Verslag over 2021

Klankbordgroep Schiphol/A1 (A6)

✓ Activiteiten, bevindingen, aanbevelingen

✓ Vliegverkeer

✓ Wegverkeer

✓ Bijlagen

https://www.minderhindergooisemeren.nl/
info@minderhindergooisemeren.nl

Dit document is geschikt om dubbelzijdig afgedrukt te worden.

Inhoudsopgave

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen 5
Groei van Schiphol is niet langer vanzelfsprekend 5
Ons jaarverslag 2021 6
Onze inzet en aanbevelingen 7
Luchtverkeer 9
Schipholregio 9
Gooise Meren 9
Muiden 10
Muiderberg 11
Naarden 12
Bussum 13
Buurgemeenten 13
Wegverkeer en luchtkwaliteit 15
Zonnegeluidswal Naarderwoonbos 15
Overlast motoren en sportwagens 16
Schone Lucht Akkoord 16
Ontwikkelingen Nederlandse Luchtvaart 17
Maximaal 350.000 Schipholvluchten zijn genoeg voor Nederlandse economie 17
Luchtvaartnota 2020 – 2050 18
Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening 18
Toenemende weerstand tegen verdere groei Schiphol 18
Omgevingsraad Schiphol, Bestuurlijke Regie Schiphol en Maatschappelijke Raad Schiphol 19
Alternatieve klachtensite 19
Klankbordgroep 21
Achtergrond en doelstellingen van de klankbordgroep 21
Een groeiende groep van sympathisanten en een vaste kern van leden 21
Betrokkenheid bij netwerk van burgerinitiatieven en belangenorganisaties 22
Inzet en activiteiten van de klankbordgroep in 2021 22
Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en buurgemeenten 23
Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2021 en 2019 tot 4,5 km hoogte 24
Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2021 en 2019 27
Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio 28

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen

Groei van Schiphol is niet langer vanzelfsprekend

Het herstel van de luchtvaart in Nederland na de corona gerelateerde beperkingen begint zich duidelijk af te tekenen. De aantallen klachten en melders van klachten in de Schipholregio en onze gemeente nemen dan ook duidelijk toe, net als de spontane aanwas (bijna 20%) van sympathisanten bij de Klankbordgroep Minder Hinder Gooise Meren. Aan het einde van het gebruiksjaar 2021 zien we zelfs dat het verschil met dezelfde periode in het pre-corona jaar 2019 nagenoeg geheel is verdwenen. En dat terwijl 2019 een absoluut piekjaar in het aantal vliegbewegingen en het aantal klachten van omwonenden is geweest. Dat grote aantal vluchten heeft een onacceptabele invloed op de gezondheid, leefbaarheid, woningbouw, veiligheid, het milieu en klimaat in de drukbevolkte randstad, niet in de laatste plaats in onze gemeente en regio.

Het snelle herstel van de luchtvaart is mogelijk door het groeibeleid van de Nederlandse overheid van de afgelopen jaren. Van het laatste kabinet mocht de luchtvaart blijven groeien, aanvankelijk ongebreideld als 'motor van de Nederlandse economie', later moest Schiphol groei 'verdienen'. De luchthaven klom naar 500.000 starts en landingen per jaar en in de Luchtvaartnota stonden vorig jaar zelfs 650.00 vluchten per jaar in 2030 en 800.000 in 2050.

Maar die groei is niet langer vanzelfsprekend in het politieke debat over Schiphol en dat heeft te maken met de complexe problemen rond de (natuur)vergunningen van de luchthaven en het gebrek aan regelgeving rond Schiphol. Zonder natuurvergunning kan geen nieuw luchthavenverkeersbesluit (LVB) worden genomen. In een LVB staat onder meer hoeveel vluchten jaarlijks mogen plaatsvinden. Het besluit voor Schiphol is verlopen; in het nieuwe staan ook regels om de hinder te beperken. Maar dat is nog steeds niet aangenomen. Het heeft geleid tot een onzekere, 'wetteloze' situatie voor omwonenden en voor Schiphol. Toezichthouder ILT is gedwongen om de vele overtredingen te gedogen. Dat gebeurt al sinds 2015 en dat is ook volgens de ILT veel te lang. De kwestie is actueel door een rechtszaak die een groep Aalsmeerders, de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, afgelopen jaar heeft aangespannen. Als de rechter die klagers gelijk geeft, slaat dat de bodem weg onder het gedoogbeleid van de ILT en moet er teruggevallen worden op de oude regelgeving die bepaalt dat Schiphol tussen 420.000 en 430.000 vluchten mag uitvoeren, bijna een vijfde minder dan in het piekjaar 2019.

> **Inwoner Bussum**
>
> Zo erg als het vandaag is heb ik zelden meegemaakt. Achter elkaar door. Vrijwel zonder pauzes. Het ene toestel na het andere. Het idee laat me aan het einde van de dag niet los dat er honderden toestellen over zijn gekomen... Laag en met veel herrie. Met veel fijn stof. Het geeft zorgen en stress èn verwondering over de vraag waarom niet veel meer mensen zich er druk over maken. Omdat ze zich niet realiseren wat er aan de hand is? Het zogenaamd niet horen? Afhankelijk zijn van Schiphol? Zich niet realiseren wat alleen al dat vrijwel permanente geluid met je lijf doet? Is wat we vandaag, deze zondag de 17 e oktober meemaken, het nieuwe normaal? Dit kan toch niet?
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Met het aantreden van het nieuwe kabinet worden er voor het eerst maatregelen besproken die een oplossing voor deze impasse kunnen bieden. Daarbij gaat het in Den Haag nu eerder over de lasten dan de lusten van vliegen: de klimaateffecten, geluidsoverlast en beperkte ruimte voor woningbouw. En in navolging van de oproepen van bewoners-, milieu- en actiegroepen lijkt het nu ook tot de landelijke politiek door te dringen dat minder vliegen als optie niet langer uitgesloten kan worden. Dat is de aanleiding voor het groeiende debat over het economische belang van Schiphol. Direct en indirect zorgen Schiphol en het netwerk van internationale bestemmingen van de KLM voor werkgelegenheid. Maar door de 'hub and spoke' strategie van KLM en Schiphol draait dat netwerk in toenemende mate om transferpassagiers. Zij voeden het netwerk maar leveren Nederland economisch gezien niet meer op

dan een sporadische aankoop van koffie of een broodje op de luchthaven. Bovendien landt en stijgt een transferpassagier twee keer: de reden dat Schiphol zo'n hoog aantal vliegbewegingen nodig heeft.

Inmiddels blijkt uit diverse publicaties van gerenommeerde instituten en andere deskundigen dat door een optimaler gebruik van Schiphol het aantal vliegbewegingen beperkt kan blijven tot 350.000 zonder afbreuk te doen aan de economische betekenis van Schiphol. Voor het nieuwe kabinet ligt er een belangrijke taak om het vertrouwen van burgers als het gaat om een handhaafbaar luchtvaartbeleid terug te winnen door eerlijk te zijn over de voor Nederland noodzakelijke omvang van de luchtvaart.

> **Inwoner Muiderberg**
>
> Om 05:00 begonnen met lawaai. Nu nog bezig. Dus niet meer slapen!
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Maar ook ons gemeentebestuur heeft een belangrijke rol te spelen bij het laten zien aan inwoners dat hun klachten en zorgen serieus genomen worden. De besluitvorming over luchtvaart en de inbreng daarbij van provincies en gemeentes vindt nu nog achter gesloten deuren plaats zonder openbaar debat met democratisch gekozen volksvertegenwoordigers. Gezien de grote impact van het Schiphol vliegverkeer voor veel inwoners moet deze besluitvorming en het debat daarover in alle openbaarheid plaatsvinden. De klankbordgroep roept het gemeentebestuur en de lokale politieke vertegenwoordigers daarom op om de Rijksoverheid en de landelijke politieke partijen aan te spreken op de noodzaak van meer transparantie bij de weging van de positieve en negatieve effecten van het grote aantal vliegbewegingen en de effectiviteit van beschermende maatregelen. Inclusief de noodzaak van individuele rechtsbescherming tegen vliegoverlast, die vergelijkbaar is met die voor wegverkeer, spoor en industrie. Er moeten wetenschappelijke onderbouwde normen voor leefbaarheid, gezondheid en veiligheid komen om burgers in de dichtbevolkte randstad voldoende bescherming te bieden.

Ons jaarverslag 2021

Met dit jaarverslag wil de klankbordgroep de gemeentebestuurders ondersteunen bij het aanspreken van de rijksoverheid en de luchtvaartsector op een betere (rechts)bescherming voor burgers. Om te beginnen met een overzicht van de ondervonden overlast van het Schiphol vliegverkeer in onze gemeente en regio in het afgelopen gebruiksjaar van Schiphol. Duidelijk is dat het aantal klachten en melders van klachten navenant is toegenomen met de sterke groei van het vliegverkeer, waarbij vooral de toename van het aantal klachten over nachtvluchten opvalt. Dat geldt voor alle kernen van Gooise Meren en onze buurgemeenten, maar in het bijzonder voor Muiden en Muiderberg, waar het percentage vluchten onder de 1.000 m gestaag toeneemt.

> **Inwoner Naarden**
>
> We kunnen onze tv niet verstaan ivm laag overvliegende vliegtuigen!
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Ook in dit jaarverslag besteden wij aandacht aan de ontwikkelingen in de Nederlandse luchtvaart die bepalend zijn voor de toekomst van Schiphol en de manier waarop de hinder van het vliegverkeer beperkt kan worden. Om te beginnen aan de publicaties van gerenommeerde instituten en deskundigen die laten zien dat door een optimaler gebruik van Schiphol het aantal vliegbewegingen beperkt kan blijven tot 350.000 per jaar, zonder afbreuk te doen aan de economische betekenis van Schiphol. Maar ook besteden we aandacht aan de voortgang van de luchtruimherziening, de toekomstige Maatschappelijke Raad Schiphol die de voormalige Omgevingsraad moet vervangen en een alternatief meldpunt voor klachten over het Schiphol vliegverkeer. Voor het snelwegverkeer behandelen wij het inwonersinitiatief voor een zonnegeluidswal langs de A1 ter hoogte van het Naarderwoonbos, dat financieel en ambtelijk door de gemeente wordt ondersteund en de overlast die berijders van motoren en sportwagens op de binnenwegen veroorzaken.

Tenslotte lichten we in dit verslag kort de achtergrond en doelstellingen van de klankbordgroep toe, inclusief het netwerk van burgerinitiatieven en belangenorganisaties waar wij betrokken bij zijn.

Onze inzet en aanbevelingen

Samen met de groeiende groep verontruste inwoners vraagt de klankbordgroep op de eerste plaats aandacht voor de bescherming van onze leefomgeving tegen de overmatige geluids- en milieuoverlast van de vlieg- en snelwegen boven en door Gooise Meren.

Om de overlast van het vliegverkeer terug te dringen, biedt de onderhanden luchtvaartherziening de volgende kansen:

- Het mogelijk maken van vliegprocedures waarmee de geluidsbelasting en milieubelasting in de directe omgeving van Schiphol gereduceerd kunnen worden, zoals:
  - toepassing van de geluidsarme CDA landingsprocedure (Continuing Decending Approach), waarbij vanaf grotere hoogte met minimaal motorvermogen met een constante dalingshoek op de landingsbaan wordt aangevlogen;
  - uitvoering van een onafhankelijk onderzoek naar de minst geluidsbelastend startprocedure, te weten NDAP 1 of 2 of andere, zoals de zogenaamde CCO (Continuous Climb Operations), waarbij het vliegtuig in één rechte lijn naar de kruishoogte klimt.
- Het beperken van het aantal vliegbewegingen op Schiphol tot maximaal 350.000 vliegbewegingen door:
  - het opheffen van rechtstreekse bestemmingen die niet of nauwelijks voor de Nederlandse economie van betekenis zijn;
  - het beprijzen van de schadelijk effecten van luchtvaart door het invoeren van milieuheffingen;
  - een betere aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen ter vervanging van korte vluchten binnen Europa.

Om verdere aantasting van de leefbaarheid in Gooise Meren door het toenemende verkeer op de snelwegen A1 en A6 te voorkomen, dringt de klankbordgroep er bij het gemeentebestuur op aan om in gesprek te gaan met Rijkswaterstaat en/of andere externe partijen met als doel:

- Het onderzoeken van de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen om de geluidsbelasting van de snelwegen A1 en A6 ter hoogte van Muiderberg en Muiden te reduceren, zodat ook bij overschrijding van de geprognotiseerde verkeersvolumes de wettelijk maximaal toelaatbare waardes niet worden overschreden.
- Geluidsmetingen uit te voeren in de Keverdijk-Thijssepark-Vierhoven (KTV) buurt om de geluidsbelasting van de A1 vast te stellen en er voor zorgen dat de realisatie van de zonnegeluidswal ter hoogte van het Naarderwoonbos in de KVT-buurt niet tot een hogere geluidsbelasting leidt.
- Het onderzoeken van mogelijkheden om de overlast door motoren en sportwagens te beperken en zich aan te sluiten bij de gemeentes die onder aanvoering van de gemeente Bergen met de rijksoverheid in gesprek zijn over verruiming van de bevoegdheden om die overlast te kunnen beperken.

Voor het inzichtelijk maken van de luchtkwaliteit in onze gemeente en het in kaart kunnen brengen van maatregelen om lokaal de luchtvervuiling te verminderen, dringt de klankbordgroep er bij het gemeentebestuur op aan om:

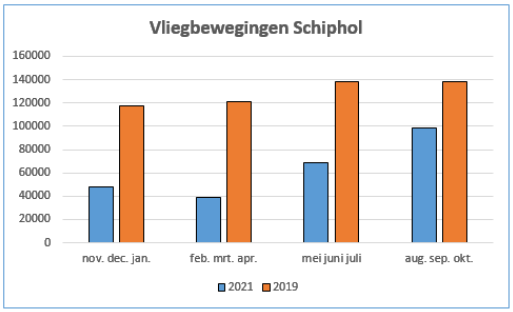
- Het Schone Lucht Akkoord te ondertekenen waarin de Rijksoverheid, provincies en een groot aantal gemeenten zich tot doel hebben gesteld om de gezondheidsschade van luchtvervuiling de komende 10 jaar met minimaal 50% te verminderen, onder meer door het betrekken van burgers en bedrijven bij het lokaal meten van de luchtkwaliteit.

- De mogelijkheden om deel te nemen aan het Project Hollandse Luchten van de provincie Noord-Holland te onderzoeken, met als doel om samen met bewoners(verenigingen) actief de lokale luchtkwaliteit te meten en de bewustwording daarover te vergroten.

Luchtverkeer

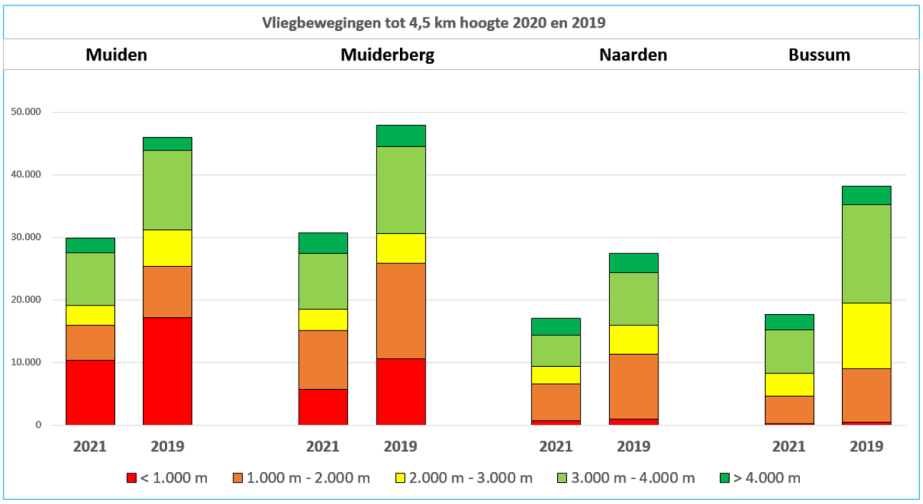
Schipholregio

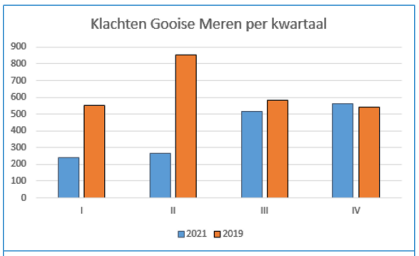
In het gebruiksjaar 2021, dat van 1 november 2020 t/m 31 oktober 2021 loopt, lag het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol op 254.290. Dit is minder dan de helft van 2019, toen het luchtverkeer in de précorona tijd nog op volle sterkte was. In het derde en vierde kwartaal van 2021 begon het luchtverkeer weer aan te trekken en in het vierde kwartaal was het luchtverkeer alweer 71% van het niveau uit 2019.

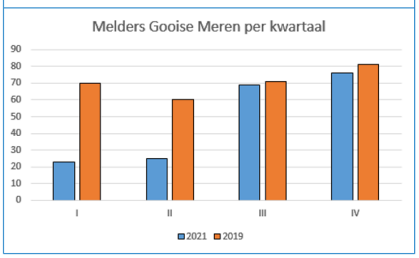


Dit is ook terug te zien in de aantallen klachten en melders van klachten. In het vierde kwartaal lag het aantal klachten op hetzelfde niveau als in 2019[1] en het aantal melders op 74%.

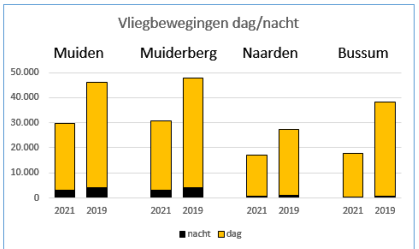
Gooise Meren

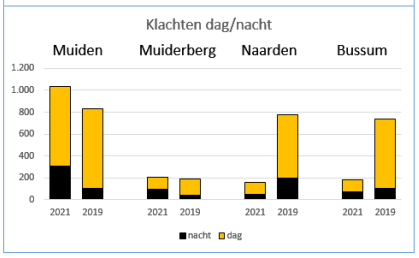






Het aantal vliegbewegingen boven Gooise Meren was over het hele jaar 35% (Muiden) tot 54% (Bussum) van het aantal vliegbewegingen in 2019. Ook hier is te zien dat het luchtverkeer in het derde en vierde kwartaal weer sterk begon aan te trekken. In het vierde kwartaal was, met uitzondering van Bussum, het luchtverkeer weer bijna op het niveau van 2019. Dit is terug te zien in de aantallen klachten en melders van klachten.

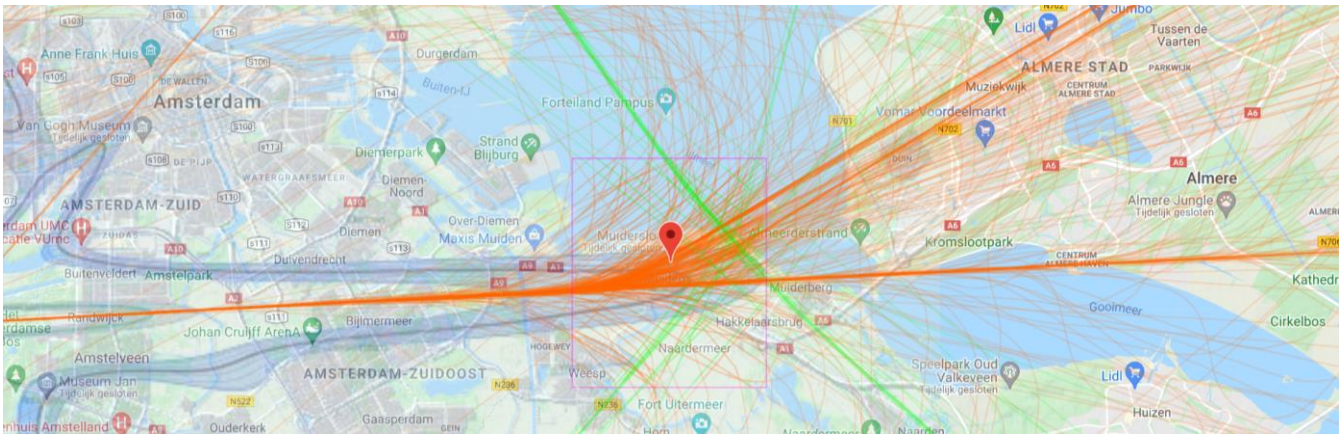




In alle vier de plaatsen in Gooise Meren was de afname van het aantal nachtvluchten minder dan van de dagvluchten. Het aantal klachten over nachtvluchten nam in Muiden en Muiderberg zelfs toe. Mogelijk is dat het gevolg van meer nachtelijke vrachtvluchten met grote, zware toestellen. Gemiddeld veroorzaken 100 nachtvluchten 8,7 klachten; 100 dagvluchten veroorzaken gemiddeld 1,1 klacht.

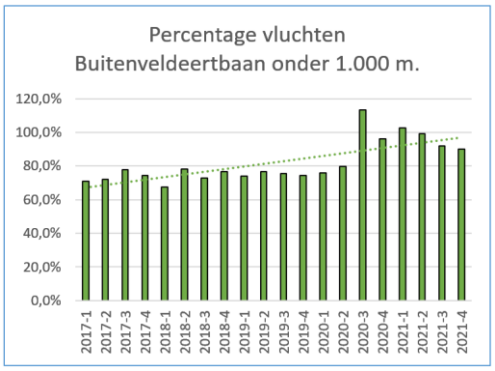
[1] In de kwartaalrapportages van BAS, waar deze cijfers aan ontleend zijn, worden de zogenaamde veelmelders (personen die op jaarbasis meer dan 500 klachten indienen), **niet** uit de cijfers verwijderd. Als een klein aantal personen een zeer groot aantal klachten indient, kan dat het algemene beeld vertekenen.

Muiden



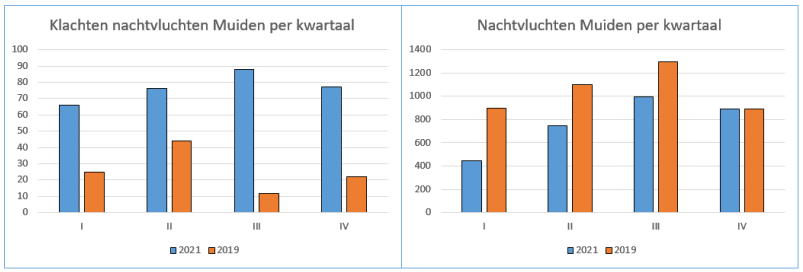
***Muiden**, 357 vliegbewegingen op 22 oktober 2021, dalend verkeer naar de Buitenveldertbaan*

Het aantal landingen op de Buitenveldertbaan, dat in deze plaats de meeste hinder veroorzaakt, was met 10.947 minder dan de helft van 2019. Het leeuwendeel van deze landingen passeert Muiden tussen 1.500 m en 600 meter hoogte. Maar het aantal vluchten onder de 1.000 meter nam minder sterk af dan het aantal landingen op de Buitenveldertbaan, namelijk met 40%. Het percentage vluchten onder de 1.000 meter van het dalend verkeer naar de Buitenveldertbaan neemt al jaren gestaag toe, wat met de beleving van de inwoners van Muiden overeenkomt.

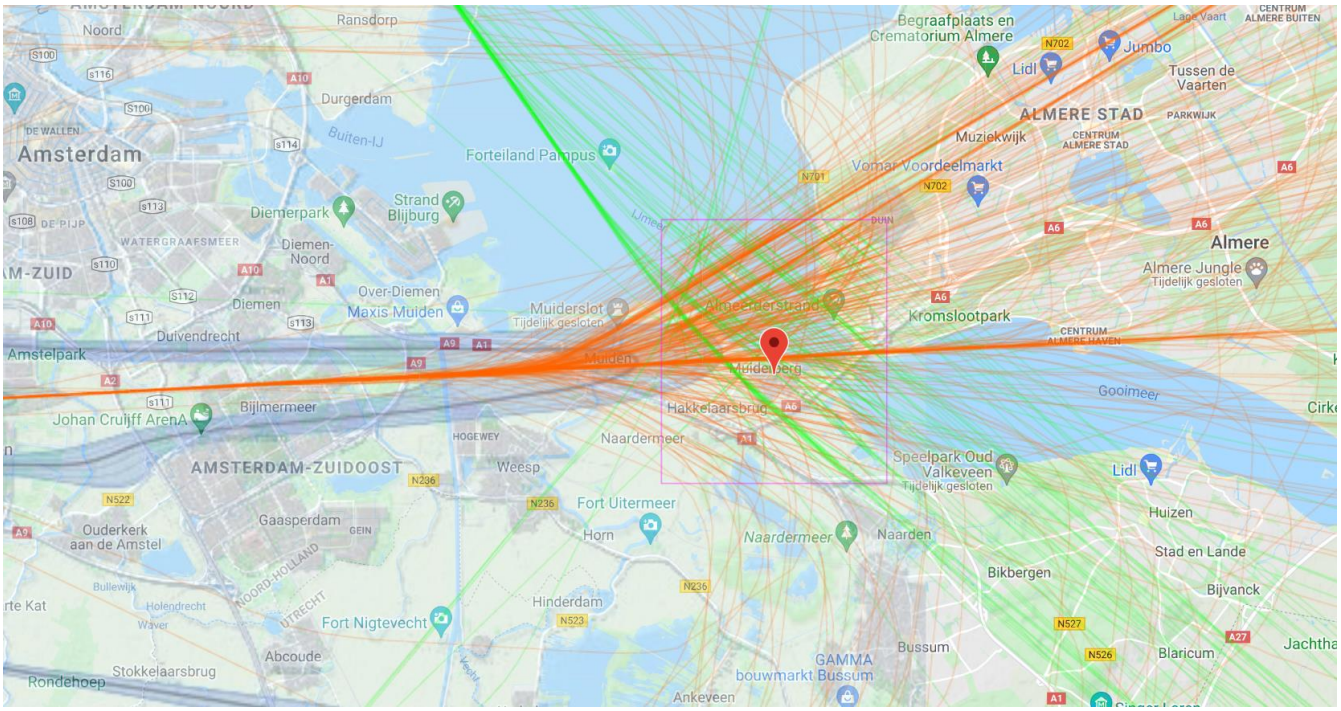


Ondanks een afname van 35% van het totaal aantal vliegbewegingen ten opzichte van 2019, bleef het gemiddeld aantal melders van klachten nagenoeg gelijk en nam het aantal klachten met 204 (+25%) toe tot 1.035. Deze toename is geheel toe te schrijven aan klachten over nachtvluchten, die van 103 in 2019 toenamen met 204 tot 307 in 2021. Het aantal klachten over dagvluchten bleef met 728 exact gelijk.

Het aantal nachtvluchten nam in 2021 met 27% af, wat relatief minder is dan de afname van het aantal dagvluchten (-36%). Desondanks wordt er over nachtvluchten meer geklaagd, wat vermoedelijk het gevolg is van meer nachtelijk vrachtverkeer met zware, meer geluid producerende toestellen.



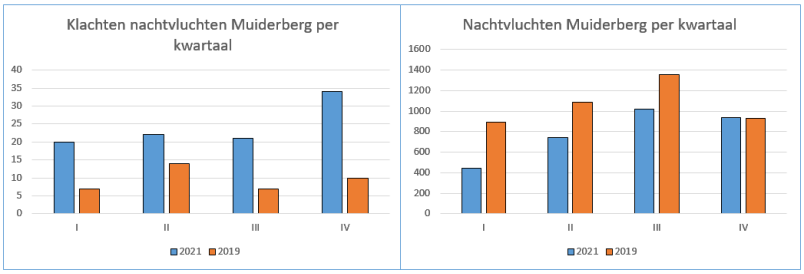
Muiderberg



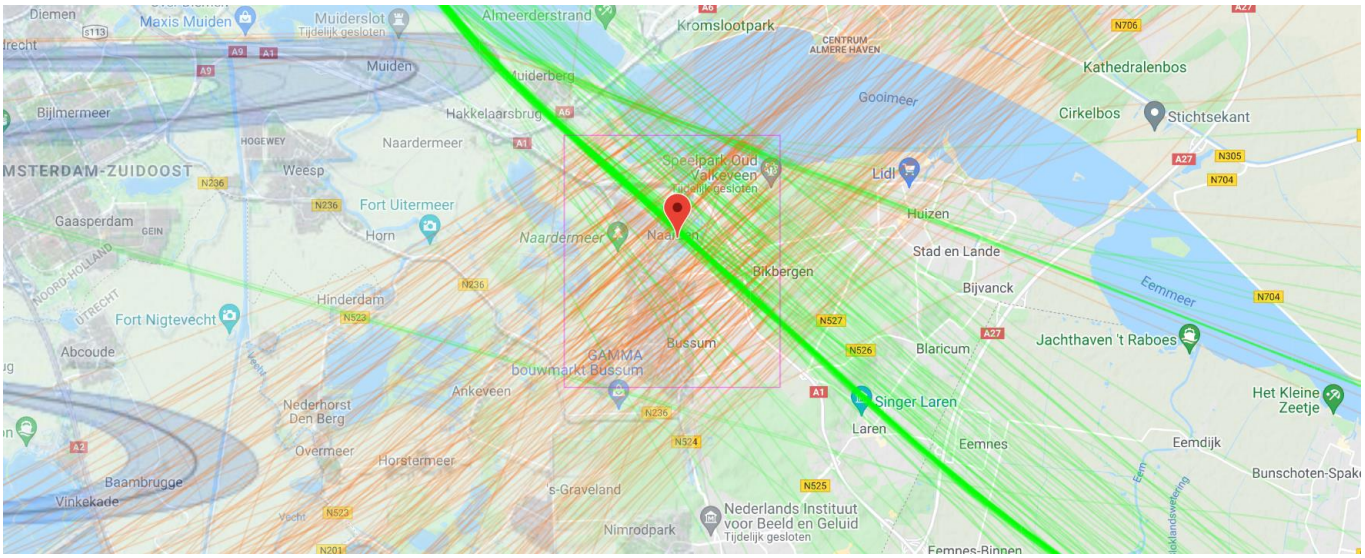
Muiderberg, *333 vliegbewegingen op 16 augustus 2021, dalend verkeer naar de Buitenveldertbaan (rood) en stijgend verkeer vanaf Polder- en Zwanenburgbaan naar het zuidoosten (groen)*

Ook deze plaats ondervindt de meeste hinder van landingen op de Buitenveldertlaan en daarnaast van het op ca 2.000 m dalende verkeer uit het noordoosten naar de Kaag- en Aalsmeerbaan. Ook in deze plaats nam ondanks een afname van het totaal aantal vluchten ten opzichte van 2019 (-36%) het aantal klachten niet af maar juist toe tot 207 (+10%). Het gemiddeld aantal melders van klachten nam wel af (- 39%).

Het aantal nachtvluchten nam met 26% af, wat relatief minder was dan de afname van het aantal dagvluchten (- 37%). Ook in Muiderberg werd meer over nachtvluchten geklaagd (+ 155%), terwijl het aantal klachten over dagvluchten afnam (-27%).



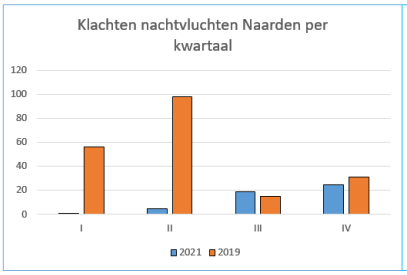
Naarden

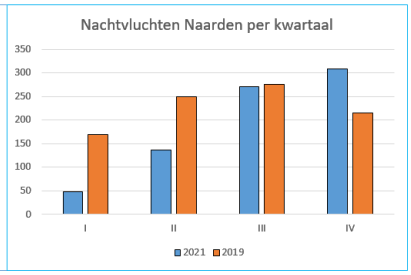


***Naarden**, 275 vliegbewegingen op 6 september 2021; stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer naar zuidwesten naar Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)*

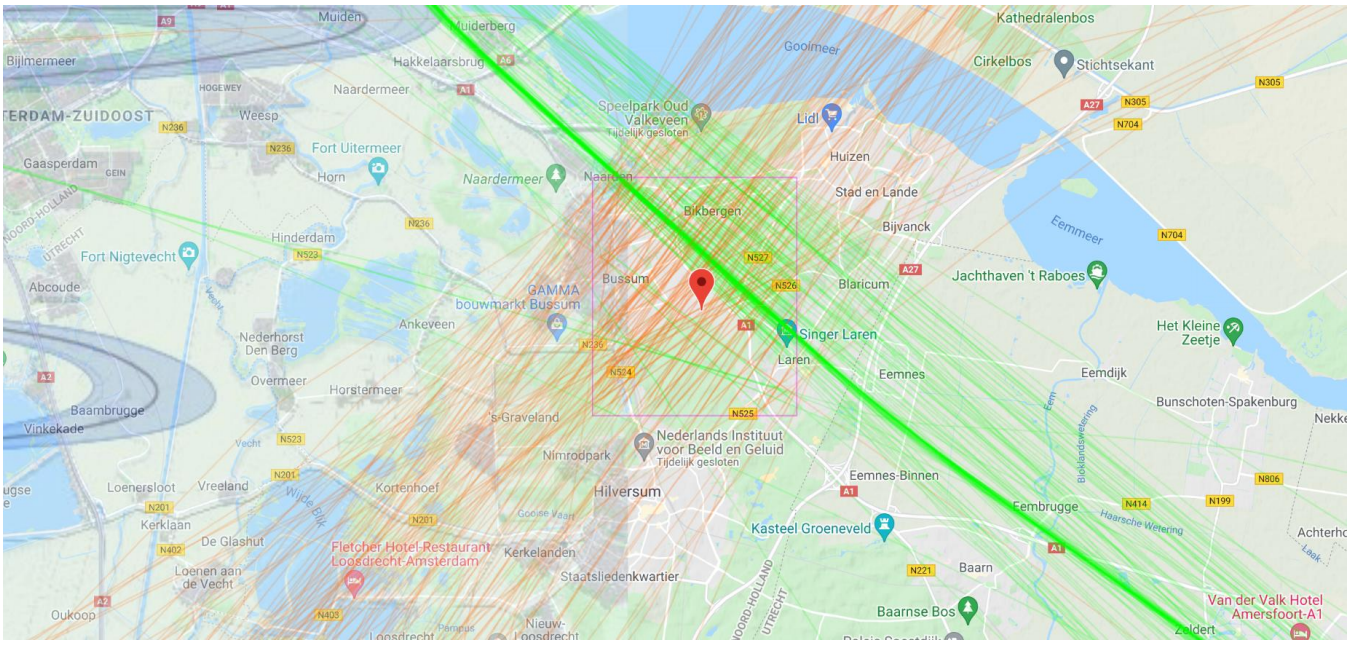
Deze plaats ligt onder de vertrekroutes van de Polder- en Zwanenburgbaan en onder de aanvliegroutes van de Kaag- en Aalsmeerbaan. In 2021 passeerden hier over het hele jaar 38% minder vliegtuigen dan in 2019, maar in het vierde kwartaal lag het aantal vluchten alweer boven dat van 2019. Vooral de nachtvluchten waren met 43% sterk toegenomen. Het verband tussen vliegbewegingen en gerapporteerde overlast komt goed tot uiting. In het eerste kwartaal was er slechts één bewoner die twee klachten had ingediend; in het vierde kwartaal waren het 14 melders van klachten die 92 klachten hebben ingediend; bijna evenveel als in 2019.

Het aantal klachten over nachtvluchten nam echter minder sterk toe dan het aantal nachtvluchten. In 2019 werden per melder van klachten relatief veel klachten ingediend, wat deze afname verklaart.





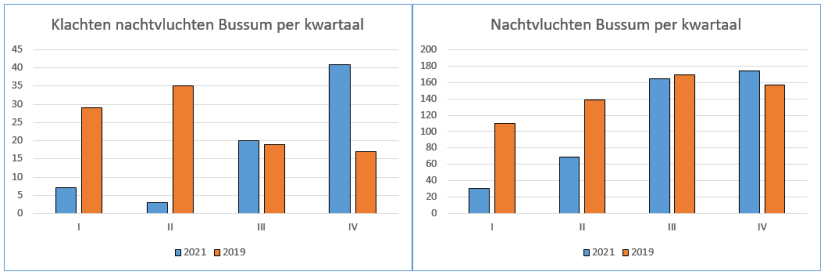
Bussum



***Bussum,** 218 vliegbewegingen op 15 oktober 2021; stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer naar zuidwesten naar Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)*

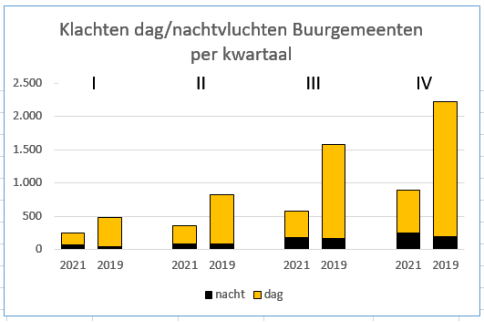
Deze plaats ondervindt meestal de meeste hinder van het vertrekkende verkeer van de Aalsmeerbaan, gevolgd door het vertrekkende verkeer van de Kaagbaan dat iets hoger over komt, en het uit het noordoosten dalende verkeer naar Kaag- en Aalsmeerbaan. Vertrekkend verkeer afkomstig van de Buitenveldertbaan heeft de minste gelegenheid gehad om te klimmen en is het meest hoorbaar. In augustus 2021 was er langdurig sprake van wind uit noordelijke richtingen, dat dalend verkeer uit het noordoosten en stijgend verkeer uit het noordwesten tot gevolg had. Het dalende verkeer uit het noordoosten vloog boven Bussum onder het stijgende verkeer uit het noordwesten. Dit had tot veel vliegbewegingen per uur tot gevolg, waarover vooral op vliegherrie geklaagd werd. Het totaal aantal vliegbewegingen nam in 2021 met meer dan de helft af, wat de grootste afname binnen Gooise Meren is.

In het vierde kwartaal 2021 lag het aantal dagvluchten nog 21% lager dan in 2019, maar het aantal nachtvluchten was 11% toegenomen ten opzichte van 2019, maar het aantal klachten over nachtvluchten was 2,4 keer hoger dan in 2019.



Buurgemeenten

In onze Buurgemeenten nam over het hele jaar het totaal aantal klachten met 60% af en het gemiddeld aantal melders per kwartaal met 43% ten opzichte van 2019. Maar het aantal klachten over nachtvluchten was elk kwartaal hoger of nagenoeg gelijk aan dat in 2019. In het vierde kwartaal lag het aantal klachten over nachtvluchten 29% hoger dan in 2019. Deze toename komt uit Huizen (+ 210%). In Hilversum daalde het aantal klachten over nachtvluchten (- 56%). In de overige buurgemeenten werd niet of nauwelijks over nachtvluchten geklaagd.



Wegverkeer en luchtkwaliteit

Naast de geluids- en milieuoverlast van het vliegverkeer is voor veel inwoners van Gooise Meren de geluidsbelasting van de snelwegen A1 en A6 die onze gemeente doorkruisen een groeiende zorg. Het gaat daarbij zeker ook om de aantasting van de luchtkwaliteit door al dat wegverkeer. Omdat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de milieubelasting van deze snelwegen, probeert de klankbordgroep de gemeente te bewegen met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan over onderzoeken naar extra maatregelen om de leefomgeving in onze gemeente te beschermen. In navolging van de geluidmetingen die de gemeente op aandringen van de klankbordgroep in 2018 en 2019 heeft laten uitvoeren, heeft de klankbordgroep in 2021 aandacht besteed aan de volgende initiatieven.

Zonnegeluidswal Naarderwoonbos

In de wijk Naarderwoonbos wordt veel geluid- en fijnstofoverlast van de A1 ervaren, omdat er ter hoogte van het Naarderbos geen geluidsschermen of andere geluidswerende voorzieningen zijn. Rijkswaterstaat heeft het Naarderbos als saneringslocatie aangewezen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), waardoor op termijn maatregelen zoals standaard geluidschermen en de aanleg van stil asfalt getroffen zullen worden. Omdat de inwoners van de wijk, die heel dicht op het A1 tracé ligt, de extra bescherming van een geluiddempende wal willen in plaats van een geluid reflecterend scherm, hebben zij zelf een businesscase opgesteld om een zogenaamde zonnegeluidswal te realiseren. Het gaat daarbij om een aarden geluidswal van 10 m hoog die voorzien is van een groot aantal zonnepanelen. De extra kosten die gemoeid zijn met de aanleg van zo'n wal zouden dan (deels) gefinancierd moeten worden door de energieopbrengsten van de zonnecollectoren.

De inwoners hebben Rijkswaterstaat benaderd en hun plan onder de aandacht van het gemeentebestuur gebracht, dat het initiatief ondersteunt en sindsdien samen met de initiatiefnemers optrekt om de zonnegeluidswal mogelijk te maken. Voor de gemeente is dit niet alleen een mooi voorbeeld van burgerparticipatie, het draagt ook bij aan de duurzaamheidsopgave. Voor het gemeentebestuur reden om de extra kosten die benodigd zijn voor het realiseren van de Zonnegeluidswal te financieren, mogelijk met een bijdrage vanuit de provincie.

Een impressie van hoe de zonnegeluidswal eruit kan komen te zien.

Met de zeer ruime financiële steun aan dit bewonersinitiatief laat de gemeente zien dat zij zich inzet voor het beschermen van inwoners tegen de overmatige geluidsoverlast van de Rijkswegen die Gooise Meren doorkruizen en dat wil combineren met vergroening van het talud, een grote wens van veel aanwonenden. Een belangrijke boodschap waar de klankbordgroep zeer blij mee is, niet in de laatste plaats omdat de gemeente daarmee aangezet wordt om zich ook in te zetten voor het beschermen van de andere wijken grenzend aan de snelweg tracés waar inwoners vergelijkbare zorgen hebben.

Zeker is het belangrijk dat de gemeente zich bij het realiseren van de zonnegeluidswal rekenschap geeft van de impact die de weerkaatsing van het snelweggeluid op de zonnepanelen kan hebben in andere wijken die grenzen aan het A1 tracé, in het bijzonder de Keverdijk-Thijssepark-Vierhoven (KTV) buurt. Nu deze buurt eerder niet is meegenomen bij de geluidmetingen die de gemeente in 2018-2019 heeft laten uitvoeren, is het van belang om dergelijke metingen alsnog uit te voeren, zowel voor als na de realisatie van de zonnegeluidswal. De gemeenteraad heeft hiertoe een motie aangenomen en de klankbordgroep volgt de uitvoering daarvan met veel belangstelling.

Overlast motoren en sportwagens

Door de toename van het aantal motoren en sportwagens is de relatief kleine groep die zich niet aan geluids- en snelheidsbeperkingen houdt, in absolute zin een grote groep geworden. Vooral op mooie weekenddagen ontstaat hierdoor veel geluidsoverlast en verkeersonveiligheid. Door capaciteitsproblemen bij de politie vindt nauwelijks handhaving plaats. Dit is bij deze recreanten bekend waardoor zij menen onder en boven de wet te kunnen leven. De klankbordgroep dringt er bij het gemeentebestuur op aan de mogelijkheden voor automatische (snelheids)controles te onderzoeken en zich aan te sluiten bij de gemeentes die onder aanvoering van de gemeente Bergen met de rijksoverheid in gesprek zijn over verruiming van de bevoegdheden om de overlast te kunnen beperken.

Schone Lucht Akkoord

In 2020 heeft een grote groep gemeenten en provincies het Schone Lucht Akkoord met de Rijksoverheid getekend. Het doel van dit akkoord is om de gezondheidsschade van luchtvervuiling de komende 10 jaar met minimaal 50% te verminderen. Deelname is vrijwillig en staat open voor alle gemeenten en provincies in Nederland. Naast de betrokkenheid van kennisinstellingen zoals het RIVM en TNO is er ook budget beschikbaar om maatregelen die de luchtkwaliteit en gezondheid in de deelnemende gemeenten verbeteren, mogelijk te maken. In deze opzet kunnen gemeentes profiteren van kennisdeling tussen overheden, ondersteuning bij de uitwerking en invoering van maatregelen en de mogelijkheid om met innovatieve pilots mee te doen, onder meer bij het betrekken van burgers en bedrijven om lokaal de luchtkwaliteit te meten.

Bron: PDOK, geluidsbelasting rijkswegen

Gooise Meren heeft zich bij dit belangrijke landelijke initiatief nog niet aangesloten, ondanks dat daar alle aanleiding voor is, gezien de ligging van onze gemeente op een kruispunt van belangrijke lucht- en rijkswegen. En zeker ook gezien de zorgen die bij veel inwoners leven over de mate van luchtvervuiling in onze omgeving. Bewustwording over de luchtkwaliteit, zowel bij burgers als bij de gemeente, is van groot belang voor een gezonde leefomgeving en door zich samen met bewoners(verenigingen) in te zetten voor het lokaal meten van de luchtkwaliteit heeft de gemeente een unieke kans om meerdere lokale opgaven te realiseren.

De klankbordgroep heeft eerder met de gemeente over aansluiting bij het project Hollandse Luchten gesproken, dat de provincie Noord-Holland in 2018 in de regio IJmond is begonnen. Op initiatief van de Denktank A27, een bewonersgroep uit Blaricum, is er in 2020 een pilot in de regio Gooi- en Vecht gestart om de luchtkwaliteit te meten met Palmes diffusiebuisjes, met als einddoel om een meetgemeenschap als onderdeel van het project Hollandse luchten te beginnen. Nu voortzetting van dat project onzeker is, kan deelname aan het Schone Lucht Akkoord een platform aan Gooise Meren bieden om te leren van de ervaringen van de provincie in het kader van Hollandse Luchten en eigen meetgroepen op te zetten in samenwerking met actieve bewoners(verenigingen). De klankbordgroep zal hier ook in 2022 op blijven aandringen bij het gemeentebestuur.

Ontwikkelingen Nederlandse Luchtvaart

Maximaal 350.000 Schipholvluchten zijn genoeg voor Nederlandse economie

In 2020 was het luchtverkeer door de coronapandemie sterk gereduceerd en in de loop van 2021 begon dat verkeer weer aan te trekken tot 70% van het niveau van 2019 in het vierde kwartaal. De gerapporteerde overlast in de gehele Schiphol regio hield hiermee gelijke tred. Geluidsoverlast is naast de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder het kankerverwekkende ultra-fijnstof en de gevolgen voor het klimaat, de prijs die de maatschappij moet betalen voor de luchtzijdige bereikbaarheid van Nederland.

> **Inwoner Muiden**
>
> Weer zo vroeg in de ochtend. In het weekend al elke ochtend vroeg tot 's avonds en nu start van de week weer.
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Ook in 2021 laaiden hierover regelmatig discussies op, waarbij het gaat om de vraag of de lasten van luchtvaart, ook wel de externe kosten genoemd, niet de baten overstijgen. Uit diverse publicaties van gerenommeerde instituten en andere deskundigen, kan afgeleid worden dat verdere groei van Schiphol aan het welzijn meer afbreuk doet dan de groei van economische baten in de vorm van werkgelegenheid en winst. Door een optimaler gebruik van Schiphol kan het aantal vliegbewegingen beperkt blijven tot 350.000 per jaar, zonder afbreuk te doen aan de economische betekenis van Schiphol[2]. Hieraan zijn twee voorwaarden verbonden:

a) **Rechtstreekse bestemmingen die niet of nauwelijks voor de Nederlandse economie van betekenis zijn worden opgeheven**.
Uit verschillende studies van het netwerk van bestemmingen[3] is naar voren gekomen dat een derde van de huidige 320 rechtstreekse bestemmingen, zoals Newark, Aguadilla, Punta Canal, Kigali, Atyrau, enz., nagenoeg geheel voor passagiers zijn die Schiphol als overstapluchthaven gebruiken (transferpassagiers). Deze transferpassagiers zijn alleen interessant voor de luchtvaartmaatschappijen die ze vervoeren, maar niet voor de Nederlandse economie.
Transferpassagiers zijn wel nuttig voor bestemmingen die voor Nederlandse economie van belang zijn, maar die zonder deze transferpassagiers onrendabel zijn. Dit zou in 2019 voor ongeveer de helft van het aantal transferpassagiers gegolden hebben, als het netwerk van zijn overbodige bestemmingen was ontdaan. Bij groei van de thuismarkt zonder luchtvaartgroei blijven er minder lege stoelen over en zijn dus minder transferpassagiers nodig. Daarom kan het lagere plafond op luchtverkeer tot voorbij 2040 aangehouden worden.

> **Inwoner Muiderberg**
>
> Vanaf 05:30 uit bed gelawaaid. Nu, om 07:50 nog steeds lawaai!
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

b) **Korte vluchten binnen Europa worden door het internationale railvervoer overgenomen**.
Minstens 20.000 extreem goedkope stedentrips lenen zich er goed voor om met hogere vliegticketprijzen teruggedrongen te worden, zodat die tevens de HSL een gelijk speelveld verschaffen. Door deze en andere maatregelen kunnen meer dan 50.000 korte vluchten naar Brussel, Parijs, Londen, Frankfurt en hun achterland door de trein worden overgenomen.

Het aldus ontstane netwerk omvat alle essentiële internationale bestemmingen met substantiële internationale handel en 50 populaire vakantiebestemmingen. Het biedt de volledige vervoercapaciteit die alle zakelijke en particuliere passagiers nodig hebben voor directe verbinding tussen de Nederland en hun belangrijke bestemmingen. Het biedt meer ruimte voor woningbouw in de omgeving van Schiphol,

---

[2] Werkgroep Toekomst Luchtvaart: Minder vliegen voorkomt dubbel opwarmeffect van CO2 en non-CO2

[3] Analyse-reductie-opties-bestemmingen-en-vluchten-Schiphol-WTL-PB-20200302.pdf (toekomstluchtvaart.nl)
luchtvaart uit balans.indd (neo-observatory.nl)

verhoogt de kwaliteit van de volksgezondheid en de leefomgeving, vermindert de bijdrage aan de klimaatopwarming en de nog benodigde natuurvergunning levert geen stikstofproblemen op.

Luchtvaartnota 2020 – 2050

In november 2020 heeft het kabinet de luchtvaartnota 2020 – 2050 definitief vastgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. De Tweede Kamer heeft deze nota nog niet behandeld in afwachting van het aantreden van het nieuwe kabinet. Naar verwachting zal de Tweede Kamer hier in het eerste kwartaal van 2022 over debatteren.

Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

Begin januari 2021 is de Tweede Kamer de ontwerp-Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim aangeboden. Wij hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om met een zienswijze ons commentaar op dit ontwerp te geven.

Onze belangrijkste bezwaren betreffen:

- De vele onzekerheden die er nog zijn, waardoor de gevolgen van de voornemens in het ontwerp niet te voorzien zijn.
- De WHO-richtlijnen voor geluidsbelasting worden in het ontwerp niet betrokken.
- De technische beperkingen inherent aan luchtvaart en het geringe innovatieve vermogen maken de dubbeldoelstelling van groei en beperking overlast en klimaatschade onmogelijk.
- Bij vlieghoogten hoger dan 6.000 voet (1.830 meter) mag het niet zo zijn, dat vliegtuiglawaai buiten de geluidscontouren geen enkele rol speelt.
- Het ontwerp voorziet er niet in dat alle omwonenden van Schiphol, zowel binnen als buiten de geluidscontouren, na de herindeling blijvend minder hinder ondervinden.
- In het concept wordt ten onrechte gesteld dat het vetrekkende verkeer continu naar kruishoogte klimt, omdat in de uitwerking nog steeds getrapt geklommen wordt.

Omdat het kabinet vrij kort hierna demissionair geworden is en het concept controversieel is verklaard, hebben wij op onze zienswijze nog geen reactie ontvangen.

Inwoner Muiden

Om de 75 seconden komen ze over. Het is gewoon niet te harden. Als het nou 1 weekje is...okay, ik woon dichtbij Amsterdam.....maaar dit is al weken lang! Dit mag gewoon niet. Ze moeten het beter verdelen die aanvliegroutes. Dit was voor Corona niet zo. Toen leek het veel beter verdeeld.

Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Toenemende weerstand tegen verdere groei Schiphol

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het onderzoeksbureau Motivaction onder het Nederlands publiek een draagvlakonderzoek over luchtvaart gehouden. Dit was de vierde meting tijdens de corona pandemie.

Het draagvlak voor groei van luchtvaart blijkt sterk te zijn afgenomen. In 2018 en 2019 vond nog 35% dat het aantal vluchten moest kunnen stijgen, in 2021 is dat 19%. En het draagvlak voor krimp is sterk gestegen. In 2018 en 2019 was 24% daar voorstander van, nu is dat 43%.

Inwoner Naarden

Elke 30 seconden vliegt er een vliegtuig over op alle zondagochtenden. Het is weekend en uitslapen is er bijna niet bij zo. De luchtkwaliteit is verslechterd de afgelopen jaren, het geluid is niet te harden. En we vragen ons af, wanneer Schiphol een keer luistert?

Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Omgevingsraad Schiphol, Bestuurlijke Regie Schiphol en Maatschappelijke Raad Schiphol

> **Inwoner Bussum**
>
> En weer een eindeloze rij dalers over m'n hoofd. De rij reikt tot ver in Friesland. En straks volgen de vertrekkers. Zo gaat dat nu alweer dagenlang. Schiphol moet krimpen en naar zee. Bewoners onder een herriegoot dienen minstens ruim gecompenseerd
>
> Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

In de verwachting dat begin 2022 een nieuw overlegorgaan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) zou opvolgen, heeft de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) het lidmaatschap in de ORS opgezegd. Door de zeer lange kabinetsformatie zijn er op dit gebied geen ontwikkelingen van betekenis geweest.

De Omgevingsraad Schiphol wordt in 2022 omgevormd naar een Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Hierin adviseren bewonersverenigingen, maatschappelijke organisaties en onafhankelijke deskundigen van bijvoorbeeld het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het RIVM het ministerie van I&W over Schiphol. Hoe die MRS gaat werken en hoe die wettelijke geborgd is, is vooralsnog onduidelijk. Voor die bewoners- en maatschappelijke organisaties is het essentieel dat de Overheid de adviezen van de MRS wettelijk borgt en dat de MRS snel de gelegenheid krijg om te adviseren over:

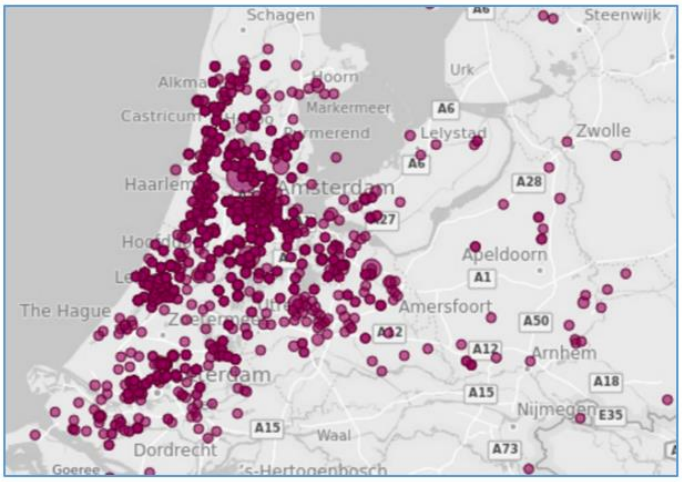
- Een nieuw normen en handhavingsstelsel voor de geluidsoverlast van Schiphol dat de gezondheid van omwonenden daadwerkelijk beschermt. Het stelsel moet gebaseerd zijn op de daadwerkelijk hinder in de omgeving, en niet op de berekende gemiddelde hinder van Schiphol als geheel.
- Een nieuwe norm voor de maximaal aanvaardbare concentraties fijn- en ultrafijnstof op en rondom de luchthaven.
- Een deugdelijke vergunning voor de Natuurbeschermingswet, waaruit blijkt dat Schiphol net als alle andere sectoren evenredig bijdraagt aan de vermindering van de stikstofdeposities op de natuur.
- Een CO_2-plafond voor Schiphol (en andere luchthavens) dat ervoor zorgt dat Schiphol voldoet aan de klimaatdoelstellingen van minimaal 55 procent reductie van CO_2 in 2030 en nul CO_2-emissies in 2050.
- Een nieuwe bestuurscultuur rond Schiphol waarmee omwonenden van Schiphol rechtszekerheid krijgen en de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen vergunningverlening van Schiphol.
- De manier waarop regionale gedeputeerden en lokale wethouders en raads- en statenleden betrokken worden bij de MRS.

Alternatieve klachtensite

Uit onvrede over het functioneren van het klachtenmeldpunt van BAS, heeft aan het einde van het derde kwartaal 2021 een groot aantal bewoners- en milieuorganisaties een alternatieve klachtensite geopend op de website www.vliegherrie.nl. Deze site is als aanvulling op de klachtensite van BAS bedoeld, omdat het leed achter de vliegtuigoverlast bij BAS niet tot uiting komt.

Op 31 oktober 2021 waren 47.456 klachten ingediend, waarvan 271 uit Gooise Meren. Opvallend was dat uit Bussum verreweg de meeste klachten kwamen (247).

Het is aannemelijk dat klachten gemeld bij Vliegherrie niet (meer) bij BAS gemeld zijn, wat de rapportages van BAS zouden kunnen flatteren.



Meldingen·bij·Vliegherrie¶

Annet van Aarsen

Schiphol ■ De initiatiefnemers - Schipholwatch en de bewonersdelegatie ORS - hadden het misschien liever anders gezien maar het nieuwe meldpunt vliegherrie.nl is een doorslaand succes.

In zeventien weken tijd - vliegherrie.nl ging afgelopen zomer open - kwamen er ruim 48.000 klachten binnen bij het meldpunt, van bijna 4.000 verschillende mensen. Op een kaart van Nederland is te zien waar de meldingen vandaan komen. „De hele Randstad kleurt paars", constateert Schipholwatch.

Matt Poelmans van de bewonersdelegatie in de Omgevingsraad Schiphol: „Via het officiële meldpunt van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol kun je alleen maar feitelijke gegevens achterlaten. Wij wilden mensen ook de gelegenheid geven om te uiten wat die vliegherrie voor ze betekent. Die persoonlijke inkleuring van de feiten geeft naar ons idee inzicht in waar je de oplossingen moet zoeken."

Een groot deel van de klagers houdt het bij een korte, feitelijke weergave van de ervaren overlast. Maar in de voor iedereen toegankelijke database - er kan zelfs op woonplaats worden gezocht - staan ook hartverscheurende verslagen van slapeloze nachten. „Het is niet te beschrijven wat nachtvluchten met je doen", schrijft iemand. „Moe dekt de lading totaal niet. Misschien helpt onderstaande decibellengrafiek van afgelopen nacht (...): 44 vliegtuigen tussen 23 en 7 uur met tussen de 70 dB en 76 dB. Daar is toch niet doorheen te slapen?"

> Vannacht om 3.40 uur zat ik bijna rechtop in bed

Een ander: „Het ergste is: je huis (en je tuin) zijn je veilige plek, of zouden dat moeten zijn... De plaats waar je je kunt ontspannen en tot rust kunt komen.... Dat is ons afgenomen... Ik zit nu zelfs te schudden op de bank vanwege weer een lawaaibak." En: „Vannacht om 3.40 uur zat ik bijna rechtop in bed omdat ik dacht dat er een vliegtuig zou komen binnenvliegen! Waarschijnlijk was het een vrachtvliegtuig dat moeite had om hoogte te maken. Ik kon daarna moeilijk inslapen."

Van de meldingen die binnenkomen op vliegherrie.nl doen de beheerders van het meldpunt periodiek verslag aan onder meer de Tweede Kamer, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Schipholwatch meldde onlangs dat het aantal en de aard van de meldingen dermate verontrustend is dat de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur & Waterstaat vliegherrie.nl voor 9 november op de agenda heeft gezet. Maar op de website van de Tweede Kamer staat nu dat de vergadering is uitgesteld.

Gooi- en Eemlander 5 november 2021 1

Klankbordgroep

Achtergrond en doelstellingen van de klankbordgroep

Een groep bezorgde burgers uit de verschillende woonkernen van onze gemeente heeft in 2016 de Klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren opgericht met als doelstelling:

"Bij het gemeentebestuur van Gooise Meren bespreekbaar maken van het toenemende lucht- en snelwegverkeer boven resp. bij Gooise Meren en van de te nemen stappen om de nadelige gevolgen daarvan voor de kwaliteit van de leefomgeving te beperken. Deze gevolgen betreffen de geluidshinder, de uitstoot van schadelijke stoffen en de daarmee samenhangende risico's voor de veiligheid en de gezondheid van de inwoners en voor het milieu als zodanig".

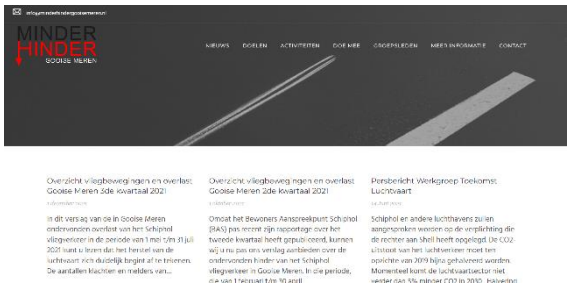
Om deze doelstelling te bereiken ondernemen wij de volgende activiteiten:

- **Overleg met het gemeentebestuur van Gooise Meren.** In dit overleg bespreken wij de hinder die de inwoners van het vlieg- en wegverkeer ondervinden en adviseren wij over de inbreng van de gemeente bij de periodieke overleggen met de rijksoverheid, omringende gemeentes en andere belanghebbenden waar het gaat om de lucht- en snelverkeerwegen die onze gemeente doorkruisen. De gemeente Gooise Meren behartigt de belangen van de andere gemeenten in de regio Gooi- en Vechtstreek binnen de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dat is het formele overlegorgaan van de luchtvaartsector, rijksoverheid, omliggende gemeentes, bewoners-vertegenwoordigers en de natuur- en milieuorganisaties. Voor de gesprekken die de gemeente met Rijkswaterstaat voert adviseren wij over aanvullende geluidschermen, de toepassing van stiller asfalt en andere maatregelen om de (geluids)overlast van de snelwegen te beperken.
- **Rapportages.** Om de overlast van het vliegverkeer inzichtelijk te maken, brengen wij hierover ieder kwartaal en jaar een verslag uit. Wij geven inzicht in de ontwikkelingen van het aantal klachten en melders in Gooise Meren en omstreken. Met aanbevelingen over hinderbestrijding ondersteunen wij onze gemeentebestuurders om actief voor de belangen van de inwoners in onze regio op te komen. Daarbij maken we gebruik van de rapportages van BAS, het formele informatie en klachtencentrum van Schiphol, en de database onderhouden door het platform www.vlieghinder.nl.
- **Algemene voorlichting en fungeren als aanspreekpunt.** Het bijhouden van de ontwikkelingen in de luchtvaart en het verzamelen en/of samenstellen van artikelen, bijdragen en verslagen daarover. Deze stellen we op onze website www.minderhindergooisemeren.nl beschikbaar voor de inwoners van Gooise Meren en omliggende gemeentes, die bezorgd zijn over de geluidsbelasting en milieuoverlast van het lucht- en snelwegverkeer. Wij informeren hen en verwijzen hen door naar het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol als loket voor het registreren van klachten. De contactgegevens van de klankbordgroep en van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol zijn te vinden op de website van de gemeente Gooise Meren en verspreiden wij actief via lokale bewonersorganisaties.

Een groeiende groep van sympathisanten en een vaste kern van leden

De klankbordgroep bestaat uit een vaste kern van actief betrokken leden. In 2021 waren dat:

- Peter de Boer uit Muiden (contact persoon)
- Charlie Elias uit Naarden
- Jaap de Groot uit Bussum
- Michiel Koekkoek uit Muiderberg
- Frank Roose uit Naarden
- Karel Sterk uit de Hilversumse Meent



Naast de vaste kern van leden, hebben ruim 350 inwoners van Gooise Meren zich als sympathisant van de klankbordgroep laten registreren. Regelmatig ontvangen zij van ons nieuwsbrieven over de voortgang van de gesprekken met de gemeente, de rijksoverheid en andere betrokken partijen en over relevante ontwikkelingen in het nationale debat over Schiphol en het vliegverkeer.
Ondanks dat de klankbordgroep niet actief werft, melden zich regelmatig nieuwe sympathisanten aan. Niet alleen uit de bestaande kernen van Gooise Meren, maar vooral ook uit nieuwbouw wijken zoals De Krijgsman in Muiden, waar een grote groep nieuwe inwoners geconfronteerd wordt met overmatige geluids- en milieuoverlast. Dat toont de groeiende bezorgdheid onder de inwoners van de gemeente en regio over het alsmaar toenemende vlieg- en snelwegverkeer en de beperkte (rechts)bescherming die de overheid daar tegen biedt.

Inwoner Muiden

Sinds donderdag 29 juli eigenlijk al over de gehele dag overlast van overvliegende vliegtuigen startend vanaf 7 uur s'ochtends. Het geeft meer geluidsoverlast dan normaal, het lijkt alsof ze nog lager vliegen vanwege het slechte weer en het geluid klinkt soms heftiger alsof de vliegtuigen kampen met technische problemen. Dit maakt ook dat het een gevoel van onveiligheid geeft.

Bron: https://vliegherrie.nl/meldingen

Betrokkenheid bij netwerk van burgerinitiatieven en belangenorganisaties

Als actieve bewonersvereniging zoekt de klankbordgroep aansluiting bij andere burger-organisaties die zich inzetten voor het verbeteren van het leefmilieu in onze gemeente, de wijde Gooi- en Vechtstreek en in andere gebieden. Het gaat daarbij om belangengroepen die zich richten op de overlast van het vliegverkeer, de rijkswegen als ook de verschillende buurtplatforms en wijkraden in Gooise Meren. We noemen de volgende:

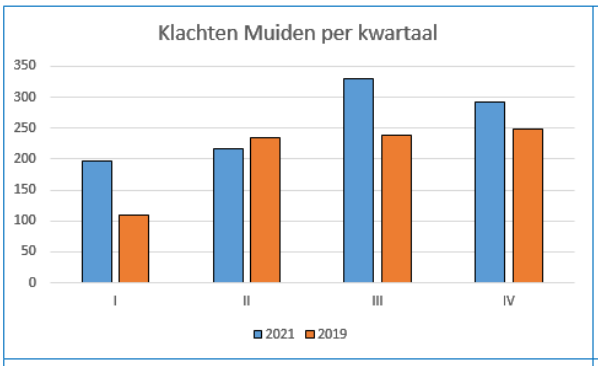
- Het Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (LBBL), een bundeling van bewonersorganisaties die zich bezig houden met de negatieve aspecten van de luchtvaart.
- De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL), een actieve bewonersvereniging die streeft naar een koerswijziging voor de luchtvaart in Nederland en de EU.
- De Denktank A27, een actiegroep die zich richt op het (zelf)meten van de luchtkwaliteit en verkeersgeluid in het Gooi in aansluiting op het meetinitiatief SMAL uit Zeist.
- De geluidscommissie van de Vereniging Naarderwoonbos die zich inzet voor het realiseren van een geluidswal langs de A1 ter hoogte van het Naarderwoonbos.
- De buurtplatforms uit Gooise Meren zoals KTV, bewonersplatform Naarden Vesting, de Stadsraad Muiden, de vereniging Dorpsraad Muiderberg, RemCom en Parkwijk Naarden.

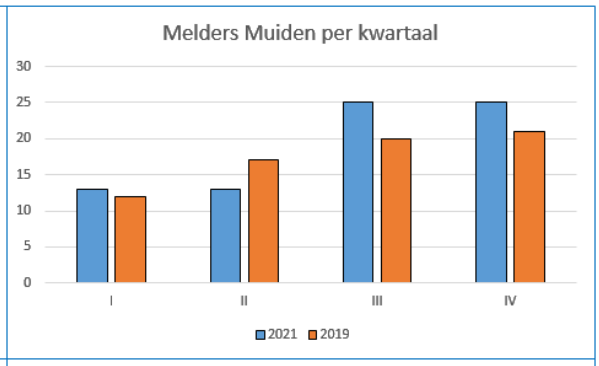
Inzet en activiteiten van de klankbordgroep in 2021

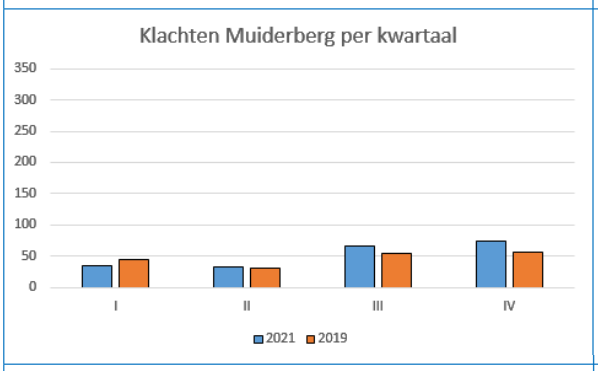
In het afgelopen jaar heeft de klankbordgroep zich hoofdzakelijk gericht op de periodieke rapportages over de ondervonden overlast van het vliegverkeer in onze gemeente/regio en de schriftelijke advisering van het gemeentebestuur bij de bestuurlijke overleggen over Schiphol en met Rijkswaterstaat. In het afgelopen jaar heeft er maar zeer beperkt overleg plaatsgevonden met de gemeente.

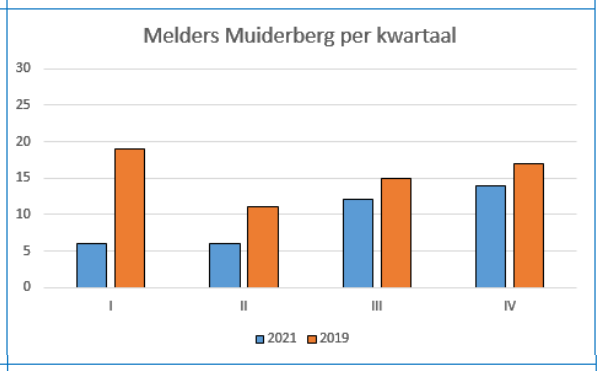
Wel is de klankbordgroep meerdere keren bij elkaar gekomen om te bespreken hoe de zorgen over de geluids- en milieubelasting van de Rijkswegen zo goed mogelijk onder de aandacht gebracht kunnen worden, waarbij in het bijzonder gesproken is over de kansen en uitdagingen bij het meten van de luchtkwaliteit in onze gemeente.

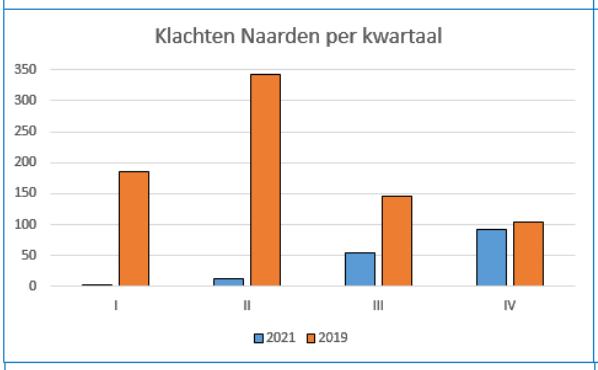
Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en buurgemeenten

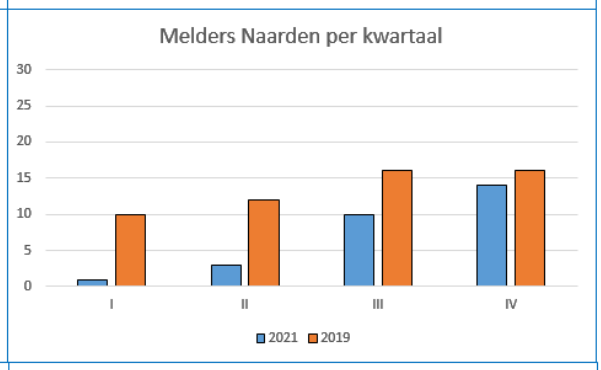


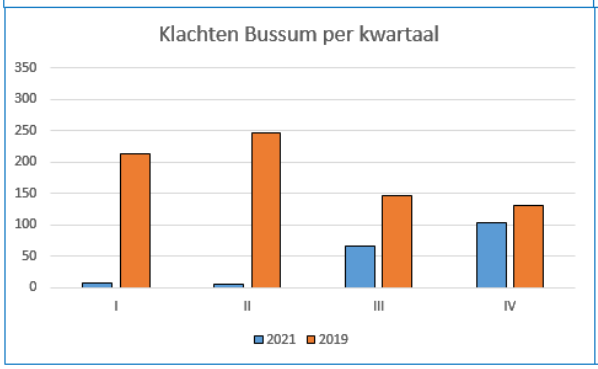


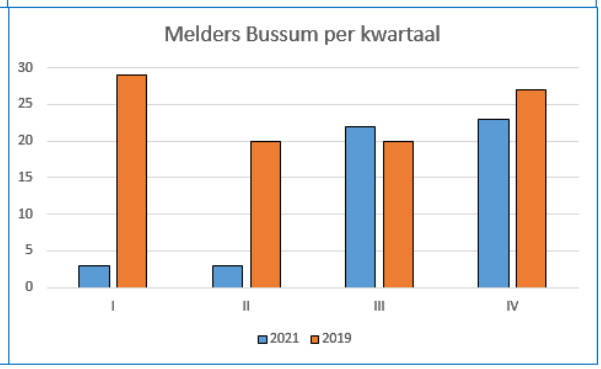


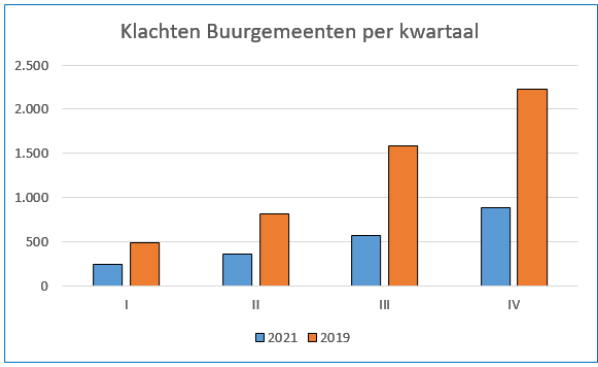


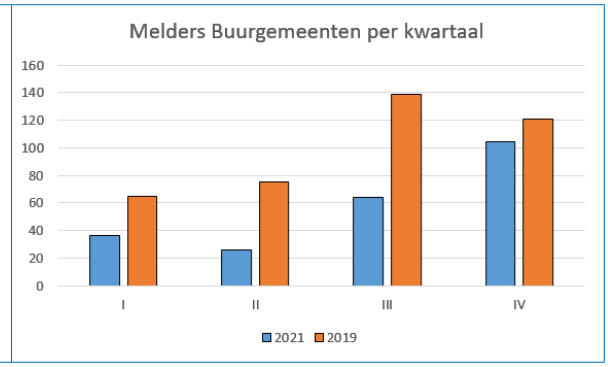












Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2021 en 2019 tot 4,5 km hoogte

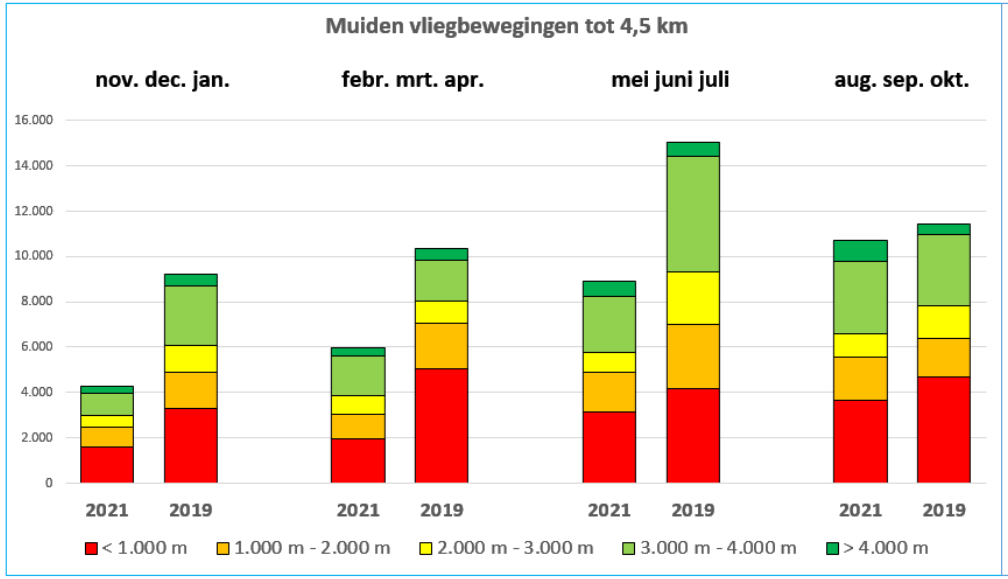
2021	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 m - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	29.885	3.072	357	82	19.131	10.754	10.308	5.640	3.215	8.381	2.341
Muiderberg	30.767	3.150	333	84	19.153	11.614	5.718	9.450	3.315	9.010	3.274
Naarden	17.117	764	275	47	8.005	9.112	691	5.842	2.791	5.089	2.704
Bussum	17.693	439	218	48	6.020	11.673	276	4.400	3.638	6.960	2.419

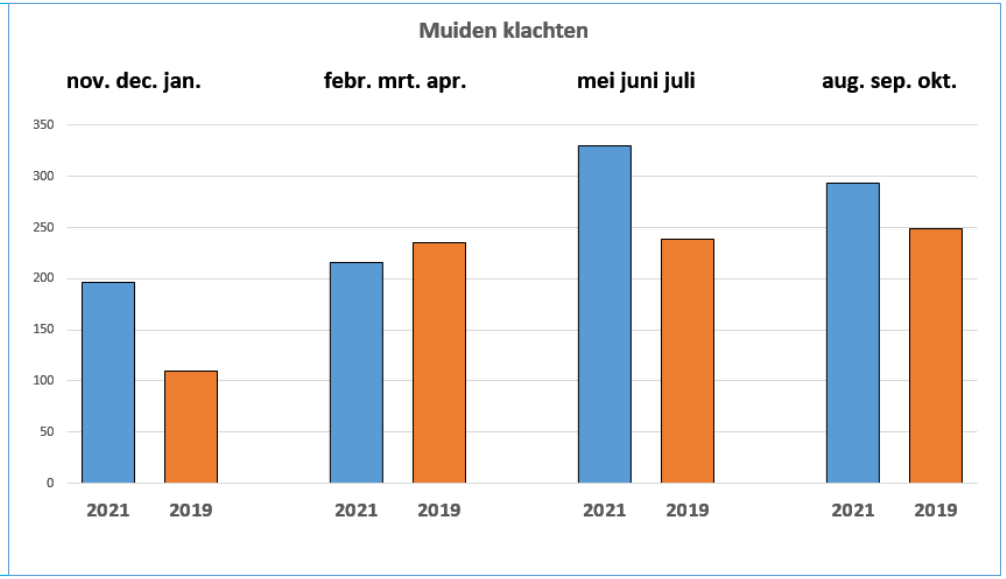
2019	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	46.034	4.183	422	126	28.691	17.343	17.206	8.160	5.903	12.675	2.090
Muiderberg	47.951	4.272	437	131	29.923	18.028	10.569	15.264	4.733	14.007	3.378
Naarden	27.466	910	314	75	12.166	15.300	905	10.410	4.674	8.381	3.096
Bussum	38.187	575	280	105	9.831	28.356	427	8.571	10.485	15.742	2.962

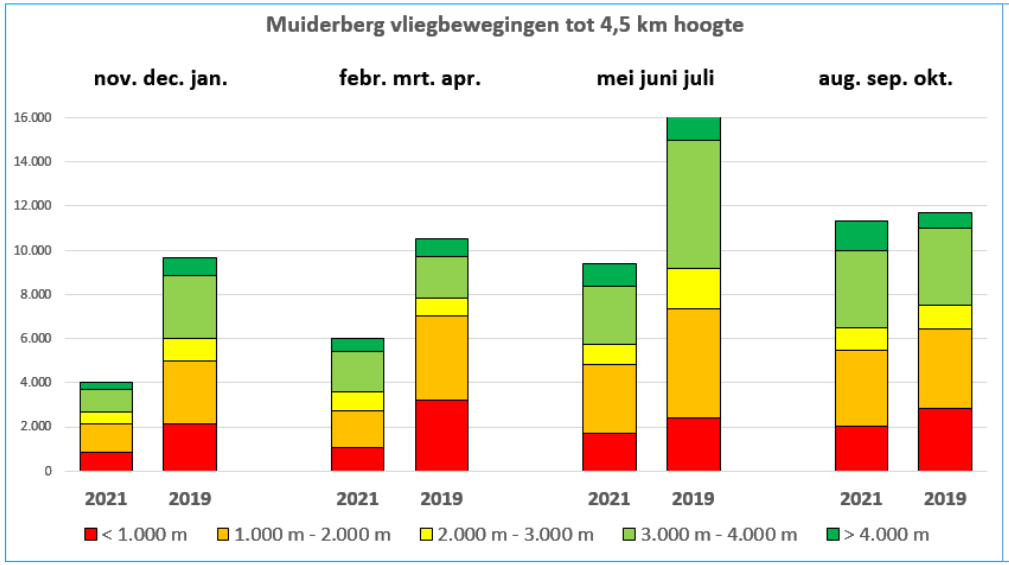
Toe- /afname 2021	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	-16.149	-1.111	-65	-44	-9.560	-6.589	-6.898	-2.520	-2.688	-4.294	251
Muiderberg	-17.184	-1.122	-104	-47	-10.770	-6.414	-4.851	-5.814	-1.418	-4.997	-104
Naarden	-10.349	-146	-39	-28	-4.161	-6.188	-214	-4.568	-1.883	-3.292	-392
Bussum	-20.494	-136	-62	-56	-3.811	-16.683	-151	-4.171	-6.847	-8.782	-543

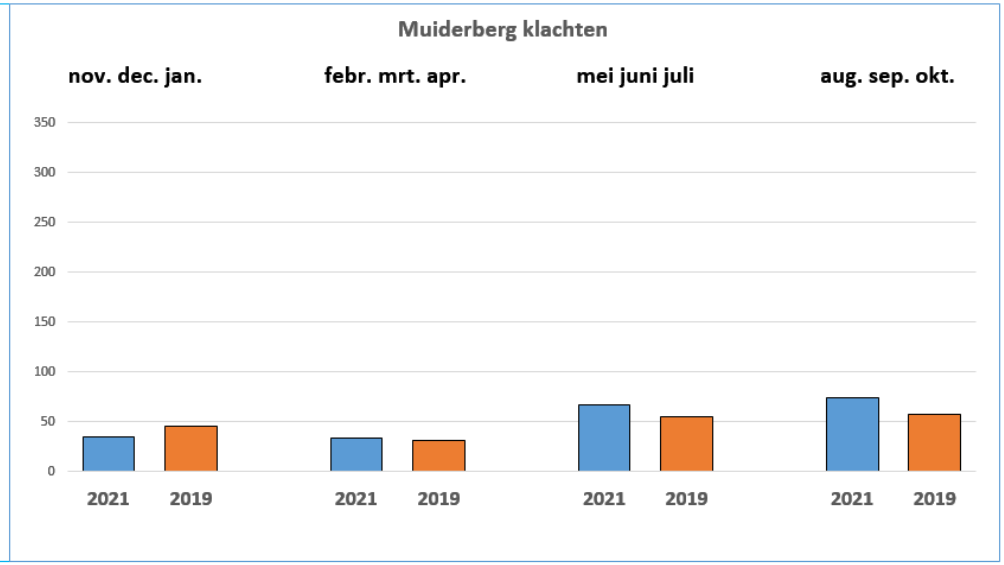
Toe- /afname 2021	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	-35%	-27%	-15%	-35%	-33%	-38%	-40%	-31%	-46%	-34%	12%
Muiderberg	-36%	-26%	-24%	-36%	-36%	-36%	-46%	-38%	-30%	-36%	-3%
Naarden	-38%	-16%	-12%	-38%	-34%	-40%	-24%	-44%	-40%	-39%	-13%
Bussum	-54%	-24%	-22%	-54%	-39%	-59%	-35%	-49%	-65%	-56%	-18%

Vliegbewegingen over Gooise Meren Noord

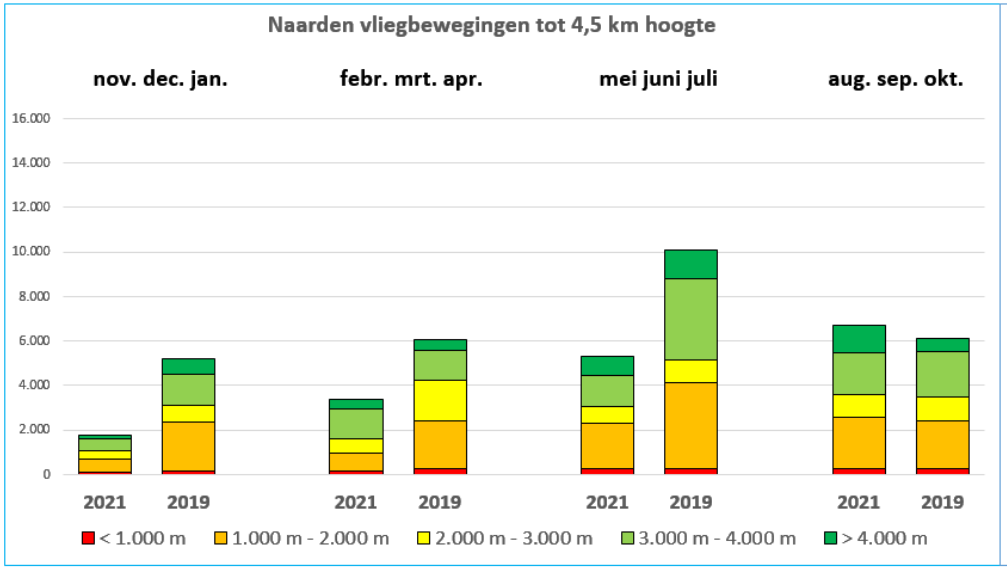


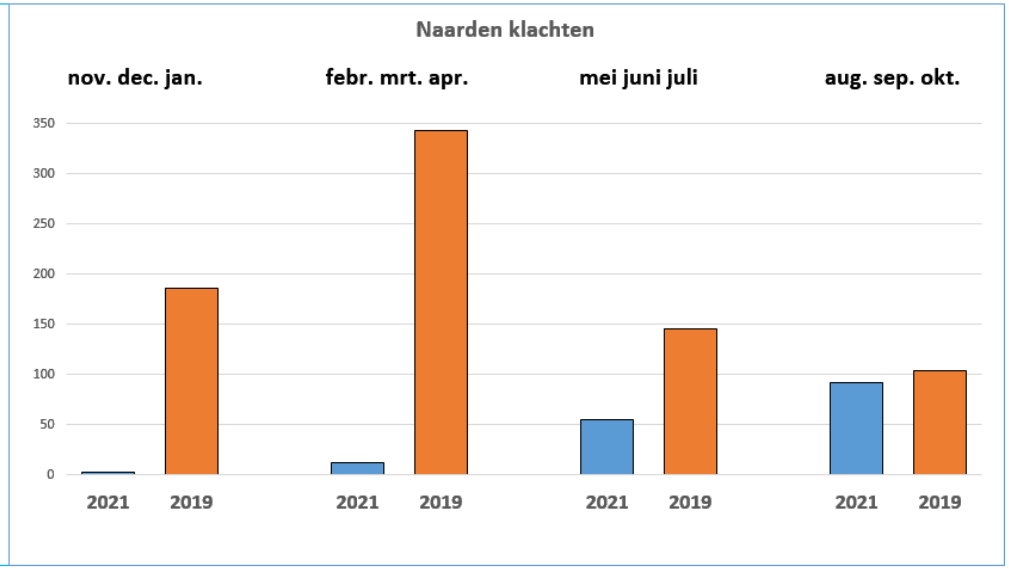


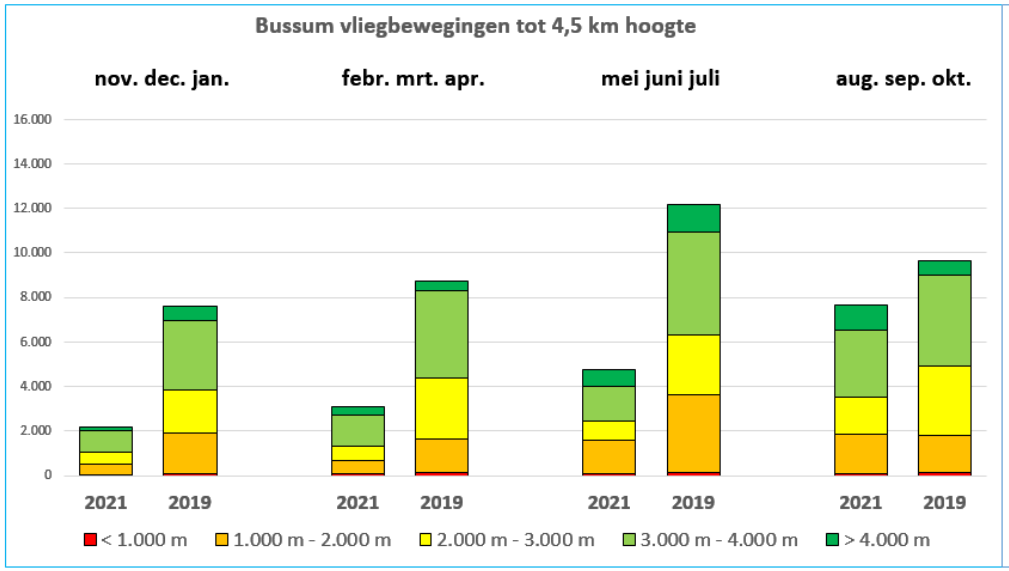


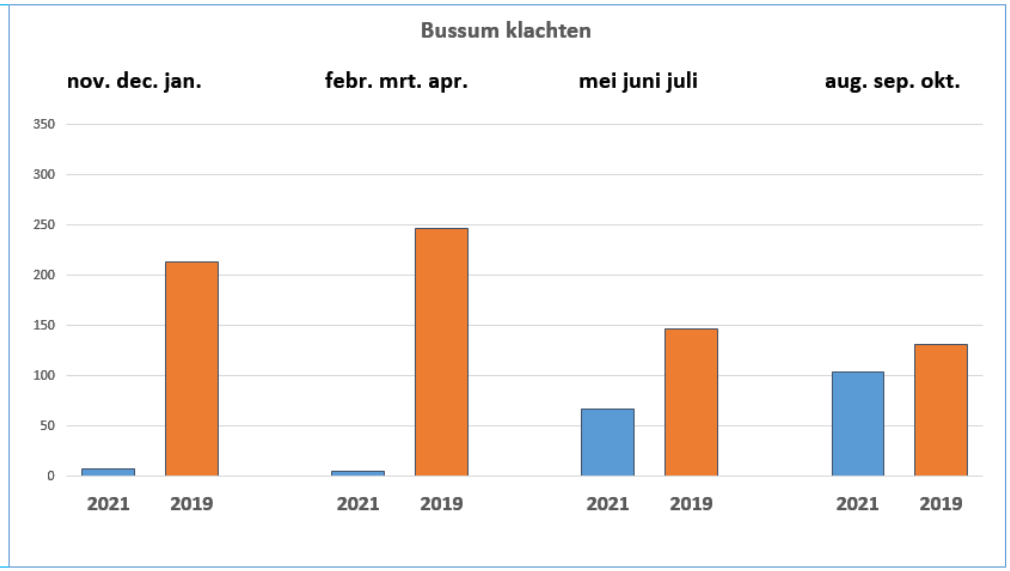


Vliegbewegingen over Gooise Meren Midden en Zuid







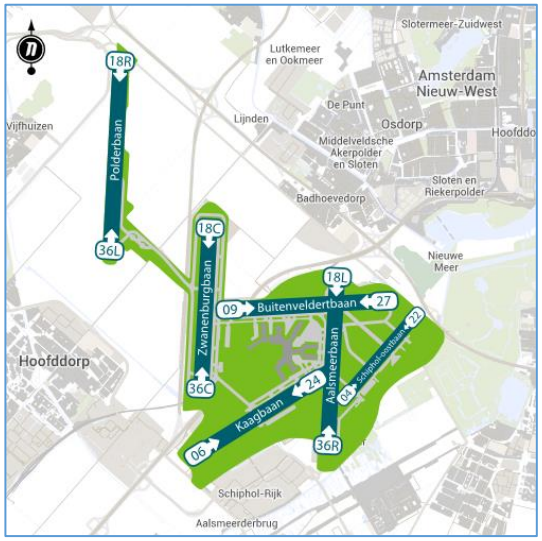


Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2021 en 2019

De geel gearceerde aantallen hebben betrekking op de meeste gehinderde plaatsen genoemd in de rechter kolom.

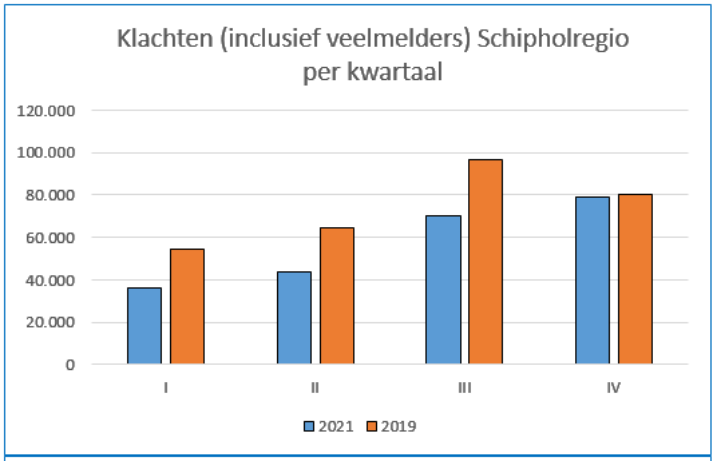
		2021			2019			Mutatie absoluut			Mutatie in %			Meest gehinderde gemeenten
baan		**landingen**	**starts**	**totaal**	**landingen**	**starts**	**totaal**	**landingen**	**starts**	**totaal**	**landingen**	**starts**	**totaal**	
Helikopters		859	308	1.167	2.007	1.618	3.625	-1.148	-1.310	-2.458	-57,2%	-81,0%	-67,8%	
Schiphol Oostbaan	04	1.491	2.191	3.682	1.419	2.456	3.875	72	-265	-193	5,1%	-10,8%	-5,0%	
Kaagbaan	06	32.788	125	32.913	39.442	47	39.489	-6.654	78	-6.576	-16,9%	166,0%	-16,7%	Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Buitenveldertbaan	09	15	7.074	7.089	6	13.432	13.438	9	-6.358	-6.349	150,0%	-47,3%	-47,2%	Bussum, Laren, Eemnes
Zwanenburgbaan	18C	16.738	1.432	18.170	38.970	10.440	49.410	-22.232	-9.008	-31.240	-57,0%	-86,3%	-63,2%	
Aalsmeerbaan	18L	0	15.920	15.920	0	62.741	62.741	0	-46.821	-46.821		-74,6%	-74,6%	Hilversum, Bussum, Laren
Kaagbaan	24	1.399	53.067	54.466	560	79.605	80.165	839	-26.538	-25.699	149,8%	-33,3%	-32,1%	Hilversum, Bussum, Laren
Aalsmeer/Kaagbaan		1.399	68.987	70.386	560	142.346	142.906	839	-73.359	-72.520	149,8%	-51,5%	-50,7%	
Polderbaan	18R	40.945	0	40.945	95.957	0	95.957	-55.012	0	-55.012	-57,3%		-57,3%	
Schiphol Oostbaan	22	6.140	4.734	10.874	10.161	4.719	14.880	-4.021	15	-4.006	-39,6%	0,3%	-26,9%	
Buitenveldertbaan	27	10.947	642	11.589	22.871	2.034	24.905	-11.924	-1.392	-13.316	-52,1%	-68,4%	-53,5%	Muiden, Muiderberg, Weesp
Zwanenburgbaan	36C	3.123	15.814	18.937	14.767	19.583	34.350	-11.644	-3.769	-15.413	-78,9%	-19,2%	-44,9%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Polderbaan	36L	0	25.962	25.962	1	61.476	61.477	-1	-35.514	-35.515	-100,0%	-57,8%	-57,8%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Zwanenburg/Polderbaan		3.123	41.776	44.899	14.768	81.059	95.827	-11.645	-39.283	-50.928	-78,9%	-48,5%	-53,1%	
Aalsmeerbaan	36R	12.576	0	12.576	31.783	0	31.783	-19.207	0	-19.207	-60,4%		-60,4%	Muiderberg, Naarden, Bussum, Huizen
Totaal:		**127.021**	**127.269**	**254.290**	**257.944**	**258.151**	**516.095**	**-130.923**	**-130.882**	**-261.805**	**-50,8%**	**-50,7%**	**-50,7%**	

Vliegbewegingen	**2021**	**2019**	**Mutatie**	
baan			**Aantal**	**%**
Kaagbaan	87.379	119.654	-32.275	-27,0%
Polderbaan	66.907	157.434	-90.527	-57,5%
Totaal preferente banen	***154.286***	***277.088***	***-122.802***	***-44,3%***
Aalsmeerbaan	28.496	94.524	-66.028	-69,9%
Zwanenburgbaan	37.107	83.760	-46.653	-55,7%
Buitenveldertbaan	18.678	38.343	-19.665	-51,3%
Schiphol Oostbaan	14.556	18.755	-4.199	-22,4%
Totaal niet preferente bane	***98.837***	***235.382***	***-136.545***	***-58,0%***
Helikopters	1.167	3.625	-2.458	-67,8%
Totaal	**254.290**	**516.095**	**-261.805**	**-50,7%**

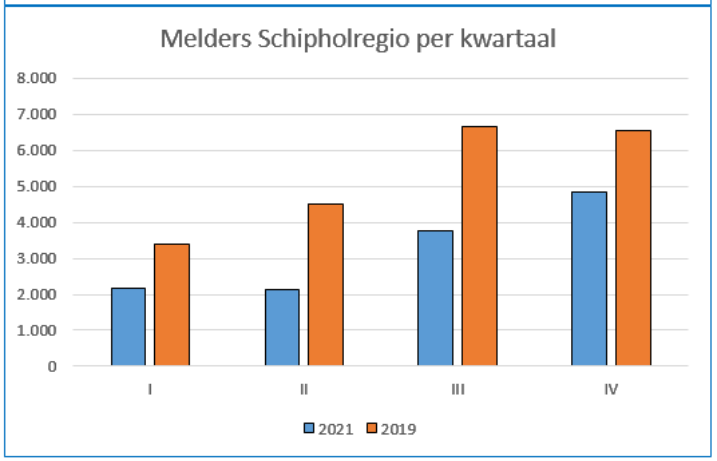


Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio

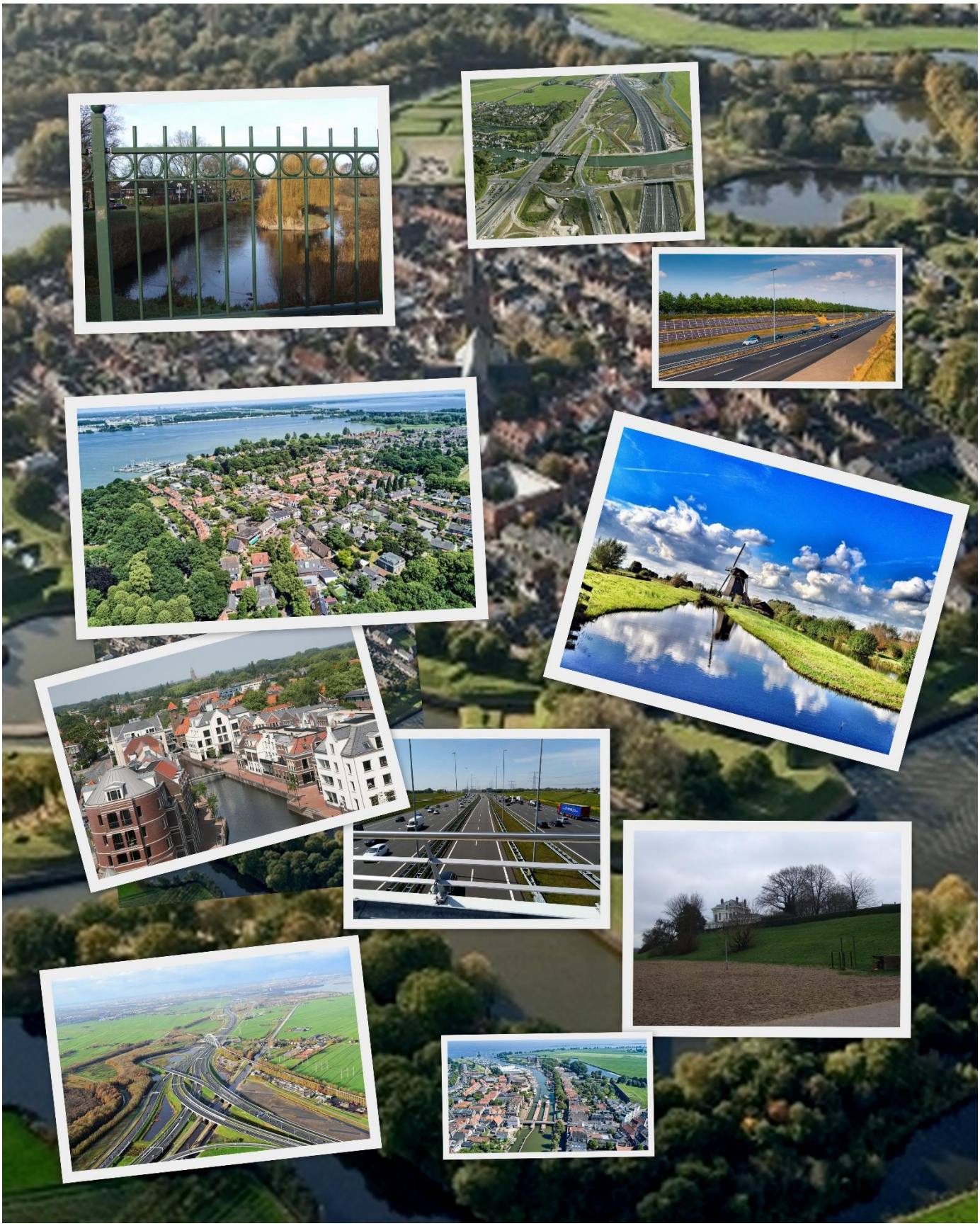
Kwartaal	Klachten (inclusief veelmelders)			
	2021	2019	Bij/af	in %
I	35.824	54.503	-18.679	-34,3%
II	43.495	64.334	-20.839	-32,4%
III	70.103	96.341	-26.238	-27,2%
IV	79.261	80.378	-1.117	-1,4%
Gem.	57.171	73.889	-16.718	-22,6%
Totaal	**228.683**	**295.556**	**-66.873**	**-22,6%**



Kwartaal	Melders			
	2021	2019	Bij/af	in %
I	2.157	3.399	-1.242	-36,5%
II	2.122	4.504	-2.382	-52,9%
III	3.763	6.672	-2.909	-43,6%
IV	4.825	6.527	-1.702	-26,1%
Gem.	**3.217**	**5.276**	**-2.059**	**-39,0%**



Toelichting:

Niet iedereen die overlast ondervindt laat zijn of haar klachten bij BAS registreren. De website van BAS met verplichte registratie kan een obstakel zijn.

In de kwartaalrapportages van BAS, waar deze cijfers aan ontleend zijn, worden de zogenaamde veelmelders (personen die op jaarbasis meer dan 500 klachten indienen), **niet** uit de cijfers verwijderd. Als een klein aantal personen een zeer groot aantal klachten indient, kan dat het algemene beeld vertekenen.