 64,4 dB(A) voor Holding 14/32 in Scenario III nooit hoger kunnen worden dan 65, 6 dB(A) (maximum, Scenario IV).

Teneinde op ofwel Holding 14/32 ofwel Holding 27 tot ca. 60% van het uitwijken te kunnen accomoderen is het noodzakelijk dat een geluidbelasting $B_i$ (1500 m, 13° etmaal ex. Cm) van ruim 64 dB(A) toegestaan wordt. Voor de niet preferente holdings is de benodigde geluidruimte sterk afhankelijk van het deel van de uitwijkbeurten dat aldaar zal (moeten) plaatsvinden, rekening houdend met statistische variatie in de uitkomsten (zie 3.3).

## 3. Discussie

### 3.1. Uitwijkdagen vs. uitwijkbeurten

Uit zowel de registraties over 1984 als 1989/1990 blijkt dat het aantal uitwijkbeurten enigszins groter is dan het aantal dagen waarop uitwijkbeurten plaatsvinden ("uitwijkdagen"). Dit wordt uiteraard veroorzaakt door het gegeven dat op een dag met ongunstige windcondities soms meer dan één vliegtuig moet uitwijken (meer uitwijkbeurten op één dag).
Indien nu beschouwd wordt wat de invloed is van toename in vlootomvang, uitwijkbeurten van een andere hangar etc, laat het aantal uitwijkbeurten zich eenvoudig opschalen. Echter het aantal uitwijkdagen kan niet zonder meer worden opgeschaald; bij (veel) meer uitwijkbeurten wordt immers de kans op samenvallen van meerdere beurten binnen een etmaal groter (cumulatie binnen een etmaalperiode).

Indien het aantal uitwijkdagen wordt opgeschaald naar rato van de toename in aantal uitwijkbeurten, zoals in hoofdstuk 2 van deze bijlage, kan dit erin resulteren dat op de veel gebruikte holdings enige onderschatting van geluidbelasting optreedt. Immers door cumulatie ontstaan er meer "luide" etmalen.
De weinig gebruikte holdings zullen in deze benadering enigszins worden overschat, omdat het totale werkelijke aantal uitwijkbeurten door cumulatieve effekten geringer zal worden.
Overigens is in de uitgangspunten voor aantallen uitwijkdagen reeds enigszins rekening gehouden met bovengenoemde cumulatieve effekten.

### 3.2. 13° etmaal vs. 12 uitzonderingen

In hoofdstuk 2 van deze bijlage is de benadering van het maatgevende proefdraaien opgezet vanuit het 13° etmaal. Bijvoorbeeld in 2.1.1. wordt het 13° etmaal van holding 09 gevonden als het

$$13° \times \frac{96}{68} \times \frac{1}{0,25} = 73° \text{ etmaal in de basisstatistiek;}$$

$$\underline{B_i = 51,5 \text{ dB(A)}}$$

Benadering vanuit 12 uitzonderingen geeft een enigszins ander beeld: 12 uitzonderingen voor holding 09 houdt in

$$12° \times \frac{96}{68} \times \frac{1}{0,25} = 68 \text{ uitzonderingen in de basisstatistiek,}$$

waarmee het 69° etmaal maatgevend zou zijn; $\underline{B_i = 52,1 \text{ dB(A)}}$.

## 3.3. Statistische variatie

De resultaten zoals weergegeven in hoofdstuk 2 van deze bijlage, zijn de gemiddelde uitkomsten van de gegeven statistische beschouwing.

De essentie van deze beschouwing is dat wordt uitgegaan van een gegeven basisstatistiek (verdeling van geluidbelasting over verschillende dagen). Het 13° etmaal van een bepaalde holding wordt dan steeds gevonden uit deze basisstatistiek door een goede opschaling of afschaling. In deze benadering wordt er dan echter impliciet vanuitgegaan dat de veronderstelde verdeling over de holdings (verdelingsscenario's I, II, III) ook in akoestisch opzicht ideaal zal zijn.

De uitkomst van de statistische beschouwing geeft een gemiddelde c.q. meest waarschijnlijke uitkomst, echter de werkelijke uitkomsten zullen zowel in theorie als in de praktijk liggen in een gebied rond deze gemiddelde waarde ("statistische variatie").

Voor een tweetal gevallen is concreet nagegaan in welke grootte orde deze variatie zal liggen, door de proefdraaibeurten welke zich voordoen aan een willekeurige holding toe te bedelen (per holding dan ca. 25% van het totaal aantal beurten, conform Scenario I) en dan per holding het 13° etmaal te nemen. In onderstaande is dit voor Scenario I zowel voor 1990 als 2000 6 maal gedaan.

Scenario I, 1990 vanuit 1984.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 | |
|---|---|---|---|---|---|
| $B_i$ gemiddeld (zie 2.1.1.) | 51,5 | 51,5 | 51,5 | 51,5 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 52,1 | 52,3 | 51,0 | 53,6 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 51,0 | 54,6 | 53,0 | 50,8 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 49,6 | 52,1 | 51,8 | 51,9 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 48,7 | 55,1 | 53,6 | 51,8 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 52,4 | 51,3 | 48,7 | 53,0 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 52,1 | 52,3 | 51,0 | 51,5 | dB(A) |

Het (rekenkundig) gemiddelde niveau over bovenstaande 24 ("werkelijke") uitkomsten voor $B_i$ bedraagt 51,9 dB(A).
(NB: het gemiddelde resultaat vanuit het 13° etmaal is 51,5 dB(A); vanuit 12 uitzonderingen is dit 52,1 dB(A), zie 3.2). Over bovengenoemde 6 "werkelijke" jaren varieert de geluidbelasting per holding van 48,7 tot 55,1 dB(A).
De fluktuatie ten opzichte van het gemiddelde bedraagt ± 3,2 dB(A).
Indien meer werkelijke uitkomsten (jaren) bepaald zouden worden, kunnen grotere fluktuaties optreden; echter de kans op zeer grote afwijkingen van het gemiddelde is zeer klein.

De meest extreme uitkomst welke mogelijk zou zijn in dit Scenario I (1990) bedraagt 62,8 dB(A) (zie Scenario IV), indien de 13 luidste etmalen door toeval allen aan één holding zouden moeten worden toebedeeld.

Scenario I; 2000 vanuit 1984.

| Holding | 09 | C | 14/32 | 27 | |
|---|---|---|---|---|---|
| $B_i$ gemiddeld (zie 2.1.2.) | 59,3 | 59,3 | 59,3 | 59,3 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 59,7 | 61,3 | 58,0 | 59,3 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 57,7 | 60,6 | 60,5 | 58,0 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 59,2 | 58,4 | 59,0 | 60,6 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 58,8 | 59,3 | 60,6 | 60,5 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 59,7 | 61,2 | 59,3 | 58,0 | dB(A) |
| $B_i$ werkelijk | 59,3 | 59,2 | 59,7 | 60,6 | dB(A) |

Het (rekenkundig) gemiddelde niveau over bovenstaande 24 ("werkelijke") uitkomsten voor $B_i$ bedraagt 59,5 dB(A).
Over de 6 bovenstaande "werkelijke" jaren varieert de geluidbelasting van 57,7 tot 61,3 dB(A).
De fluktuatie ten opzichte van het gemiddelde bedraagt ± 1,8 dB(A).
Indien over meer jaren "werkelijke" uitkomsten worden bepaald, zullen grotere fluktuaties optreden; echter de kans op zeer grote afwijkingen is zeer klein. De meest extreme uitkomst welke nog mogelijk is in dit Scenario I (2000) bedraagt 64,9 dB(A) (zie Scenario IV (2000)).

Vergelijking van de uitkomsten van Scenario I (1990) en I (2000) leert dat de fluktuatie kleiner wordt, naarmate de gemiddelde uitkomst dichter bij de maximaal mogelijke uitkomst ligt (zie Scenario IV):

```
Scenario I (1990):   48,7  ←  51,9  →  55.1 dB(A)      62,8 dB(A)
                           3.2|3.2 dB(A)                  |
                              |←        10.9 dB(A)       →|


Scenario I (2000):   57,7  ←  59,5  →  61.3 dB(A)      64,9 dB(A)
                           1.8|1.8 dB(A)                  |
                              |←         5.4 dB(A)       →|
```

Energiestation F1
N
P3 / Loges + Wachtruimte
Wachtruimte P40
Loods brandgev. stoffen
Elzenhof
Post Sloten
Grondradar
Energiestation R
Energiestation A2
Geb 71
Geb 72
Geb 141 - 141A
Geb 139
Geb 140
Geb 143
Geb 144A
Geb 144
TOP
Opslag zwaar veront. grond
Tijdelijke Opslag zeer licht veront. grond
G-Pier (voorheen E-Pier)
F-Pier (voorheen D-Pier)
E-Pier (voorheen C-Pier)
EF-Gebied
SGB - nieuw
WAC IV
SGB Bestaand
Overkapping J.D. Plein
Taxi-wacht verblijf
D-Pier (voorheen B-Pier)
Energiestation N
LHD
P9
Energiestation G1
Kant. complex Aviodome
P12
ATD-Gebouw
Luchthaven-Pol. bur.
Energiegebouw
WAC III
Vacuumbunker
Faecaliengebouw
C-Pier (voorheen A-Pier)
Geb 105
Geb 106
Geb 115
Geb 113
Geb 114
Geb 108
Geb 112
Hangar 5
Hangar 6
WAC I
Geb 240
Geb 253
Geb 222
WAC II
Geb 351
Vrachtflat
RPG
Vrachtgebouw 4
OT-Gebouw
Zand/Pekel loodsen
Brandweer kazerne
Sporthal
Post rijk
Geb 408
Grondradar L450
Energiestation J1
Vacuumtank
Vacuumbunker
Vrachtloods 6
Quarantaine vee-stalling
Vrachtverzamel-gebouw
Wacht-ruimte P30
Brandweer-oefenplaats
Rioolzuivering
Energiestation C2
Energiestation H1

De gebouwen die niet benoemd zijn, behoren niet tot de inrichting. Deze zijn in eigendom en beheer van derden.

Grens Inrichting

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GEW | GEW | | | | | | | | |
| 01-02-91 | 06-12-91 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

Titel: **OVERZICHT SCHIPHOL**

Objectcode | Verdieping | Vakno | Vakgeb

Gez | Schaal 1:10 000

Getekend [redacted] | Formaat A1

Werkno | Code

Datum 19900601

Schiphol

Ponsinstructie | Bladno 01 | Archiefno 55802 | Afdeling Bureau Vastgoedexploitatie TBG

Ambtshalve aanpassing.

OPBERGEN ambtshal.doc / AMHL2

28 AUG 1998

| Locatie | Afdeling | Bureau | Kamer |
|---|---|---|---|
| Houtplein | M&B | Metaal | 2114 |

| Ambtenaar | Toestel | Datum |
|---|---|---|
| [redacted] | [redacted] | 06-07-1998 |

| Medewerker | |
|---|---|
| Bureauh. | |
| (o)Afdelingsh. | X<br>X |
| Dir. raad | |
| GS-Cie | |
| GS | |
| PS | |

Registratienr. 98.9.13660.

Datum besluit 17-8

Classificatienummer

Overige registratienummers

**Onderwerp:**

Wet milieubeheer; ambtshalve aanpassing revisievergunning NV Luchthaven Schiphol (toevoegen voorschriften voor op- en overslag gevaarlijke stoffen)

| Voorbereid met (afd.\naam medew.) | Akkoord | Ja | Nee |
|---|---|---|---|
| [redacted] | | XX | |

**Het college van GS besluit:**

aan de revisievergunning van NV Luchthaven Schiphol extra voorschriften toe te voegen m.b.t op- en overslag gevaarlijke stoffen, e.e.a. conform inliggend concept besluit.

**Financiële, juridische, personele en communicatieve consequenties:**

Ruimte beschikbaar op begrotingspost nr. #33

| | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| Medewerker | 17/8 | ✓ |
| Bureauhoofd | | |
| (o)Afdelingshoofd | | |
| Directeur | | |

**Toelichting:**

In de revisievergunning is onvoldoende aandacht besteed aan de op- en overslag van gevaarlijke stoffen. De revisievergunning dient hierop te worden aangepast.Met het inliggende besluit worden extra voorschriften toegevoegd. Naar aanleiding van de ontwerp-beschikking zijn geen bedenkingen/adviezen ingebracht.
Beschikking is binnen wettelijke termijn van 4 maanden afgegeven.
Beschikking is t.o.v. de ontwerp-beschikking gewijzigd. Verwijzing naar vrachtloodsen is geschrapt, omdat de nieuwe voorschriften niet alleen op de vrachtloodsen betrekking hebben maar ook op bijv. de terminal.

| | |
|---|---|
| 19/8 | [illegible] |
| 20/8 | [illegible] |
| 9/8 | [illegible] |

**Aanwijzing voor afhandeling**

TVC: ambtsh2 (is overgezonden op o-schijf\tvc)

**Uiterste verzenddatum**

10-7-1998 (uit via [redacted] ivm [redacted] publicatie)

**Bijlage(n)** * advertentie

**Afschrift: beh.ambt/comm/archief**

**Overig** [redacted]

-zie sub G beschikking

**GS-commissie(s) voor:**

milieu

**Aantekening GS-commissie**

| De gedeputeerden | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| (primus) | | |
| (secundus) | | |

| Akkoord voor uitvoering griffier | Datum |
|---|---|
| | |

**Getekend:**

~~Werkelijke verzenddatum~~

VERZONDEN

28 AUG 1998

[redacted]

I&A Januari 1998

TVC:ambtsh2

**NV LUCHTHAVEN SCHIPHOL TE HAARLEMMERMEER**
**AMBTSHALVE AANPASSING VOORSCHRIFTEN EX ARTIKEL 8.23 WET MILIEUBEHEER**

Beschikking van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. ....., nr. .....
**(in te vullen door TVC)**

**Inhoudsopgave**



1ex 6 1 8

## A Onderwerp beschikking

De onderhavige beschikking heeft betrekking op de in de gemeente Haarlemmermeer gelegen inrichting van NV Luchthaven Schiphol (luchthaven) en strekt ertoe de voor die inrichting geldende revisievergunning Wet milieubeheer van 10 december 1992, nr. 92-515061, aan te passen in die zin dat aan voornoemde vergunning extra voorschriften worden toegevoegd met betrekking tot het in de inrichting op- en overslaan van gevaarlijke stoffen. Deze voorschriften gelden niet voor de 1e linie Vrachtloods K.5. De aan de voor deze loods afgegeven veranderingsvergunning bevat eigen voorschriften dienaangaande.

## B Aanleiding aanpassing

Tijdens controle-bezoeken aan de inrichting is gebleken dat op meerdere plaatsen in de inrichting op- en overslagactiviteiten plaatshebben met gevaarlijke stoffen. In de aan de revisievergunning ten grondslag liggende aanvragen zijn deze activiteiten weliswaar aangegeven, doch het betreft hier slechts globale en summiere informatie.
In het belang van de bescherming van het milieu achten wij het derhalve noodzakelijk om met gebruikmaking van artikel 8.23, tweede lid, van de Wet milieubeheer de revisievergunning op dit punt aan te passen door aan de vergunning extra voorschriften te verbinden.

## C Wettelijke procedure

Met betrekking tot de totstandkoming van deze beschikking is aan paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht toepassing gegeven (zie artikel 8.23 vierde lid, van de Wm).

Als wettelijk adviseurs zijn bij de totstandkoming van de beschikking betrokken:
-de regionaal Inspecteur van de Inspectie Milieuhygiëne Noord-West;
-Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer;
-het dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam.

**D Adviezen en bedenkingen**
Naar aanleiding van de ontwerp-beschikking zijn geen bedenkingen/adviezen ingebracht.

**E Wijzigingen ten opzichte van de ontwerp-beschikking**
Uit het gestelde in de ontwerp-beschikking kan worden afgeleid dat de nieuwe voorschriften alleen gelden voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen in vrachtloodsen. Dit is geenszins de bedoeling geweest; de voorschriften gelden voor de gehele inrichting, dus ook voor op- en overslag van gevaarlijke stoffen in bijv.de terminal.
De verwijzing naar de vrachtloodsen is in de beschikking dan ook geschrapt.

**F Conclusie**
Concluderend achten wij het in het belang van de bescherming van het milieu noodzakelijk het vergunningenbestand van de NV Luchthaven Schiphol aan te passen.

**G Beschikking**
Gelet op de desbetreffende artikelen van de Algemene wet bestuursrecht, de Wet milieubeheer en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer besluiten wij hierbij aan de revisievergunning d.d. 10 december 1992, nr. 92-515061, toe te voegen de aan deze beschikking gehechte voorschriften 9.1 t/m 9.4.3.

Voor zover de voorschriften niet in overeenstemming zijn met de aanvraag revisievergunning, zijn de voorschriften bepalend.

Een afschrift van deze beschikking zenden wij aan:

1. Directie van de NV Luchthaven Schiphol
   Postbus 7501
   1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

2. Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer
   Postbus 250
   2130 AG HOOFDDORP

3. de regionaal Inspecteur van de Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
   Postbus 1182
   2001 BD HAARLEM

4. Dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam
   Dam 3-7
   1012 JS AMSTERDAM

**H. Beroepspassage**
De aandacht wordt erop gevestigd, dat:

nb 2 Ø1

1 de beschikking gedurende zes weken en een dag ter inzage ligt met ingang van de dag waarop de beschikking op de wettelijk voorgeschreven wijze is gepubliceerd;
2 met ingang van de dag na de dag waarop de beschikking ter inzage is gelegd gedurende zes weken tegen de beschikking een beroepschrift kan worden ingediend door:

a degenen die bedenkingen hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;
b de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid advies uit te brengen over het ontwerp van de beschikking;
c degenen die bedenkingen hebben tegen wijzigingen die bij het nemen van de beschikking ten opzichte van het ontwerp daarvan zijn aangebracht;
d belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bedenkingen te hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;

3 de beschikking met ingang van de dag na de dag waarop de beroepstermijn afloopt van kracht is, tenzij:
a gedurende die termijn op grond van artikel 20.1 van de Wet milieubeheer beroep is ingesteld en tevens op grond van artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een schriftelijk verzoek is ingediend tot het treffen van een voorlopige voorziening;
b voor de activiteit waarvoor vergunning is gevraagd tevens een bouwvergunning ingevolge de Woningwet is vereist en deze laatstgenoemde vergunning nog niet is verleend.

Een beroepschrift als bedoeld sub 2 moet worden gericht aan de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.
Een verzoek als bedoeld sub 3 onder a moet worden gericht aan de Voorzitter van die Afdeling.
Voor het instellen van beroep c.q. het verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd welke bij een voor indien(st)er(s)/verzoek(st)er(s) positief besluit worden geretourneerd.

ambtshal.doc

9 Opslag en overslag gevaarlijke stoffen.

9.1 *Algemeen.*

9.1.1 In de inrichting mogen slechts die gevaarlijke stoffen worden op- en overgeslagen:
- die krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor het vervoer zijn toegestaan.
- die in de Wet milieugevaarlijke stoffen als zodanig zijn aangeduid.

9.2.4 In de inrichting mogen explosieve stoffen, behoudens in alleen daarvoor bestemde kluizen, niet permanent worden opgeslagen.

9.2 *Permanente opslag van gevaarlijke stoffen.*

9.2.1 Kleine(dag)voorraden gevaarlijke stoffen mogen tot een opslagcapaciteit van 250 kg in werk- of magazijnruimten worden opgeslagen mits zodanige voorzieningen zijn aangebracht dat zij bij lekkage op geen enkele wijze buiten de genoemde ruimte kunnen geraken.

9.2.2 De opslag van vaste en vloeibare gevaarlijke stoffen met een opslagcapaciteit van 250 kg tot 10 ton moet voldoen aan het gestelde in de hoofdstukken 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 11 van de richtlijn CPR 15-1.

9.2.3 De opslag van gevaarlijke stoffen met een opslagcapaciteit van tenminste 10 ton moet voldoen aan het gestelde in de hoofdstuk 4 van de richtlijn CPR 15-2.

9.3 *Tussenopslag van gevaarlijke stoffen voor of afkomstig van luchttransport.*

9.3.1 Tussenopslag van gevaarlijke stoffen voor of afkomstig van luchttransport is uitsluitend toegestaan in de vrachtverzamelgebouwen.

9.3.2 De verpakkingen van de opgeslagen gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, moeten voldoen aan de verpakkingsvoorschriften zoals omschreven in de Technical Instructions for the safe transport of dangerous goods by air (ICAO-TI).

9.3.3 De verpakkingen van opgeslagen gevaarlijke stoffen

als bedoeld in voorschrift 9.1.1, moeten zijn voorzien van gevaarsetiketten overeenkomstig de bepalingen in de ACAO-TI.

9.3.4 In de inrichting moet voor elke tussenopslagplaats van gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, van die stoffen aantekening worden gehouden in een register. Het register moet tenminste van iedere partij de volgende gegevens bevatten:

- de naam, klasse (en eventueel het cijfer) en het UN-nummer van iedere stof, zoals genoemd in de ICAO-IT;
- de hoeveelheid en aantal colli van de stof;
- de aanduiding van de lokatie van opslag;
- het aanvangstijdstip en tijdstip van beëindiging van de opslag;

Het bijgewerkte register moet te allen tijde ter inzage liggen voor een controlerend ambtenaar namens het bevoegd gezag en voor de brandweer.

9.3.5 In de inrichting moet voor elk vliegtuig dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 vervoert, aantekening van die stoffen worden gehouden in een register. Het register moet tenminste de volgende gegevens bevatten:

- de naam, klasse (en eventueel het cijfer) en het UN-nummer van iedere stof, zoals genoemd in de ICAO-IT.
- de hoeveelheid van de stof.

9.3.6 Opslag of tussenopslag van goederen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, met uitzondering van ontplofbare stoffen, dient plaats te vinden binnen daarvoor bestemde "zones gevaarlijke stoffen".

9.3.7 De vloer van een "zone gevaarlijke stoffen" moet zijn vervaardigd van onbrandbaar en vloeistofdicht materiaal en bestand zijn tegen inwerking van de opgeslagen stoffen.

9.3.8 De verwarming van de "zones gevaarlijke stoffen" mag slechts geschieden door verwarmingstoestellen, waarvan de verbrandingsruimte niet in open verbinding staat of kan worden gebracht met de opslagruimte of door een verwarmingstoestel als bedoeld in het Publikatieblad P-163 van het Directoraat-Generaal van nde Arbeid; in de zones mag geen apparatuur met een oppervlaktetemperatuur hoger dan 150°C aanwezig

zijn.

9.3.9 Tot de inrichting behorende vrachtverzamelgebouwen, waarin zich stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 kunnen bevinden, moeten zijn voorzien van een snel werkend branddetectiesysteem, dat is aangesloten op de alarmcentrale van de luchthaven.

9.3.10 Vrachtverzamelgebouwen waarin zich stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 kunnen bevinden moeten zodanig zijn ingericht dat wordt voorkomen dat morsvloeistoffen, of bij een eventuele brand vrijkomend verontreinigd bluswater en/of opgeslagen product in de bodem, het grondwater, het oppervlaktewater of de riolering kan geraken.

9.3.11 Met elkaar reagerende gevaarlijke stoffen, die daarbij gevaarlijke gassen of dampen kunnen doen vrijkomen of gevaarlijke situaties zoals explosies, rondspattende gevaarlijke stoffen of excessieve warmteontwikkeling kunnen laten ontstaan, moeten zodanig gescheiden van elkaar worden opgeslagen dat zij niet met elkaar in aanraking kunnen komen.
Als uitgangspunten om vast te stellen of scheiding als bovenstaand noodzakelijk is, dient het gestelde in voorschrift 6.1.2 van de richtlijn CPR 15-1.

9.3.12 De in voorschrift 9.3.11 bedoelde scheiding dient bewerkstelligd te worden door:
- het aanbrengen van scheidingswanden, vervaardigd van onbrandbaar materiaal met een brandwerendheid van tenminste 30 minuten en voldoende bestand tegen de opgeslagen stoffen, of
- het tussen de diverse opslagen aanhouden van opslagvrije ruimten van tenminste 2 meter.

9.3.13 In de zones, alsmede binnen 2 meter afstand daarvan mag niet worden gerookt en mag, indien er brandbare vloeistoffen worden bewaard, geen open vuur aanwezig zijn.

9.3.14 Indien er gevaarlijke stoffen op de vloer of in opvangbakken gemorst zijn, moeten deze zo snel mogelijk worden opgeruimd. Op andere plaatsen gemorste gevaarlijke stoffen moeten zo snel mogelijk worden geïmobiliseerd/geneutraliseerd/geabsorbeerd. Gebruikte absorptie-/neutralisatiemiddelen moeten als gevaarlijk afval worden behandeld.

9.4 *Laad- en losplaatsen.*

9.4.1 Laden en lossen van stoffen als bedoeld on voorschrift 9.1.1 moet plaats vinden op een speciaal daartoe ingerichte laad- en losplaats.

9.4.2 Een laad- en losplaats als bedoeld in voorschrift 9.4.1 moet zijn voorzien van een vloeistofdicht vloeroppervlak, dat bestand is tegen de te verladen stoffen. De vloer moet zodanig zijn uitgevoerd dat gemorste gevaarlijke stoffen gemakkelijk kunnen worden verwijderd.
Voorzieningen moeten zijn getroffen om te voorkomen dat gemorste gevaarlijke stoffen in de bodem, de riolering of het oppervlaktewater kunnen geraken.

9.4.3 Een laad- en losplaats als bedoeld in voorschrift 9.4.1 moet:
a. duidelijk zijn gemarkeerd of duidelijk door borden zijn aangegeven;
b. goed bereikbaar zijn;
c. zodanig zijn uitgevoerd dat het veilig laden en lossen wordt gewaarborgd.

3001 [redacted]

ROUTE-FORMULIER MINUTEN DIENST MILIEU EN WATER

).m.v. codes dient aan te worden gegeven welke route gevolgd dient te worden:

TE VOLGEN ROUTE:

1. 452 TVC
2. 3002 BurHfP
3. 3002 SECR.
4.
5. 0205 expeditie
6.
7. 0205 ARchief
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.

154 = Bureau Financiën en Bedrijfskundige Zaken
151 = Bureau Personeel en Organisatie

)verige

..... Bureauhoofd:
..... Afdelingshoofd

105 = Directiesecretariaat (alleen bij rode/ blauwe portefeuilles)
152 = TVC
152b = Expeditie
152c = Archief
1D = Directeur
420 = Afdeling

Alle verblijfplaatswijzigingen dienen aan het afdelingssecretariaat doorgegeven te worden.

21. Cie. Water
[redacted]
22. Cie. Milieu
[redacted]
23. Cie. Natuur, Landschap en Openluchtrecreatie
[redacted]
24. Cie. Financiën
[redacted]
25. Cie. Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting
[redacted]
26. Cie. Gemeentefinanciën
[redacted]
27. Cie. Waterschapsorganisatie en kustverdediging
[redacted]
28. Cie. Land- en Tuinbouw
[redacted]
29. Cie. Grondwaterbeleid/Onteigeningen
[redacted]
30. Cie. Personeel en Organisatie
[redacted]
31. Cie. Economische Zaken, Europa en Toerisme
[redacted]
32. Cie. Emancipatie
[redacted]
33. Cie. Internationale Betrekkingen
[redacted]
34. Cie. Strategie en Beleidsplanning
[redacted]
35. Cie. Wegen, Verkeer en Vervoer
[redacted]
36. Cie. Juridische Zaken
[redacted]
37. Cie. Facilitaire Zaken, Huisvesting, Automatisering en Archief
[redacted]
38. Cie. Interprovinciaal Overleg
[redacted]
39. Cie. Communicatie
[redacted]
40. Cie. Bestuurlijke Organisatie
[redacted]
41. Cie. Zeehavens
[redacted]
42. Cie. Landinrichting
[redacted]
43. Cie. Cultuur
[redacted]
44. Cie. Maatschappelijk Welzijn (incl. educatie, soc. cult. welzijn)
[redacted]
45. Cie. Monumenten
[redacted]
46. Cie. Zorg (ouderenzorg, jeugdzorg en gezondheidszorg)
[redacted]

PROVINCIE

Noord-Holland

Haarlem, 10 juni 1998

Afdeling : Milieubeheer en Bodemsanering
Nummer : 98-512164
Behandelend ambtenaar : [redacted]

Publicatie d.d. **18 juni 1998** in:
1. de Staatscourant;
2. het Witte Weekblad (editie 56 en 57).

**KENNISGEVING**

**WET MILIEUBEHEER**

**Ontwerp-wijzigingsbesluit**
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland maken bekend dat zij het voornemen hebben om de revisievergunning, die op 10 december 1992 onder nummer 92-515061 aan N.V. Luchthaven Schiphol is verleend ten behoeve van haar inrichting gelegen in de gemeente Haarlemmermeer, aan te passen.

De aanpassing betreft het toevoegen van extra voorschriften met betrekking tot de op- en overslag van gevaarlijke stoffen in vrachtloodsen. Deze voorschriften gelden niet voor de 1e line Vrachtloods K.5. De aan de voor deze loods afgegeven veranderingsvergunning bevat eigen voorschriften dienaangaande.

**Inzage**
Alle op bovenstaande betrekking hebbende stukken liggen op werkdagen, van **19 juni tot 4 juli 1998** ter inzage:
- bij de provincie Noord-Holland, Houtplein 33, kamer 2008, te Haarlem;
- bij de Dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlemmermeer, sector Vergunning en Handhaving, Nieuweweg 65 te Hoofddorp **van 08.00 tot 12.00 uur en van 14:00 uur tot 16:00 uur.**

**Bedenkingen**
Bedenkingen tegen het ontwerp-(wijzigings)besluit kunnen tot **4 juli 1998** schriftelijk worden ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Postbus 123, 2000 MD Haarlem. De indiener van een bedenking kan (bij indiening) verzoeken om zijn/haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken. Voor een verzoek om een gedachtenwisseling, waarbij u indien gewenst bedenkingen kunt inbrengen, kunt u contact opnemen met de heer [redacted] (023-[redacted]) van de provincie Noord-Holland.

■ Gedeputeerde Staten

Afschrift voor [redacted]

PROVINCIE Noord-Holland

Datum 8 mei 1998 Nr. 98-512164

Onderwerp Wet milieubeheer; ambtshalve aanpassing vergunningenbestand.

Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Postadres
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Tel. (023) 514 31 43
Fax (023) 531 44 82

E-mail
post@noord-holland.nl

NV Luchthaven Schiphol
Postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

VERZONDEN
18 MEI 1998

Behandelende afdeling Milieubeheer en Bodemsanering

Uw kenmerk

Behandeld door [redacted]

Telefoon (023) [redacted]

Bijlage(n) 1

Geachte directie,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Zoals u bekend hebben wij u bij besluit van 10 november 1992, nr. 92-515061, onder een groot aantal voorschriften een nieuwe, de gehele inrichting omvattende, vergunning ingevolge de Wet milieubeheer (zgn. revisievergunning) verleend. Met de aan de vergunning verbonden voorschriften zijn de milieugevolgen van de in de inrichting plaatshebbende activiteiten voorkomen dan wel zoveel mogelijk beperkt.
Nadere bestudering heeft echter aangetoond, dat op één punt deze voorschriften te kort schieten en wel met betrekking tot de op- en overslag van gevaarlijke stoffen.
In de praktijk is ons namelijk gebleken dat binnen uw inrichting op meerdere plaatsen activiteiten met dergelijke stoffen worden uitgevoerd en dat noch de aanvraag, noch de vergunning hieromtrent (voldoende) regels bevat.
In het belang van de bescherming van het milieu achten wij het daarom noodzakelijk voornoemde vergunning op dit punt aan te passen, in die zin dat alsnog met betrekking tot de op- en overslag van gevaarlijke stoffen voorschriften aan de vergunning worden toegevoegd.

De voorschriften zijn in grote lijnen afgestemd op de voorschriften welke wij verbonden hebben aan de op- en overslag van goederen in de eerste linie Vrachtloods K5 verleende vergunning d.d. 10 september 1997, nr. 97-515116. In deze veranderingsvergunning is de op- en overslag van gevaarlijke stoffen wel afdoende geregeld.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3:30, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht stellen wij u hierbij dan ook in kennis van ons voornemen conform artikel 8.23, eerste lid, van de Wet milieubeheer over te gaan tot wijziging van voornoemde revisievergunning, een en ander overeenkomstig de bij deze brief gevoegde ontwerpbeschikking.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer: vanaf station Haarlem buslijnen 1, 5, 71, 72, 93, 140 en 174 van de NZH; vanaf Zandvoort en Heemstede/Aerdenhout of Amsterdam-West buslijn 80 van de NZH.

In uw antwoord graag datum, kenmerk en onderwerp vermelden

PNH 205

De termijn waarbinnen u bij ons uw zienswijze omtrent genoemd voornemen naar voren kunt brengen hebben wij op twee weken na de datum van verzending van deze brief gesteld.
Aangezien de voorschriften ook gaan gelden voor de activiteiten van bij uw inrichting aangesloten derden (met andere woorden de derden die het milieu-addendum hebben ondertekend) en u voor de naleving van de voorschriften door deze aangesloten derden verantwoordelijk bent, doet u er verstandig aan ook deze derden omtrent de aanvulling te informeren.

Na afloop van deze termijn zullen wij het ontwerp, met daarin opgenomen uw eventuele opmerkingen en onze overwegingen dienaangaande, door middel van publicaties en tervisielegging bekend maken, met voor een ieder de mogelijkheid tegen het ontwerp bij ons bedenkingen in te brengen. Daarna zal tot definitieve besluitvorming worden overgegaan.

Wij vertrouwen erop u hiermede in voldoende mate te hebben geïnformeerd. Mocht u omtrent vorenstaande echter nog vragen hebben, dan kunt u zich wenden tot [redacted] (tel.: [redacted]) van de afdeling Milieubeheer en Bodemsanering van de provincie Noord-Holland.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,
het hoofd van het bureau Metaalindustrie,

[redacted]

■ Gedeputeerde Staten

ARCHIEF

PROVINCIE Noord-Holland

Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Postadres
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Tel. (023) 514 31 43
Fax (023) 531 44 82

E-mail
post@noord-holland.nl

Datum 17 augustus 1998 Nr. 98-913660

Onderwerp

VERZONDEN
28 AUG 1998

Behandelende afdeling Milieubeheer en Bodemsanering

Uw kenmerk -

Behandeld door [redacted]

Telefoon (023) - [redacted]

Bijlage(n) -

NV LUCHTHAVEN SCHIPHOL TE HAARLEMMERMEER AMBTSHALVE AANPASSING VOORSCHRIFTEN EX ARTIEKEL 8.23 WET MILIEUBEHEER

Beschikking van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. 17 augustus 1998, nr. 98-913660.

**Inhoudsopgave**



## A Onderwerp beschikking

De onderhavige beschikking heeft betrekking op de in de gemeente Haarlemmermeer gelegen inrichting van NV Luchthaven Schiphol (luchthaven) en strekt ertoe de voor die inrichting geldende revisievergunning Wet milieubeheer van 10 december 1992, nr. 92-515061, aan te passen in die zin dat aan voornoemde vergunning extra voorschriften worden toegevoegd met betrekking tot het in de inrichting op- en overslaan van gevaarlijke stoffen. Deze voorschriften gelden niet voor de le linie Vrachtloods K.5. De aan de voor deze loods afgegeven veranderingsvergunning bevat eigen voorschriften dienaangaande.

## B Aanleiding aanpassing

Tijdens controlebezoeken aan de inrichting is gebleken dat op meerdere plaatsen in de inrichting op- en overslagactiviteiten plaatshebben met gevaarlijke stoffen.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer: vanaf station Haarlem buslijnen 1, 5, 71, 72, 93, 140 en 174 van de NZH; vanaf Zandvoort en Heemstede/Aerdenhout of Amsterdam-West buslijn 80 van de NZH.

In uw antwoord graag datum, kenmerk en onderwerp vermelden

In de aan de revisievergunning ten grondslag liggende aanvragen zijn deze activiteiten weliswaar aangegeven, doch het betreft hier slechts globale en summiere informatie.

In het belang van de bescherming van het milieu achten wij het derhalve noodzakelijk om met gebruikmaking van artikel 8.23, tweede lid, van de Wet milieubeheer de revisievergunning op dit punt aan te passen door aan de vergunning extra voorschriften te verbinden.

**C Wettelijke procedure**
Met betrekking tot de totstandkoming van deze beschikking is aan paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht toepassing gegeven (zie artikel 8.23, vierde lid, van de Wm).

Als wettelijk adviseurs zijn bij de totstandkoming van de beschikking betrokken:
- de Inspecteur Milieuhygiëne Noord-West;
- Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer;
- het dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam.

**D Adviezen en bedenkingen**
Naar aanleiding van de ontwerpbeschikking zijn geen bedenkingen/adviezen ingebracht.

**E Wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbeschikking**
Uit het gestelde in de ontwerpbeschikking kan worden afgeleid dat de nieuwe voorschriften alleen gelden voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen in vrachtloodsen. Dit is geenszins de bedoeling geweest. De voorschriften gelden voor de gehele inrichting, dus ook voor op- en overslag van gevaarlijke stoffen in bijvoorbeeld de terminal.
De verwijzing naar de vrachtloodsen is in de beschikking dan ook geschrapt.

**F Conclusie**
Concluderend achten wij het in het belang van de bescherming van het milieu noodzakelijk het vergunningenbestand van de NV Luchthaven Schiphol aan te passen.

**G Beschikking**
Gelet op de desbetreffende artikelen van de Algemene wet bestuursrecht, de Wet milieubeheer en het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer besluiten wij hierbij aan de revisievergunning d.d. 10 december 1992, nr. 92-515061, toe te voegen de aan deze beschikking gehechte voorschriften 9.1 t/m 9.4.3.

Voorzover de voorschriften niet in overeenstemming zijn met de aanvraag revisievergunning, zijn de voorschriften bepalend.

Een afschrift van deze beschikking zenden wij aan:

1. Directie van de NV Luchthaven Schiphol
   Postbus 7501
   1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL;

2. Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer
   Postbus 250
   2130 AG HOOFDDORP;

3. de Inspecteur Milieuhygiëne Noord-West
   Postbus 1182
   2001 BD HAARLEM;

4. Dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam
   Dam 3-7
   1012 JS AMSTERDAM

**H. Beroepspassage**

De aandacht wordt erop gevestigd, dat:

1. de beschikking gedurende zes weken en een dag ter inzage ligt met ingang van de dag na de dag waarop de beschikking op de wettelijk voorgeschreven wijze is gepubliceerd;
2. met ingang van de dag na de dag waarop de beschikking ter inzage is gelegd gedurende zes weken tegen de beschikking een beroepschrift kan worden ingediend door:
   a. degenen die bedenkingen hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;
   b. de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid advies uit te brengen over het ontwerp van de beschikking;
   c. degenen die bedenkingen hebben tegen wijzigingen die bij het nemen van de beschikking ten opzichte van het ontwerp daarvan zijn aangebracht;
   d. belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bedenkingen te hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;
3. de beschikking met ingang van de dag na de dag waarop de beroepstermijn afloopt van kracht is, tenzij:
   a. gedurende die termijn op grond van artikel 20.1 Wet milieubeheer beroep is ingesteld en tevens op grond van artikel 36 Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 Algemene wet bestuursrecht een schriftelijk verzoek is ingediend tot het treffen van een voorlopige voorziening;
   b. voor de activiteit waarvoor vergunning is gevraagd tevens een bouwvergunning ingevolge de Woningwet is vereist en deze laatstgenoemde vergunning nog niet is verleend.

Een beroepschrift als bedoeld sub 2 moet worden gericht aan de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, postbus 20019, 2500 EA Den Haag.
Een verzoek als bedoeld sub 3 onder a moet worden gericht aan de Voorzitter van die Afdeling.

Voor een beroepschrift sub 2 wordt een griffierecht geheven van *f* 210,-- voor een natuurlijke persoon respectievelijk *f* 420,-- voor een andere dan een natuurlijke persoon.

Wordt daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening gedaan, dan kost dit ƒ 210,-- respectievelijk ƒ 420,-- extra (te storten op girorekening 507590 t.n.v. de Secretaris van de Raad van State).
Deze bedragen zullen bij een voor indien(st)er(s)/verzoek(st)er(s) positief besluit worden geretourneerd.

Gedeputeerde staten voornoemd,
namens deze,
het hoofd van de afdeling Milieubeheer en Bodemsanering,

[redacted]

## 9 Opslag en overslag gevaarlijke stoffen

### 9.1 Algemeen

9.1.1 In de inrichting mogen slechts die gevaarlijke stoffen worden op- en overgeslagen:
- die krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor het vervoer zijn toegestaan;
- die in de Wet milieugevaarlijke stoffen als zodanig zijn aangeduid.

9.2.4 In de inrichting mogen explosieve stoffen, behoudens in alleen daarvoor bestemde kluizen, niet permanent worden opgeslagen.

### 9.2 Permanente opslag van gevaarlijke stoffen

9.2.1 Kleine (dag)voorraden gevaarlijke stoffen mogen tot een opslagcapaciteit van 250 kg in werk- of magazijnruimten worden opgeslagen mits zodanige voorzieningen zijn aangebracht dat zij bij lekkage op geen enkele wijze buiten de genoemde ruimte kunnen geraken.

9.2.2 De opslag van vaste en vloeibare gevaarlijke stoffen met een opslagcapaciteit van 250 kg tot 10 ton moet voldoen aan het gestelde in de hoofdstukken 5, 6, 7, 8, 9, 10 en 11 van de richtlijn CPR 15-1.

9.2.3 De opslag van gevaarlijke stoffen met een opslagcapaciteit van ten minste 10 ton moet voldoen aan het gestelde in hoofdstuk 4 van de richtlijn CPR 15-2.

### 9.3 Tussenopslag van gevaarlijke stoffen voor of afkomstig van luchttransport

9.3.1 Tussenopslag van gevaarlijke stoffen voor of afkomstig van luchttransport is uitsluitend toegestaan in de vrachtverzamelgebouwen.

9.3.2 De verpakkingen van de opgeslagen gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, moeten voldoen aan de verpakkingsvoorschriften zoals omschreven in de Technical Instructions for the safe transport of dangerous goods by air (ICAO-TI).

9.3.3 De verpakkingen van opgeslagen gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, moeten zijn voorzien van gevaarsetiketten overeenkomstig de bepalingen in de ACAO-TI.

9.3.4 In de inrichting moet voor elke tussenopslagplaats van gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, van die stoffen aantekening worden gehouden in een register. Het register moet ten minste van iedere partij de volgende gegevens bevatten:
- de naam, klasse (en eventueel het cijfer) en het UN-nummer van iedere stof, zoals genoemd in de ICAO-IT;
- de hoeveelheid en aantal colli van de stof;
- de aanduiding van de locatie van opslag;
- het aanvangstijdstip en tijdstip van beëindiging van de opslag.

Het bijgewerkte register moet te allen tijde ter inzage liggen voor een controlerend ambtenaar namens het bevoegd gezag en voor de brandweer.

9.3.5 In de inrichting moet voor elk vliegtuig dat gevaarlijke stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 vervoert, aantekening van die stoffen worden gehouden in een register. Het register moet ten minste de volgende gegevens bevatten:
- de naam, klasse (en eventueel het cijfer) en het UN-nummer van iedere stof, zoals genoemd in de ICAO-IT;
- de hoeveelheid van de stof.

9.3.6 Opslag of tussenopslag van goederen als bedoeld in voorschrift 9.1.1, met uitzondering van ontplofbare stoffen, dient plaats te vinden binnen daarvoor bestemde "zones gevaarlijke stoffen".

9.3.7 De vloer van een "zone gevaarlijke stoffen" moet zijn vervaardigd van onbrandbaar en vloeistofdicht materiaal en bestand zijn tegen inwerking van de opgeslagen stoffen.

9.3.8 De verwarming van de "zones gevaarlijke stoffen" mag slechts geschieden door verwarmingstoestellen, waarvan de verbrandingsruimte niet in open verbinding staat of kan worden gebracht met de opslagruimte of door een verwarmingstoestel als bedoeld in het Publicatieblad P-163 van het Directoraat-Generaal van de Arbeid; in de zones mag geen apparatuur met een oppervlaktetemperatuur hoger dan 150°C aanwezig zijn.

9.3.9 Tot de inrichting behorende vrachtverzamelgebouwen, waarin zich stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 kunnen bevinden, moeten zijn voorzien van een snel werkend branddetectiesysteem, dat is aangesloten op de alarmcentrale van de luchthaven.

9.3.10 Vrachtverzamelgebouwen waarin zich stoffen als bedoeld in voorschrift 9.1.1 kunnen bevinden moeten zodanig zijn ingericht dat wordt voorkomen dat morsvloeistoffen, of bij een eventuele brand vrijkomend verontreinigd bluswater en/of opgeslagen product in de bodem, het grondwater, het oppervlaktewater of de riolering kan geraken.

9.3.11 Met elkaar reagerende gevaarlijke stoffen, die daarbij gevaarlijke gassen of dampen kunnen doen vrijkomen of gevaarlijke situaties zoals explosies, rondspattende gevaarlijke stoffen of excessieve warmteontwikkeling kunnen laten ontstaan, moeten zodanig gescheiden van elkaar worden opgeslagen dat zij niet met elkaar in aanraking kunnen komen.
Als uitgangspunten om vast te stellen of scheiding als bovenstaand noodzakelijk is, dient het gestelde in voorschrift 6.1.2 van de richtlijn CPR 15-1.

9.3.12 De in voorschrift 9.3.11 bedoelde scheiding dient bewerkstelligd te worden door:
- het aanbrengen van scheidingswanden, vervaardigd van onbrandbaar materiaal met een brandwerendheid van ten minste 30 minuten en voldoende bestand tegen de opgeslagen stoffen, of
- het tussen de diverse opslagen aanhouden van opslagvrije ruimten van ten minste 2 meter.

9.3.13 In de zones, alsmede binnen 2 meter afstand daarvan mag niet worden gerookt en mag, indien er brandbare vloeistoffen worden bewaard, geen open vuur aanwezig zijn.

9.3.14 Indien er gevaarlijke stoffen op de vloer of in opvangbakken gemorst zijn, moeten deze zo snel mogelijk worden opgeruimd. Op andere plaatsen gemorste gevaarlijke stoffen moeten zo snel mogelijk worden geïmmobiliseerd/geneutraliseerd/geabsorbeerd. Gebruikte absorptie-/neutralisatiemiddelen moeten als gevaarlijk afval worden behandeld.

9.4 Laad- en losplaatsen

9.4.1 Laden en lossen van stoffen als bedoeld on voorschrift 9.1.1 moet plaats vinden op een speciaal daartoe ingerichte laad- en losplaats.

9.4.2 Een laad- en losplaats als bedoeld in voorschrift 9.4.1 moet zijn voorzien van een vloeistofdicht vloeroppervlak, dat bestand is tegen de te verladen stoffen. De vloer moet zodanig zijn uitgevoerd dat gemorste gevaarlijke stoffen gemakkelijk kunnen worden verwijderd.
Voorzieningen moeten zijn getroffen om te voorkomen dat gemorste gevaarlijke stoffen in de bodem, de riolering of het oppervlaktewater kunnen geraken.

9.4.3 Een laad- en losplaats als bedoeld in voorschrift 9.4.1 moet:
a. duidelijk zijn gemarkeerd of duidelijk door borden zijn aangegeven;
b. goed bereikbaar zijn;
c. zodanig zijn uitgevoerd dat het veilig laden en lossen wordt gewaarborgd.

| Locatie | Afdeling | Bureau | Kamer | | Registratienr. |
|---|---|---|---|---|---|
| Houtplein 33 | M&B | Ind | 2116 | afdelingshoofd | 2002-20209 |

| Ambtenaar | Toestel | Datum | |
|---|---|---|---|
| [redacted] | [redacted] | 7 juni 2002 | Datum besluit 17juni 2002 |
| | | | Classificatienummer |

**Onderwerp:**

Wet milieubeheer; besluit ex. art. 8.23 tot toevoegen energievoorschriften aan vigerende vergunning (1992) van Schiphol Nederland BV.

**Overige registratienummers**

2002-21003 2002 - 16381

| Voorbereid met (afd.\naam medew.) | Akkoord | Ja | Nee |
|---|---|---|---|
| [redacted] | | x | |

**Het college van GS besluit:**

de vigerende revisievergunning van Schiphol Nederland BV aan te passen, door aan deze vergunning een aantal energievoorschriften te verbinden.

| | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| Medewerker | | |
| Bureauhoofd | 17/6 | |
| (o)Afdelingshoofd | 19/6 | |
| Directeur | | |

**Financiële, juridische, Europese, veiligheids, personele en communicatieve consequenties:**

Tegen de beschikking staat beroep open.

**Begrotingsnummer:**

**Aanwijzing voor afhandeling**

Uit via [redacted] ivm publi[redacted] 18/6

**Ulterste verzenddatum**

19 juni 2002

**Toelichting:**

Aan de vigerende revisievergunning zijn geen energievoorschriften verbonden. Deze vergunning was nog gebaseerd op de Hinderwet en in dat kader was energie geen aspect dat bij de beoordeling betrokken werd. Begin jaren negentig is bedrijf toegetreden tot convenant Meerjarenafspraken energie. Dit convenant liep tot 2000.
Daarna is gekozen voor een nieuwe aanpak (covenant Benchmarking). Het bedrijf is niet tot dit convenat toegetreden en dus moet nu via de vergunning energiebesparing worden afgedwongen.
N.a.v. het eerste voornemen heeft het bedrijf gereageerd en deze opmerkingen zijn in een (2e) ontwerpbeschikking verwerkt. deze 2e ontwerpbeschikking is vervolgens voor een ieder ter inzage gelegd. Tijdens deze inspraakfase is 1 reactie ingekomen. De bedenkingen hebben echter betrekking op de procedure en zijn ongegrond. Er zijn geen vormfouten gemaakt..
Er kan dus nu tot def.besluitvorming worden overgegaan.

**Bijlage(n)**

2 (beschikking + publicatie)

**Afschrift: beh.ambt/com/archief**

**Overig** zie verzendlijst

**GS-portefeuille voor:**

milieu

**Aantekening portefeuillehouder/vervanger**

| Akkoord voor uitvoering griffier | Datum |
|---|---|
| | |

| De gedeputeerden | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| portefeuillehouder | | |
| vervanger | | |

VERZONDEN
20 JUN 2002

**Aantal te tekenen brieven:** 3

**Werkelijke verzenddatum**

20 JUNI 2002 19 JUNI 2002

Verzendlijst brief 2 + beschikking

1. de VROM-Inspectie Regio Noord-West
   Postbus 006
   2001 BA HAARLEM

2. Het Dagelijks Bestuur van het regionaal Orgaan Amsterdam
   Dam 3-7
   1012 JS AMSTERDAM

3. Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer
   Postbus 250
   2130 AG HOOFDDORP

* 4. [redacted]

Tevens afschriften brief 1 en 2 aan:

[redacted]

■ **Gedeputeerde Staten**

PROVINCIE Noord-Holland

Datum 17 juni 2002 Ons kenmerk 2002-20209

Onderwerp Wet milieubeheer; besluit tot toevoegen energievoorschriften.

Directie Schiphol Nederland BV
Postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

VERZONDEN
20 JUN 2002

Afdeling Milieubeheer en Bodemsanering Bijlage(n) 2

Behandeld door [redacted] Telefoon (023) [redacted] Uw kenmerk
E-mail [redacted]@noord-holland.nl

Geachte directie,

Ten vervolge op onze brief van 27 maart 2002, kenmerk 2002-10578, doen wij u hierbij toekomen ons definitieve besluit, houdende het aan uw vigerende vergunning van 1992 toevoegen van extra energievoorschriften.
Op 16 mei jl. hebben wij ons voornemen tot ons besluit door middel van publicaties bekend gemaakt en de betreffende stukken tot 1 juni jl. ook voor een ieder ter inzage gelegd. Tijdens deze inspraakfase is één reactie ingekomen. De in deze reactie opgenomen bedenkingen, alsmede onze overwegingen dienaangaande zijn vervolgens in de beschikking verwoord. Voor het overige is de beschikking ten opzichte van de (2e) ontwerpbeschikking niet gewijzigd.

Wij vertrouwen erop u hiermede in voldoende mate te hebben geïnformeerd. Mocht u echter nog vragen hebben, dan kunt u zich wenden tot de in de aanhef van deze brief genoemde behandelend ambtenaar.

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

[redacted]

hoofd afdeling Milieubeheer en Bodemsanering.

■ **Gedeputeerde Staten**

PROVINCIE Noord-Holland

Datum 17 juni 2002 Ons kenmerk 2002-20209

Onderwerp Wet milieubeheer; besluit tot toevoegen energievoorschriften.

Directie Schiphol Nederland BV
Postbus 7501
1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Afdeling Milieubeheer en Bodemsanering Bijlage(n) 2

Behandeld door [redacted] Telefoon (023) [redacted] Uw kenmerk
E-mail [redacted]@noord-holland.nl

Geachte directie,

Ten vervolge op onze brief van 27 maart 2002, kenmerk 2002-10578, doen wij u hierbij toekomen ons definitieve besluit, houdende het aan uw vigerende vergunning van 1992 toevoegen van extra energievoorschriften.
Op 16 mei jl. hebben wij ons voornemen tot ons besluit door middel van publicaties bekend gemaakt en de betreffende stukken tot 1 juni jl. ook voor een ieder ter inzage gelegd. Tijdens deze inspraakfase is één reactie ingekomen. De in deze reactie opgenomen bedenkingen, alsmede onze overwegingen dienaangaande zijn vervolgens in de beschikking verwoord. Voor het overige is de beschikking ten opzichte van de (2e) ontwerpbeschikking niet gewijzigd.

Wij vertrouwen erop u hiermede in voldoende mate te hebben geïnformeerd. Mocht u echter nog vragen hebben, dan kunt u zich wenden tot de in de aanhef van deze brief genoemde behandelend ambtenaar.

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

[redacted]
hoofd afdeling Milieubeheer en Bodemsanering.

■ Gedeputeerde Staten

PROVINCIE
Noord-Holland

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Datum 17 juni 2002 Ons kenmerk 2002-20209

Onderwerp **Schiphol Nederland BV**
Besluit ex artikel 8.23 Wet milieubeheer tot ambtshalve aanpassing van de revisievergunning d.d. 10 november 1992, nr. 92-515061, door toevoeging van energievoorschriften.

Afdeling Milieubeheer en Bodemsanering Bijlage(n)

Behandeld door [redacted] Telefoon (023) [redacted] Uw kenmerk

**Besluit ex artikel 8.23 van de Wet milieubeheer tot aanpassing voorschriften**

**Inhoudsopgave**



## A Onderwerp beschikking

De onderhavige beschikking heeft betrekking op de in de gemeente Haarlemmermeer gelegen inrichting van Schiphol Nederland BV (hierna: vergunninghoudster) en strekt ertoe de revisievergunning d.d. 10 november 1992, nr. 92-515061, aan te passen in die zin, dat aan deze vergunning alsnog energievoorschriften worden verbonden.

## B Aanleiding en overwegingen aanpassing

Bij besluit van 10 november 1992, nr. 92-515061, is op basis van de toenmalige Hinderwet, de Wet inzake de Luchtverontreiniging en de Wet geluidhinder aan vergunninghoudster een revisievergunning verleend (thans Wet milieubeheervergunning) voor haar in de gemeente Haarlemmermeer gelegen inrichting (luchthaven).

Internet: www.noord-holland.nl
E-mail: post@noord-holland.nl

In deze vergunning zijn met betrekking tot het milieucompartiment "energie" geen voorschriften opgenomen. Reden hiervoor is, dat in het kader van de toenmalige Hinderwet het aspect "energie" (en met name het zuinig gebruik van energie) geen aspect was dat in het kader van die wet beoordeeld kon en mocht worden. Eerst met het in werking treden van de Wet milieubeheer (1993) diende het zuinig gebruik van energie in het kader van de vergunningverlening te worden meegenomen.

Dit ontbreken van voorschriften wil overigens niet zeggen, dat vergunninghoudster in de periode vanaf de vergunningverlening op het gebied van energiebesparing niets heeft gedaan.
Vergunninghoudster is begin jaren negentig (1994) toegetreden tot het convenant Meerjarenafspraken Energie van de Minister van Economische Zaken. Doel van dit convenant was om het energieverbruik bij de aangesloten bedrijven binnen een overeengekomen periode met een overeengekomen percentage terug te dringen. Daartoe dienden de aangesloten bedrijven voor de eigen inrichting een bedrijfsenergieplan op te stellen, waarin aangegeven werd welke maatregelen, binnen welke termijn, mogelijk waren (zekere maatregelen) en voor welke eventuele maatregelen onderzoek nog nader onderzoek noodzakelijk was (onzekere maatregelen).
Vergunninghoudster heeft aan deze verplichting voldaan, de zekere maatregelen vervolgens ook uitgevoerd en hiermee is het energieverbruik in de inrichting aanzienlijk teruggedrongen (de doelstelling van 20% efficiencyverbetering is zelfs overschreden (21%)).
Voor het in de vergunning opnemen van aanvullende energievoorschriften bestond naar onze mening in die periode dan ook geen aanleiding.

Genoemde Meerjarenafspraak had echter een looptijd tot 1 januari 2000.

Na dit tijdstip is met betrekking tot grote energie-intensieve industrieën gekozen voor een andere aanpak. Opnieuw is er een convenant afgesloten, t.w. het convenant Benchmarking energie-efficiency, en op basis van dit convenant dienen aangesloten bedrijven er zorg voor te dragen dat zij binnen een bepaalde periode qua energieverbruik tot de beste in de wereld behoren en ook op dit niveau blijven. Deze verplichting betekent zonder meer een zware inspanning van de deelnemende bedrijven, maar daar staat tegenover dat deze bedrijven in belangrijke mate gevrijwaard worden en blijven van andere maatregelen om de in het zgn. Kyoto-klimaatverdrag overeengekomen $CO_2$-doelstellingen te bereiken.

Gelet op het energieverbruik van vergunninghoudster (meer dan 0,5 PJ) behoort het bedrijf tot de doelgroep waarop het convenant betrekking heeft en onze verwachting was dan ook dat vergunninghoudster tot genoemd convenant zou toetreden.
In eerste instantie was vergunninghoudster dit ook van plan. Wel was men van oordeel, dat, gelet op het karakter van de onderhavige inrichting voor de luchthaven, een eigen opzet en systematiek opgesteld diende te worden en in overleg met het Verificatiebureau Benchmarking Energie-Efficiency is hiernaar ook onderzoek gedaan. Een en ander heeft blijkbaar voor vergunninghoudster niet het gewenste resultaat gehad, want uiteindelijk is men toch niet tot genoemd convenant toegetreden.

Een en ander staat vergunninghoudster natuurlijk vrij (toetreding geschiedt namelijk op vrijwillige basis), maar gevolg van een en ander is dan wel, dat wij genoodzaakt zijn om via het spoor van de Wet milieubeheer, en dan met name via de vergunningverlening, een vergelijkbare besparing op het energieverbruik te bewerkstelligen. In die zin achten wij het dan ook noodzakelijk om aan de vigerende revisievergunning alsnog energievoorschriften te verbinden en met de onderhavige beschikking wordt dit bewerkstelligd.

Uitgangspunt bij het opstellen van de voorschriften is de circulaire "Energie in de milieuvergunning" van de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken (oktober 1999).

Overeenkomstig genoemde circulaire hebben wij in voorschrift 10.2 (onder een nieuw kopje "Energie") de verplichting voor vergunninghoudster opgenomen tot het voor de inrichting (voor de eigen onderdelen en de zgn. addendumbedrijven die onderdeel uitmaken van de inrichting) uitvoeren van een energiebesparings-onderzoek. In voorschrift 10.3 is aangegeven welke aspecten in ieder geval in het onderzoek betrokken dienen te worden. Het onderzoek is vervolgens weer de basis voor een door vergunninghoudster op te stellen bedrijfsenergieplan (voorschrift 10.4), waarin o.a. een overzicht gegeven dient te worden van rendabele maatregelen, alsmede de fasering van de uitvoering. Onder rendabele maatregelen wordt verstaan alle maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar. Uitgangspunt bij het plan dient te zijn -wil sprake zijn van een gelijkwaardig alternatief met het traject van het convenant- dat de "zekere" maatregelen uiterlijk vóór 31 december 2005 uitgevoerd worden.
Het plan dient binnen 15 maanden na het in werking treden van de onderhavige beschikking aan ons ter goedkeuring te worden overgelegd (voorschrift 10.5).
Na uiterlijk 2 maanden nemen wij vervolgens een besluit omtrent de goedkeuring van het plan en na deze goedkeuring dient de inrichting overeenkomstig het goedgekeurde plan in werking te zijn.

In het kader van het door vergunninghoudster jaarlijks op te stellen milieujaarverslag (op basis van het Besluit milieuverslaglegging) dient vervolgens verslag te worden gedaan over de voortgang van de energie-efficiency-verbetering in de inrichting.
In de eerste ontwerpbeschikking was de jaarlijkse rapportageverplichting nog in een specifiek voorschrift opgenomen, doch hiervoor bestond eigenlijk geen aanleiding. De jaarlijkse verplichting om ter rapporteren is namelijk al wettelijk vastgelegd in voornoemd besluit. Het betreffende voorschrift (concept voorschrift 9.6) en ook het daaraan gerelateerde concept voorschrift 9.7 is derhalve in de onderhavige beschikking niet meer opgenomen.

Met deze aanpak is naar ons oordeel een gelijkwaardig alternatief bewerkstelligd voor het niet deelnemen aan voornoemd convenant en het energie-aspect in voldoende mate ondervangen.

**C. Wettelijke procedure**
Met betrekking tot de totstandkoming van deze beschikking is aan paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) toepassing gegeven.

Als wettelijke adviseurs als bedoeld in artikel 8.7, eerste lid, van de Wm zijn bij de totstandkoming van de beschikking betrokken:
-de Inspecteur Milieuhygiëne Noord-West;
-Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer;
-het Dagelijks Bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam.

Er zijn verder geen andere gemeentebesturen bij de procedure betrokken, omdat naar onze mening in redelijkheid niet valt te verwachten dat zich in andere dan de hiervoor genoemde gemeente als gevolg van de aanpassingen milieugevolgen zullen voordoen.

**D Adviezen en bedenkingen**
Overeenkomstig het gestelde in artikel 3:30, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht is het voornemen schriftelijk kenbaar gemaakt aan vergunninghoudster en aan de wettelijk adviseurs. Naar aanleiding hiervan is een reactie ontvangen van vergunninghoudster, houdende het verzoek de ontwerpbeschikking op een aantal punten (inzake de tenaamstelling, de bereikte efficiencyverbetering, de omschrijving van derden, het energieverbruik van deze derden en een verkeerde vernummering) aan te passen. De gewenste aanpassingen stuiten bij ons -m.u.v. de opmerking met betrekking tot het energieverbruik van derden- niet op bezwaren en de opmerkingen zijn vervolgens in een tweede ontwerpbeschikking verwerkt.

PROVINCIE Noord-Holland

Voor wat betreft de opmerking over het bepalen van het energieverbruik van derden (de zgn. addendum-bedrijven) blijven wij van oordeel dat het energieverbruik per bedrijf zoveel als mogelijk[1] in kaart gebracht moet worden. Deze addendum-bedrijven maken namelijk onderdeel uit van de inrichting van vergunninghoudster en deze bedrijven zullen dus qua energieverbruik bij het onderzoek betrokken moeten worden.

Deze tweede ontwerpbeschikking is vervolgens, overeenkomstig het gestelde in het eerste lid, van voornoemd wetsartikel, door middel van publicaties bekend gemaakt. Tijdens deze inspraakfase is vervolgens een schrijven ingekomen van de [redacted] te Aalsmeer.
De in dit schrijven aangegeven bedenkingen kunnen als volgt worden samengevat:

a. het besluit van gedeputeerde staten zal tot gevolg hebben dat volgende uitbreidingsstappen van de luchthaven in principe al gelegaliseerd zijn;
b. de terinzagelegging van de stukken is te beperkt geweest (alleen in Haarlem en Hoofddorp);
c. de inspraakperiode wordt te kort geacht (slechts 14 dagen).

Ten aanzien van deze bedenkingen hebben wij het volgende overwogen:

**ad a.**
Het is ons onduidelijk waar deze bedenking op gebaseerd is. Met de onderhavige beschikking (zijnde een ambtshalve aanscherping van de bestaande vergunning) is namelijk niets anders bewerkstelligd dan vergunninghoudster te verplichten onderzoek te doen en vervolgens maatregelen te treffen om het huidige energieverbruik binnen haar inrichting te beperken. Het besluit heeft geen enkele relatie met toekomstige uitbreidingsplannen en er wordt zeker geen enkele toekomstige uitbreiding of verandering mee gelegaliseerd.

**ad b.**
Ingevolge het gestelde in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:30, eerste lid) dient het voornemen tot een ambtshalve aanpassing van een milieuvergunning door middel van publicaties in plaatselijke bladen en de Staatscourant bekend gemaakt worden. In het onderhavige geval is dit ook gebeurd en wel in verschillende edities van het Witte Weekblad, de Echo en het Amstelveens Nieuwsblad. Met deze publicaties is naar ons oordeel aan onze wettelijke verplichting voldaan. De wet kent in dit geval (ambtshalve aanpassing) geen verplichting tot het ter inzage leggen van stukken.

[1] *met inachtneming van de in voorschrift 10.3 genoemde "toedeling van tenminste 90% van het totale energiegebruik"*

Wij doen dit echter wel altijd, waarbij wij -mede gelet op het karakter van het besluit (bewerkstelligen van een beperking van het energieverbruik binnen de luchthaven)- gemeend hebben het ter inzage leggen te kunnen beperken tot de gemeente van vestiging van de inrichting en bij ons. Van een procedurele fout is naar ons oordeel dus ook geen sprake.
Overigens zijn wij op verzoek altijd bereid om, indien het bereiken van de locaties voor sommige personen bezwaarlijk is, stukken op te sturen. Een dergelijk verzoek is in het onderhavige geval niet gedaan.

**Ad c**
De gegeven termijn om de stukken in te zien en bedenkingen te maken is overeenkomstig de in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:32, eerste lid) aangegeven termijn (twee weken). De termijn is dus wettelijk vastgelegd en wij hebben geen aanleiding gezien om in het onderhavige geval hiervan af te wijken. Ook in dit geval is naar ons oordeel dus geen sprake van een procedurele fout.

Vorenvermelde samenvattende zijn wij dus van oordeel dat de ingekomen bedenkingen ongegrond zijn en geen aanleiding zijn om de beschikking aan te passen dan wel de procedure over te doen.
Het doel van de beschikking is duidelijk aangegeven, op voldoende wijze bekend gemaakt en een ieder is in de gelegenheid gesteld om op ons voornemen te reageren.

**E Wijzigingen ten opzichte van de (2e) ontwerpbeschikking**
De beschikking is ten opzichte van de (2e) ontwerpbeschikking (anders dan het vermelden van de ingekomen reactie en onze overwegingen dienaangaande) niet gewijzigd.

**F Conclusie**
Concluderend achten wij het in het belang van de bescherming van het milieu noodzakelijk de revisievergunning van vergunninghoudster d.d. 10 november 1992, nr, 515061, op de hiervoor aangegeven wijze aan te passen.

**G Beschikking**
Gelet op de desbetreffende artikelen van de Algemene wet bestuursrecht en de Wet milieubeheer besluiten wij hierbij de revisievergunning van vergunninghoudster d.d. 10 november 1992, nr. 92-515061, aan te passen in die zin, dat -onder een nieuw kopje "10 Energie" de volgende voorschriften worden toegevoegd:

## 10.1 Begripsbepalingen

In de hierna opgenomen voorschriften wordt verstaan onder:

energiebalans:
een schematisering van het energieverbruik van een proces, installatie, gebouw of gedeelte van een gebouw, waarbij de ingevoerde en afgevoerde energie-inhoud in beeld wordt gebracht.

addendum-bedrijven:
bedrijven die op het terrein van de inrichting zijn gevestigd en die door ondertekening van de milieu-addendum bij het huurcontract onderdeel uitmaken van de inrichting van vergunninghoudster.

rendabele maatregelen:
maatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar.

zekere maatregelen:
maatregelen die uitgevoerd worden omdat aan alle randvoorwaarden wordt voldaan.

voorwaardelijke maatregelen:
maatregelen die uitgevoerd worden, tenzij een duidelijk aangegeven randvoorwaarde niet vervuld wordt.
onzekere maatregelen:
maatregelen waarvoor eerst nader onderzoek nodig is, alvorens besloten kan worden tot uitvoering. Wel wordt aangegeven welke stappen genomen worden om de haalbaarheid te onderzoeken.

terugverdientijd:
de verhouding tussen de investering voor de maatregel, na aftrek van eventuele subsidies en de jaarlijkse opbrengsten van de maatregel en de ten gevolge van de met de maatregel samenhangende energiebesparing en andere besparingen. Hierbij dient gerekend te worden met de op het moment van het in werking treden van de beschikking voor de betrokken inrichting geldende energieprijzen.

## 10.2 Energiebesparingsonderzoek

Door vergunninghoud(st)er moet zowel voor de eigen bedrijfsonderdelen als voor de onderdelen van de addendumbedrijven een energiebesparings-onderzoek worden uitgevoerd, in algemene zin gericht op de optimalisatie van het elektriciteitsgebruik, de stookinstallaties in bedrijfsgebouwen en het energiemanagement in het algemeen.

10.3 Omtrent het in voorschrift 10.2 bedoelde onderzoek moet een rapport worden opgesteld, waarin tenminste de volgende gegevens zijn opgenomen:
-beschrijving van het bedrijfsonderdeel;
-beschrijving van de energiehuishouding, uitgesplitst in eigen energieverbruik en energieverbruik door de addendum-bedrijven (dat wil zeggen een overzicht van de energiebalans en een toedeling van tenminste 90% van het totale energiegebruik aan individuele installaties, (deel)processen, gebouwen en derden).
Deze beschrijving kan bestaan uit een actualisering van de bestaande gegevens, zoals opgenomen in de rapportage Meerjarenafspraak van 1998, aangevuld met de energiegegevens van derden;
-een overzicht van de energiebesparingsmaatregelen die vanaf 1997 tot nu getroffen zijn;

-een overzicht van de mogelijke energiebesparende technieken en/of maatregelen, toegespitst op de installaties en (deel)processen die volgens de energiehuishouding de grootste bijdrage in het totale verbruik hebben. In ieder geval dient daarbij gekeken te worden naar:
-stookinstallaties van bedrijfsgebouwen;
-lucht- en klimaatbehandelingssytemen.
-een overzicht van mogelijke organisatorische en "good-housekeeping" maatregelen die leiden tot energiebesparing;
-per energiebesparingsmaatregel de volgende gegevens:
-de jaarlijkse energiebesparing;
-de (meer) investeringskosten;
-de verwachte economische levensduur;
-de jaarlijkse besparing op de energiekosten op basis van de energietarieven, zoals die tijdens het onderzoek voor het bedrijf gelden;
-een schatting van eventuele bijkomende kosten of baten, anders dan energiebesparing;
-de terugverdientijd op basis van de (meer)investeringskosten en de baten;

10.4 **Bedrijfsenergieplan**
Op basis van het in voorschrift 10.3 bedoelde rapport inzake het energiebesparingsonderzoek moet door vergunninghoud(st)er een bedrijfsenergieplan worden opgesteld. Het bedrijfsenergieplan moet de volgende gegevens bevatten:
-een overzicht van de rendabele maatregelen;
-een indeling van de maatregelen, over de categorieën zekere,

PROVINCIE Noord-Holland

voorwaardelijke en onzekere maatregelen;
-een fasering voor de uitvoering van de "zekere" maatregelen, met als uitgangspunt een realisering van alle zekere maatregelen vóór 31 december 2005;
-een overzicht van de mogelijke energiebesparingsmaatregelen, welke als niet rendabel zijn geïdentificeerd.

10.5 a. Het in voorschrift 10.4 bedoelde plan moet binnen 15 maanden nadat de beschikking in werking is getreden, tezamen met het in voorschrift 10.3 genoemde rapport, schriftelijk aan gedeputeerde staten ter goedkeuring zijn voorgelegd.
b. Binnen 2 maanden na indiening van het plan als bedoeld onder a nemen gedeputeerde staten een besluit inzake de goedkeuring daarvan.
c De inrichting moet na afloop van de sub b genoemde termijn of zoveel eerder als gedeputeerde staten het plan hebben goedgekeurd, in overstemming met het goedgekeurde plan in werking zijn.

Een exemplaar van de beschikking zenden wij aan:

1. Directie Schiphol Nederland BV
   Postbus 7501
   1118 ZG LUCHTHAVEN SCHIPHOL

2. de VROM-Inspectie Regio Noord-West
   Postbus 006
   2001 BA HAARLEM

3. Het Dagelijks Bestuur van het regionaal Orgaan Amsterdam
   Dam 3-7
   1012 JS AMSTERDAM

4. Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer
   Postbus 250
   2130 AG HOOFDDORP

5. [redacted]

**H. Beroepspassage**
De aandacht wordt erop gevestigd, dat:
1. de beschikking gedurende zes weken en een dag ter inzage ligt met ingang van de dag waarop de beschikking op de wettelijk voorgeschreven wijze is

PROVINCIE Noord-Holland

gepubliceerd;

2. met ingang van de dag na de dag waarop de beschikking ter inzage is gelegd gedurende zes weken tegen de beschikking een beroepschrift kan worden ingediend door:
   a degenen die bedenkingen hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;
   b de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid advies uit te brengen over het ontwerp van de beschikking;
   c degenen die bedenkingen hebben tegen wijzigingen die bij het nemen van de beschikking ten opzichte van het ontwerp daarvan zijn aangebracht;
   d belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen bedenkingen te hebben ingebracht tegen het ontwerp van de beschikking;
3. de beschikking met ingang van de dag na de dag waarop de beroepstermijn afloopt in werking treedt, tenzij:
   a gedurende die termijn op grond van artikel 20.1 van de Wet milieubeheer beroep is ingesteld en tevens op grond van artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een schriftelijk verzoek is ingediend tot het treffen van een voorlopige voorziening;
   b voor de activiteit waarvoor vergunning is gevraagd tevens een bouwvergunning ingevolge de Woningwet is vereist en deze laatstgenoemde vergunning nog niet is verleend.

Een beroepschrift als bedoeld sub 2 moet worden gericht aan de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.
Een verzoek als bedoeld sub 3 moet worden gericht aan de Voorzitter van die afdeling.
Voor het instellen van beroep c.q. het verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd welke bij een voor indien(st)er(s)/verzoek(st)er(s) positief besluit worden geretourneerd.

Hoogachtend,
namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

[redacted]

hoofd afdeling Milieubeheer en Bodemsanering.

Internet www.noord-holland.nl
E-mail post@noord-holland.nl

Nummer: 2002/10578

PROVINCIE Noord-Holland

Publicatie d.d. **27 juni 2002** in:
1. de Staatscourant;
2. het Witte Weekblad (ed 54, 56 en 61);
3. de Echo (editie F);
3. het Amstelveens Nieuwsblad.

**KENNISGEVING**

**WET MILIEUBEHEER**
Deze advertentie geeft informatie over een project dat gevolgen kan hebben voor het milieu. Woont of werkt u in de buurt, dan kan het voor u van belang zijn deze advertentie te lezen.

**Besluit**
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben de Wet milieubeheervergunning, die op 10 november 1992 onder nummer 92-515061 is verleend aan **NV Luchthaven Schiphol** voor haar inrichting gelegen in de gemeente Haarlemmermeer, aangepast. Aangezien NV Luchthaven Schiphol heeft besloten niet toe te treden tot het convenant Benchmarking energie-efficiency zullen aan bovengenoemde vergunning alsnog energievoorschriften verbonden worden, die een vergelijkbare besparing op het energieverbruik bewerkstelligen.
Het besluit is ten opzichte van het eerder gepubliceerde ontwerp niet gewijzigd.

**U kunt het besluit inzien**
Het besluit en alle bijbehorende stukken kunnen van **28 juni tot 10 augustus 2002** tijdens kantooruren worden ingezien bij:
- de afdeling Milieubeheer en Bodemsanering van de provincie Noord-Holland, bij de bibliotheek, Houtplein 33 te Haarlem;
- bij de Dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlemmermeer, sector Vergunning en Handhaving, Nieuweweg 65 te Hoofddorp **van 08.00 tot 12.00 uur en van 14:00 uur tot 16:00 uur.**

Bovendien liggen de stukken bij de Openbare bibliotheek, Binnenweg 20 te Hoofddorp ter inzage op:

| | |
|---|---|
| **maandag, donderdag, vrijdag** | **van 12.00 tot 20.00 uur;** |
| **dinsdag en woensdag** | **van 12.00 tot 18.00 uur;** |
| **zaterdag** | **van 10.00 tot 16.00 uur.** |

Voor nadere informatie kunt contact opnemen met [redacted] (023-[redacted]).

**Beroep**
Tegen het besluit kan tot **10 augustus 2002** schriftelijk beroep worden ingesteld door:
- degenen die bedenkingen hebben ingediend tegen of advies hebben uitgebracht over de ontwerp-besluit;
- degenen die aantonen niet in staat te zijn geweest bedenkingen tegen de ontwerp-besluit in te dienen.

Als beroep wordt ingesteld kan ook om een voorlopige voorziening worden verzocht.

Het beroepschrift moet worden gericht aan de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage (tel. 070-4264426). Het verzoekschrift moet aan de voorzitter van de afdeling worden gericht.