

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

No. 92.007429

lex DS → de B  
↓  
v. de  
Kerckhove  
12

Beschikken bij dit besluit over de vaststelling van een geluidszone rond het bedrijventerrein "Schiphol-Oost" te Haarlemmermeer ingevolge de artikelen 53, 64 en 59 van de Wet geluidhinder.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 11 augustus 1992, MBG nr. 29192006.

Overwegingen

Ingevolge artikel 53, eerste lid, van de Wet geluidhinder dient voor elk binnen een gemeente gelegen terrein, waarop de vestiging mogelijk is van in artikel 16 van deze wet bedoelde inrichtingen, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, een rond dat terrein gelegen zone vast te worden gesteld, waarbuiten de geluidsbelasting, vanwege dat terrein, de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan; ingevolge artikel 64 wordt, ingeval het gebied dat in de geluidszone is begrepen tot meer dan één gemeente behoort, de zone door provinciale staten vastgesteld.

Dit besluit moet worden genomen binnen twee jaar na het tijdstip van in werking treden van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder. Ingevolge artikel 53, tweede lid, van deze wet kunnen gedeputeerde staten deze termijn éénmaal met ten hoogste twee jaar verlengen.

Hoofdstuk V is krachtens Ons besluit van 24 juli 1982, Stb. 486, volledig in werking getreden met ingang van 1 september 1982.

- Indien -

|| kaart aan Tjit Bahker  
uitgeleend

KOPIE DGM

Indien provinciale staten nalaten een geluidszone vast te stellen, wordt krachtens artikel 59 van de Wet geluidhinder daarin door Ons voorzien.

Het gebied dat in de ontwerp-zone van voornoemd industrieterrein is begrepen, behoort tot de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen en Aalsmeer.

Binnen de daarvoor gestelde termijn hebben provinciale staten van Noord-Holland geen geluidszone rond het hiervoor genoemde terrein vastgesteld.

De zone is ontworpen met inachtneming van de verleende vergunningen en de daaraan verbonden voorschriften als bedoeld in artikel 54 van de Wet geluidhinder.

De regionaal inspecteur van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

De ontwerp-zone heeft met ingang van 16 september 1991 op de secretarie van de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam, Amstelveen en Aalsmeer gedurende één maand voor een ieder ter inzage gelegen.

Gedurende genoemde termijn zijn bezwaren tegen het ontwerp ingediend door:

- a. burgemeester en wethouders van Amstelveen;
- b. Vereniging van Opstalhouders in de Haarlemmermeer te Lijnden;
- c. Vereniging van Ingelanden te Lijnden;
- d. Buro Vliegtuighinder te Amstelveen;
- e. A.B. van Els en H. Verploegh te Amstelveen;
- f. Stichting MEP (Milieu-Educatie-Politiek) te Aalsmeer;
- g. burgemeester en wethouders van Aalsmeer;
- h. J.P.M. Valent te Amstelveen;
- i. Milieubescherming Oude Meer-Schiphol te Oude Meer;
- j. Milieufederatie Noord-Holland te Zaandam;
- k. N.V. Luchthaven Schiphol te Luchthaven Schiphol;
- l. Milieugroep MAIA (Milieu Actief in Amstelveen) te Amstelveen;
- m. Vereniging Geus te Aalsmeer;
- n. Stichting Natuur en Milieu te Utrecht;
- o. Buurtvereniging "Nieuwe Meer" te Badhoevedorp;
- p. Kiesvereniging "Groen Amsterdam" te Amsterdam;

Het bezwaarschrift van het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Osdorp te Amsterdam is gedateerd 12 november 1991 en ingekomen op 15 november 1991. Nu vaststaat dat dit bezwaarschrift niet tijdig is verzonden is het niet ontvankelijk.

Op 22, 24, 30 en 31 oktober 1991 is aan reclamanten de gelegenheid geboden een mondelinge toelichting te geven op de door hen ingediende bezwaren. Van deze gelegenheid is door de reclamanten genoemd onder a, f, g, h, k, m en p gebruik gemaakt.

De bezwaren van burgemeester en wethouders van Amstelveen komen in hoofdzaak op het volgende neer.

1. De ontwerp-zone wordt in de richting van Amstelveen bepaald door de nieuw te bouwen afgeschermd proefdraaiplaats. De oorspronkelijk gekozen variant voor deze proefdraaiplaats is geoptimaliseerd en leidde tot de nieuwe variant E. Bij opstelrichtingen van vliegtuigen die proefdraaien tussen 120 en 130 graden en in het bijzonder tussen 290 en 300 graden zal directe en onafgeschermd geluidsoverdracht in de richting van Amstelveense woonwijken plaatsvinden.
2. De bedrijfssituatie op Schiphol-Oost is sinds het moment waarop het voornemen ontstond een zone vast te stellen ingrijpend gewijzigd. Er zou nu met een kleinere zone kunnen worden volstaan. De overruimte die nu ontworpen is kan na vaststelling met andere lawaaige activiteiten worden opgevuld, hetgeen bezwaar ontmoet.
3. In de toelichting op de ontwerp-zone is niet aangegeven dat het evaluatie-onderzoek uitsluitend in opdracht van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal plaatsvinden.

De overwegend gelijkkluidende bezwaren van de Vereniging van Opstalhouders in de Haarlemmermeer en van Milieubescherming Oude Meer-Schiphol komen in hoofdzaak op het volgende neer.

4. Bezwaar wordt gemaakt tegen het maken van teveel lawaai in de avonden en op zon- en feestdagen alsmede tegen het verstoren van de nachtrust.
5. Er wordt geen rekening gehouden met het optreden van cumulatie van geluid afkomstig van de overige twaalf proefdraaiplaatsen op het terrein van de luchthaven, de negen holdings en het in de toekomst toenemende aantal nachtvluchten.
6. De nachtrust van bewoners binnen de voorgestelde zone wordt bij herhaling verstoord door geluidhinder; dat is fnuikend voor hun gezondheid. 55 dB(A) is een te hoge geluidsbelasting.
7. Voor het gebruik van de holdings worden ten onrechte geen voorschriften gegeven.
8. De huidige controle op proefdraai-activiteiten is onvoldoende. Gevraagd wordt om een automatische, doorlopende en voor iedereen afleesbare controle.
9. Het proefdraaien veroorzaakt over een groter gebied slaapverstoringen dan de in de toelichting genoemde 6200 woningen.
10. Uitbreiding van de luchthaven en van de proefdraai-activiteiten staan, mede gezien de effecten daarvan buiten het gebied, op gespannen voet met het Nationaal Milieubeleidsplan Plus.

11. Isolatie van woningen is niet afdoende, omdat niet de gehele woning wordt geïsoleerd en de kwaliteit van de isolatiemaatregelen vaak te wensen overlaat. Als van een geïsoleerde woning een venster wordt geopend, gaat het effect van isolatie geheel verloren. Als er geen airconditioning in de woningen wordt geïnstalleerd, valt aan het openen van vensters op warme dagen niet te ontkomen.
12. Door toename van het vliegverkeer en dus ook van de proefdraai-activiteiten zal de geluidsoverlast toenemen.
13. De procedure tot vaststelling van de geluidszone, met name het testen van vliegtuigmotoren, zou deel moeten uitmaken van de integrale milieu effect rapportage voor de luchthaven Schiphol.

De bezwaren van de Vereniging van Ingelanden, die voor een belangrijk deel gelijkkluidend zijn aan die van de Vereniging van Opstalhouders in de Haarlemmermeer en van Milieubescherming Oude Meer-Schiphol, komen voor het overige in hoofdzaak op het volgende neer.

14. De procedure tot vaststelling van de geluidszone is onafhankelijk van de procedure inzake de revisievergunning voor de luchthaven Schiphol. Het is wenselijk deze procedures te koppelen.
15. Aan de wettelijke normen voor de avond- en nachtperiode wordt bij ongewijzigde vaststelling van de ontwerpzone onvoldoende voldaan. De waarden van 50 dB(A) gedurende de avond en 45 dB(A) gedurende de nacht worden namelijk overschreden.

De bezwaren van Buro Vliegtuighinder komen in hoofdzaak op het volgende neer.

16. Bij de bepaling van de locatie van de proefdraai-stand is geen rekening gehouden met de in Nederland overheersende westelijke winden.
17. In de nachtperiode dienen geen proefdraai-activiteiten plaats te vinden.

De bezwaren van A.B. van Els en H. Verploegh komen in hoofdzaak op het volgende neer.

18. De ontwerp-zone is groter dan noodzakelijk. Daardoor is enige toename van de geluidsbelasting binnen de zone mogelijk. Aan de zonevaststelling dient dan ook de voorwaarde te worden verbonden dat een evaluatie van de zone dient plaats te vinden waarbij, indien uit de evaluatie mocht blijken dat de zone te groot is, deze verkleind zal worden.

19. Bij de ontwerp-zone is uitgegaan van een nieuwe proefdraaiplaats bij de kop van baan 27. Een locatie meer naar het westen zou aanzienlijk minder geluidsoverlast veroorzaken.
20. De geluidsoverlast zal toenemen terwijl al regelmatig sprake is van geluidsoverlast van vliegverkeer en vliegtuigen op de grond.

De bezwaren van de Stichting Milieu-Educatie-Politiek komen in hoofdzaak op het volgende neer.

21. De procedure tot vaststelling van de geluidszone zou pas mogen worden gevoerd na de integrale milieu effect rapportage voor de luchthaven Schiphol.

De bezwaren van burgemeester en wethouders van Aalsmeer komen in hoofdzaak op het volgende neer.

22. Een tiental woningen in Aalsmeer bevindt zich binnen de ontwerp-zone terwijl deze woningen buiten de actuele 50 dB(A)-contour liggen. Hiervoor zijn echter geen hogere grenswaarden verleend.
23. Sinds 1985 zijn steeds nieuwe 50 dB(A)-contouren gepresenteerd. Iedere nieuwe contour bleek steeds kleiner te kunnen zijn. De laatste reductie is verkregen door de nieuw aan te leggen proefdraaiplaats iets te draaien. De gemeente Aalsmeer is van mening dat de proefdraaiplaats nog verder gedraaid moet worden.
24. De gepresenteerde ontwerp-zone is gebaseerd op de situatie van 1983, waarbij op een plek waar het niet kan (er is inmiddels een hal gebouwd) een vliegtuig proefdraait dat niet meer gemaakt wordt (de F 28 in plaats van de F 100). Daarbij komt dat de F 100 8 dB stiller is dan werd aangenomen. Dit is niet in de gepresenteerde berekeningen verwerkt. Voor Aalsmeer heeft dit tot gevolg dat er enige duizenden woningen binnen de 50 dB(A)-contour liggen en ruim 1000 binnen de 55 dB(A)-contour. Ook ligt de helft van de dorpskern, waar nodig vernieuwbouw moet plaatsvinden, binnen de 55 dB(A)-contour.

De bezwaren van de heer J.P.M. Valent komen in hoofdzaak op het volgende neer.

25. Bij de berekeningen van de geluidscontouren is ten onrechte de op twaalf na lawaaiigste dag als uitgangspunt genomen.
26. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de cumulatie van geluidhinder, afkomstig van meerdere proefdraaiplaatsen.
27. De contouren in noordelijke en oostelijke richting zijn gebaseerd op geëxtrapoleerde meetgegevens en niet op de directe geluidmetingen.

28. Er is in de ontwerp-zone niet aangegeven wat er gaat gebeuren als na vaststelling van de geluidszone blijkt dat de zone te klein is.

De bezwaren van de Milieufederatie Noord-Holland komen in hoofdzaak op het volgende neer.

29. De geluidsbelasting van met draaiende motor wachtende en taxiënde vliegtuigen alsmede startende en landende vliegtuigen die in contact zijn met de grond dient bij de zonering te worden betrokken.
30. In de ontwerp-zone wordt gesteld dat geen rekening hoeft te worden gehouden met cumulatie van geluid die optreedt bij het tegelijkertijd proefdraaien van verschillende vliegtuigen op verschillende proefdraaiplaatsen. Gesteld wordt dat de kans dat er twee of meer proefdraaiplaatsen tegelijkertijd in gebruik zijn gering is. Maar deze stelling wordt niet onderbouwd en komt, gelet op het toenemende vliegverkeer en de bestaande 13 proefdraaiplaatsen, als onjuist en onvoldoende gemotiveerd over. Met deze cumulatie dient derhalve wel rekening te worden gehouden.
31. Alle proefdraai-activiteiten, inclusief de 12 luidruchtigste dagen, het grondlawaai en de vluchtvoorbereiding moeten onder de zonering vallen.

De bezwaren van de N.V. Luchthaven Schiphol komen in hoofdzaak op het volgende neer.

32. De 55 dB(A)-contour op de zonekaart is niet geheel juist aangegeven nabij de Schinkelpolder en het Amsterdamse Bos.
33. Op bladzijde 6, vijfde alinea, van de toelichting op de ontwerp-zone wordt gesteld, dat de holdings 19L, 01L, 01R, 24 en 17 minder dan 12 maal per jaar gebruikt worden. Opgemerkt moet worden dat er geen holding 17 bestaat; indien hier bedoeld zou zijn holding 27, zou dat onjuist zijn, daar holding 27 intensief gebruikt wordt. Voor een correcte weergave zou gesteld moeten worden dat de holdings 19L, 01L, 01R en 24 elk minder dan 12 keer per jaar worden gebruikt.
- Op bladzijde 9, derde alinea, worden bij de in de toekomst te gebruiken holdings (i.e. elk vaker dan 12 maal per jaar) slechts de holdings 27 en 14 genoemd. Hier dienen echter ook de holdings 09 en Centrum (Noord en Zuid) te worden genoemd. Als slechts incidenteel te gebruiken holdings (elk minder dan 12 maal per jaar) worden ten onrechte ook genoemd de holdings 09 en Centrum (Noord en Zuid).
- De tekst stelt dat op genoemde holdings "proefdraaien slechts tot een maximum van 12 keer per jaar" wordt toegestaan. Deze weergave is minder juist en strookt ook niet met de afbakening, zoals deze reeds in de concept-voorschriften voor de Wet geluidhinder-vergunning is opgenomen.

34. Op bladzijde 8 van de toelichting op de ontwerp-zone is sprake van een emissievermindering bij Fokker. Deze vermindering is reeds verwerkt in de ontwerp-zone. Dit moet duidelijker worden aangegeven om verwarring te voorkomen.

De bezwaren van Milieu Actief in Amstelveen komen in hoofdzaak op het volgende neer.

35. In de ontwerp-zone is niet aangegeven hoe de handhaving van de 50- en de 55 dB(A)-contouren met inachtneming van de in de Wet geluidhinder vastgelegde nachtperiode zal plaatsvinden.
36. De recreatiemogelijkheden in het Amsterdamse Bos worden opgeofferd. Met name op zaterdag en zondag moet hier de geluidsbelasting lager zijn.
37. In de ontwerp-zone staat aangegeven dat de zone eventueel verkleind kan worden. Hoe dit moet gebeuren staat ten onrechte niet vermeld.
38. Bij de berekeningen van de geluidscontouren is ten onrechte de op twaalf na lawaaiigste dag als uitgangspunt genomen.
39. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de cumulatie van geluidhinder.
40. Als er meer mag worden proefgedraaid tussen 23.00 en 24.00 uur en tussen 05.00 en 07.00 uur, komt een goede handhaving als bedoeld in bezwaar nr. 35 in gevaar.

De bezwaren van de Vereniging Geus komen in hoofdzaak op het volgende neer.

41. Alle soorten geluidhinder, dus ook het vliegtuiglawaai dat in de Luchtvaartwet wordt geregeld, zouden onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder moeten vallen en bij de zonering moeten worden betrokken.
42. De procedure tot vaststelling van de geluidszone zou moeten geschieden op basis van de integrale milieu effect rapportage.
43. Het proefdraaien op de holdings van de Aalsmeerbaan en de Amstelveenbaan moet worden uitgesloten.
44. Alle proefdraai-activiteiten moeten onder de zonering vallen, inclusief die op de 12 luidruchtigste dagen, het grondlawaai en de vluchtvoorbereiding.
45. De ontwerp-zone moet worden ingekrompen en dient een tijdelijk karakter te hebben.
46. De naleving van de zone moet worden gecontroleerd door een onafhankelijke instelling met behulp van vaste meetpunten. Overtredingen moeten worden gepubliceerd en er moeten sancties worden vastgesteld voor overtreeders.

De bezwaren van de Stichting Natuur en Milieu komen in hoofdzaak op het volgende neer.

47. De zone moet minstens het gehele gebied omvatten binnen de actuele 50 dB(A)-contour, rekening houdend met de rechtsgeldige vergunningen. De huidige geluidsbelasting, waarop de ontwerp-zone mede is gebaseerd, wordt sterk onderschat omdat ander grondlawaai dan proefdraaien en de twaalf meest lawaaiige dagen van elke proefdraaiplaats buiten beschouwing blijven.
48. De omvang van de zone na de sanering kan kleiner zijn dan thans wordt aangenomen. Het is zaak in een vroeg stadium hierover overeenstemming te bereiken met de betrokken bedrijven.
49. Anticipatie op een kleinere zone ten behoeve van de woningbouw in Sloten kan eerst geschieden, indien er harde garanties bestaan over het daadwerkelijk realiseren van de vermindering van de geluidsbelasting aldaar.

De bezwaren van de Buurtvereniging Nieuwe Meer komen in hoofdzaak op het volgende neer.

50. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met cumulatie van geluidhinder.
51. Uitgaande van het saneringsbeleid van de provincie, wat neerkomt op een uitstervingsbeleid van bepaalde buurten, zal de geluidhinder nog de komende dertig jaar voortduren.
52. Cumulatie van geluidhinder moet worden voorkomen door het gebruik van een dienstregeling voor holdings.
53. Bij de berekening van geluidhinder is ten onrechte de op twaalf na lawaaiigste dag als uitgangspunt genomen.
54. In het kader van de Wet geluidhinder duurt de nacht van 23.00 uur tot 07.00 uur. Het korter maken van de nachtperiode om zodoende de met 10 dB verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau minder van invloed te doen zijn op de geluidscontouren, is een aanslag op de gezondheid van een groot deel van de bevolking.
55. De mogelijkheid moet worden geboden om bij het beoordelen van saneringsresultaten danwel kleinschalige woningbouw met ontheffing ter plaatse de gevelbelasting enige tijd te meten.

Het bezwaar van de Kiesvereniging Groen Amsterdam komt in hoofdzaak op het volgende neer.

56. De geluidszone dient te worden gebaseerd op de actuele 50 dB(A)-contour. De actuele geluidsbelasting is echter groter dan in de ontwerp-zone staat aangegeven. De zone dient dan ook groter te worden vastgesteld. Op deze wijze kan worden voorkomen dat achteraf blijkt dat de zone te klein is als de verwachte afname van de geluidsbelasting niet zal optreden.



Met betrekking tot de onder 1, 19 en 24 genoemde bezwaren merken Wij op dat uit onderzoek is gebleken dat verplaatsing, een andere inrichting en nadere afscherming van de proefdraaiplaats niet mogelijk zijn. Daarom achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot de onder 2, 3, 18, 28, 37, en 45 genoemde bezwaren overwegen Wij, dat in opdracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer na realisatie van de nieuwe, afgeschermd proefdraaiplaats een evaluatie-onderzoek van de geluidszone zal plaatsvinden. De geluidszone kan op grond van artikel 61, eerste lid, van de Wet geluidhinder bij vaststelling of herziening van de betreffende bestemmingsplannen worden gewijzigd, indien uit het evaluatie-onderzoek zou blijken dat met een kleinere zone kan worden volstaan of dat de geluidszone niet ruim genoeg is. Gelet op het vorenstaande achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot de onder 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 18, 20, 21, 32, 35, 43, 46, 48, 49, 51, 52 en 55 genoemde bezwaren overwegen Wij dat deze als zodanig geen betrekking hebben op de vaststelling van de geluidszone. Derhalve achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot de onder 5, 15, 16, 23, 25, 26, 27, 30, 31, 38, 39, 40, 41, 44, 47, 50, 53, 54 en 56 overwegen Wij dat het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het Meet- en rekenvoorschrift hoofdstuk V Wet geluidhinder (Stcrt. 1982, 161) en is uitgevoerd conform de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai", ICG-rapport IL-HR-13-01. Wij menen derhalve dat er geen aanleiding is om aan de juistheid van de uitkomst van het akoestisch onderzoek te twijfelen. Derhalve achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot de onder 13, 14, 22 en 42 genoemde bezwaren merken Wij op dat met betrekking tot de totstandkoming van de onderhavige geluidszone de procedure van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder is gevolgd. De Wet geluidhinder biedt niet de mogelijkheid van deze procedure af te wijken. Derhalve achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot het onder 29 genoemde bezwaar overwegen Wij dat de geluidemissie van wachtende en taxiënde, alsmede van startende en landende vliegtuigen niet onder de werkings-sfeer van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder valt. Derhalve achten Wij dit bezwaar ongegrond.

Met betrekking tot de onder 33 en 34 genoemde bezwaren overwegen Wij dat deze betrekking hebben op de toelichting en niet op de ontwerp-zone, waarvan de vaststelling hier aan de orde is. Derhalve achten Wij deze bezwaren ongegrond.

Met betrekking tot het onder 36 genoemde bezwaar betreffende de geluidsgevoeligheid van het Amsterdamse Bos, merken Wij op dat in artikel 4 van het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen (Stb. 1989, 381) een limitatieve opsomming is gegeven van de andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen. Bestemmingen als die gegeven aan het Amsterdamse Bos zijn daar niet bij. Daarom achten Wij dit bezwaar ongegrond.

Ambtshalve overwegen Wij, dat de ontwerp-zonekaart zoals die ter inzage heeft gelegen, als gevolg van technische onvolkomenheden en een te kleine schaal ondoelmatig is. Om die reden geschiedt de vaststelling van deze geluidszone aan de hand van een nieuwe kaart, schaal 1:10.000.

#### Beslissing

Gezien de Wet geluidhinder en de Wet op de Ruimtelijke Ordening hebben Wij goedgevonden en verstaan:  
een geluidszone vast te stellen rond het bedrijventerrein "Schiphol-Oost" gelegen binnen de gemeente Haarlemmermeer, zoals nader aangegeven op de bij dit besluit behorende kaart.

Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is belast met de uitvoering van dit besluit.

's-Gravenhage, 20 augustus 1992

w.g. BEATRIX

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

w.g. J.G.M. Alders

Overeenkomstig het oorspronkelijke,  
De Chef Kabinetszaken,

*W. C. van der ...*

KOPIE DGM