

Verlag over 2022

Klankbordgroep Schiphol/A1 (A6)

- ✓ Activiteiten, bevindingen, aanbevelingen
 - ✓ Vliegverkeer
 - ✓ Wegverkeer
 - ✓ Bijlagen

Dit document is geschikt om dubbelzijdig af te drukken.

Inhoudsopgave

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen	5
De Klankbordgroep en ons jaarverslag 2022	5
Onze inzet en aanbevelingen	6
Betrokkenheid bij netwerk van burgerinitiatieven en belangenorganisaties	7
Klankbord en informatiebron voor de gemeente Gooise Meren	9
Rol van de gemeente in bestuurlijke samenwerkingen	9
Advies, overleg, informatievoorziening en aanspreekpunt	9
Gemeenteraadsverkiezingen in 2022 en alternatieve kieswijzer	10
Samenwerking met het gemeentebestuur	11
Luchtverkeer	13
Schipholregio	13
Gooise Meren	13
Muiden	14
Muiderberg	15
Naarden	16
Bussum	17
Buurgemeenten	17
Wegverkeer	19
Rapport geluidssituatie Gooise Meren 2021	19
Follow-up geluidmetingen 2018-2019 langs A1 en A6	19
Zonneluidswal langs A1 bij Naarderwoonbos	20
Geluidhinder door lokale wegen	21
Luchtkwaliteit	23
Presentatie luchtkwaliteit en gezondheidseffecten voor kinderen	23
Schone Luchtakkoord	23
Hollandse Luchten	23
Ontwikkelingen Schiphol	25
Begrenzing aantal vliegbewegingen Schiphol tot 440.000 per jaar	25
Maximaal 250.000 Schipholvluchten zijn genoeg voor Nederlandse economie	25
Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening	26
Weerstand tegen verdere groei Schiphol	26
Van Omgevingsraad Schiphol naar Maatschappelijke Raad Schiphol	27
Alternatieve klachtensite	29
Zienswijze tegen tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023	29

Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio	29
Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en buurgemeenten	31
Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2022 en 2021 tot 4,5 km hoogte	32
Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2021 en 2020	35
Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio	36

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen

De Klankbordgroep en ons jaarverslag 2022

De Klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren bestaat sinds 2016 uit een groep inwoners van alle woonkernen in Gooise Meren die zich zorgen maakt over het toenemende lucht- en snelwegverkeer rondom de gemeente en de nadelige gevolgen daarvan voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het gaat dan om 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.

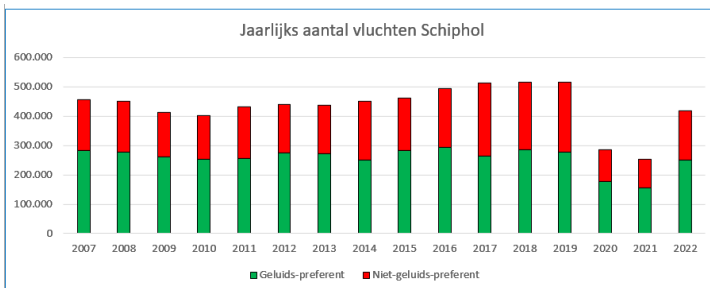
Naast een vaste kern van actieve leden, hebben bijna 500 inwoners van Gooise Meren zich als sympathisant van de klankbordgroep laten registreren. Regelmatig ontvangen zij nieuwsbrieven over onze inzet richting zowel de lokale als de landelijke politiek, in nauwe samenwerking met andere actieve bewoners- en milieugroepen. De klankbordgroep werft niet actief, maar er melden zich doorlopend nieuwe sympathisanten aan. Niet alleen uit de bestaande kernen van Gooise Meren, maar vooral ook uit nieuwbouwwijken zoals De Krijgsman in Muiden. Daar wordt een grote groep nieuwe inwoners met overmatige geluidsoverlast geconfronteerd. Dat toont de grote bezorgdheid onder de inwoners van onze gemeente en regio over de gezondheidsgevaaren die hiermee samenhangen.



Nieuwsbrief

In dit jaarverslag biedt de klankbordgroep een overzicht van onze inzet in het afgelopen jaar om aandacht te vragen voor de milieu- en gezondheidsschade van de groeiende verkeersstromen rond de gemeente. Na een toelichting op de rol van de Klankbordgroep en samenwerking met de gemeente, allereerst met een overzicht van het aantal klachten over het Schiphol vliegverkeer dat in Gooise Meren en omgeving is gemeld, inclusief een toelichting op het aantal vliegbewegingen.

In 2022 is het Schiphol vliegverkeer weer sterk gegroeid na de relatieve terugval tijdens de corona pandemie, met een nog sterkere groei van het aantal klachten als gevolg, vooral in Gooise Meren en de gehele Gooi- en Vechtstreek. Dat komt door de toegenomen inzet van de start- en landingsbanen die



onze leefomgeving doorkruisen. Dit grote aantal vliegbewegingen veroorzaakt ernstige geluidshinder en luchtvervuiling. Veiligheidsrisico's nemen toe. Niet alleen in de onmiddellijke omgeving van Schiphol, maar in een steeds wijdere omtrek wordt ernstige overlast ondervonden die voorheen niet of beperkt werd ervaren. De klankbordgroep heeft

in 2022 meerdere keren aangedrongen op een actievere houding van de gemeente in de bestuurlijke overleggen over Schiphol waarin zij de hele regio vertegenwoordigt, om aandacht te vragen voor deze toenemende overlast.

Ook brengen we in dit jaarverslag de geluids- en milieubelasting van het (snel)wegverkeer dat onze gemeente doorkruist onder de aandacht. Zo lichten we kort de uitkomsten van het gemeentelijke onderzoek naar de geluidssituatie in 2021 toe en ook de samenwerking tussen inwoners van het Naarderbos en de gemeente bij het realiseren van de Zonnegeluidswal. En is er aandacht voor de aantasting van de

luchtkwaliteit in onze leefomgeving. De schadelijke effecten daarvan op de volksgezondheid zijn door Isme de Kleer, kinderlongarts in Rotterdam, nog eens duidelijk gemaakt in een presentatie aan de gemeenteraad afgelopen november. Om die luchtkwaliteit in onze omgeving in kaart te brengen, nemen leden van de klankbordgroep deel aan de Hollandse Luchten pilot van de provincie Noord-Holland. Doel is het inrichten van een burgermeetnet voor luchtkwaliteit en het gezamenlijk analyseren van de meetresultaten. Ook de gemeente Gooise Meren heeft een belangrijke rol bij het uitwerken van concrete maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De komende maanden krijgt dit een vervolg en zal er in dat kader ook een pilot voor geluidsmetingen in de Gooi- en Vechtstreek gestart worden.



Presentatie Isme de Kleer gemeenteraad november 2022

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 vliegwegen boven Gooise Meren. Wij zetten ons daarbij in voor de volgende maatregelen.

- Begrenzing van de luchtvaart op Schiphol tot **maximaal 250.000 vliegbewegingen**, door:
 - het beperken van het aantal bestemmingen en vliegbewegingen tot wat voor de Nederlandse economie van werkelijke betekenis is;
 - het beprijzen van de schadelijk effecten van luchtvaart door het invoeren van milieueffingen;
 - het ontmoedigen van zeer goedkope, frequente vluchten voor kortdurende recreatieve doeleinden, zoals stedentripjes;
 - een betere aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen ter vervanging van korte vluchten.
- Het invoeren van vliegprocedures waarmee de geluidsbelasting en milieubelasting in de directe omgeving van Schiphol gereduceerd kunnen worden door:
 - 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;
 - toepassing van de **geluidsarme CCO klimprocedure** (Continuous Climb Operations), waarbij het vliegtuig in één rechte lijn naar de kruishoogte klimt.
- Het betrekken van geluid tussen de 45 en 50 decibel bij het opstellen van luchtvaart specifieke MKBA's en het registreren van **alle** schadelijke uitstoot van de luchtvaart (en niet alleen de uitstoot op grondniveau en tot 900 meter hoogte en ook ultrafijnstof).

Waar het gaat om het (snel)wegverkeer in onze gemeente, dringt de klankbordgroep er bij de gemeente 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 geprognostiseerde 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 aanleg van de zonnegeluidswal ter hoogte van het Naarderbos in de KVT-buurt niet tot een hogere geluidsbelasting leidt.

Bij het inzichtelijk maken van de luchtkwaliteit in onze gemeente en mogelijke maatregelen om lokaal de luchtvervuiling te verminderen, richt de inzet van de klankbordgroep zich op:

- Samen met de inwoners van Gooise Meren, Hilversum en de BEL gemeenten die deelnemen aan het **meetnetwerk Hollandse Luchten** van de provincie Noord-Holland, de meetresultaten analyseren en daar in nauw overleg met de gemeente conclusies aan verbinden.
- Het onder de aandacht brengen van de kansen die het **Schone Lucht Akkoord** de gemeente kan bieden als het gaat om het ontwikkelen, financieren en uitvoeren van effectieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In dit landelijke akkoord hebben de Rijksoverheid, provincies en een groot aantal gemeenten zich tot doel 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. Onderdeel daarvan is een regeling die lokale overheden financieel ondersteunt bij de uitvoering van maatregelen en een platform biedt voor samenwerking tussen overheden onderling en burgers om te leren van de uiteenlopende initiatieven die landelijk worden ontwikkeld.

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, onze regio en in andere gebieden. Het gaat daarbij om belangengroepen die zich richten op de overlast van het vliegverkeer, de rijkswegen als ook verschillende buurtplatforms en wijkraden in Gooise Meren. We noemen:

- De Stichting Schiphol Watch, die strijdt voor een betere leefomgeving en dus tegen de verdere groei van Schiphol op de huidige locatie;
- 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 buurtplatforms uit Gooise Meren zoals KTV, bewonersplatform Naarden Vesting, de Stadsraad Muiden, de vereniging Dorpsraad Muiderberg, RemCom en Parkwijk Naarden.

Klankbord en informatiebron voor de gemeente Gooise Meren

Rol van de gemeente in bestuurlijke samenwerkingen

Tegenwoordig komen steeds meer gemeentebesturen op voor de kwaliteit van de leefomgeving. Zo ook de gemeente Gooise Meren, waar de leefbaarheid onder druk staat door toenemende geluidshinder, uitstoot van schadelijke stoffen en de daarmee samenhangende risico's voor de gezondheid en veiligheid van inwoners.

Al in 2016 heeft de Klankbordgroep er bij het gemeentebestuur op aangedrongen de zetel binnen de **Omgevingsraad Schiphol (ORS)** in te nemen die de gemeente toekomt nu zij deels binnen de formeel vastgestelde Schiphol geluidscontouren ligt (specifiek: de kern Muiden). Sinds begin 2017 vertegenwoordigt Gooise Meren de gehele regio Gooi en Vechtstreek in dit overlegorgaan van de Rijksoverheid. Hier worden ontwikkelingen op en rond Schiphol voorbesproken door de luchthaven en alle partijen met belangen in het gebied, zoals de luchtverkeersleiding, gemeenten en omwonenden. En daarmee neemt de gemeente tevens deel aan de overleggen van de **Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)**, het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio.

In de loop van 2023 wordt de ORS omgezet in een **Maatschappelijke Raad Schiphol**. Dit orgaan komt voort uit de adviezen van de commissie Van Geel die namens het kabinet in kaart heeft gebracht hoe het maatschappelijk overleg over de luchtvaartsector beter vorm gegeven kan worden nadat de besluitvorming binnen de ORS al in 2019 is vastgelopen.

Anders dan de huidige ORS, gaat het om een platform waar bewonersverenigingen, maatschappelijke organisaties en onafhankelijke deskundigen van bijvoorbeeld het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het RIVM, het ministerie van I&W adviseren over Schiphol. De gemeenten uit de Schipholregio die samenwerken in de BRS nemen geen deel in deze nieuwe raad. De afstemming tussen landelijke provinciale en gemeentelijke overheden heeft inmiddels vorm gekregen in een zogenaamde Interbestuurlijke Samenwerking. Relevante uitkomsten van deze samenwerking worden via het ministerie in de Maatschappelijke Raad Schiphol gebracht.

Advies, overleg, informatievoorziening en aanspreekpunt

Met de klankbordgroep heeft het gemeentebestuur al in 2017 afspraken gemaakt over advisering over de inbreng van de gemeente in deze bestuurlijke overleggen. De inzichten van een actieve bewonersvereniging zoals de klankbordgroep zijn van belang om de inwoners van Gooise Meren goed te kunnen vertegenwoordigen waar het gaat om hinderbeleving en –mitigatie; deze participatie vergroot ook het draagvlak bij bezorgde inwoners voor de afspraken die in deze overleggen worden gemaakt. Bovendien hebben de vrijwilligers van de klankbordgroep door hun jarenlange inzet veel kennis opgebouwd van het soms zeer technische luchtvaartdebat waar de politieke bestuurders en beleidsmedewerkers van de gemeente gebruik van maken. Dat geldt ook voor onze kennis over, en ervaring met, (omgevings)geluidmetingen en -richtlijnen, inclusief metingen van de luchtkwaliteit.

De adviezen van de klankbordgroep zijn juist nu van belang waar de gemeente via de BRS rechtstreeks in overleg is met het ministerie [en Schiphol] buiten de bredere Maatschappelijke Raad Schiphol om. Door ook in de BRS de hinderbeleving van omwonenden en zorgen over gezondheidsschade en milieubelasting een stem te geven, wordt gewaarborgd dat de belangen van alle belanghebbenden worden meegewogen. De advisering aan het gemeentebestuur is daarom een belangrijke rol van de klankbordgroep. Daarnaast richten wij ons op:

- Periodieke rapportages over de hinderbeleving voor gemeentebestuur en -raad.**
 Om de overlast die in onze gemeente en regio ondervonden wordt van het vliegverkeer inzichtelijk te maken, brengen wij hierover ieder kwartaal en jaarlijks een verslag uit voor de gemeentebestuurders en andere belangstellenden. Wij geven inzicht in de ontwikkelingen van het aantal klachten en melders in Gooise Meren en omstreken. Daarbij maken we gebruik van de rapportages van BAS, het formele informatie en klachtencentrum van Schiphol, en de database met vliegbewegingen onderhouden door het platform www.vlieghinder.nl.
- Achtergrondinformatie over luchtvaart en kennisbron geluid- en luchtkwaliteit metingen**
 Met het oog op het bevorderen van goede discussies over het Schiphol vliegverkeer en de luchtvaart in het algemeen, heeft de klankbordgroep de noodzakelijke achtergrondinformatie over luchtvaart samengevat in een handzaam overzicht. Dit document delen wij actief met de gemeente(bestuurders) en andere belangstellenden en werken we regelmatig bij met zoveel mogelijk gebruik van openbare bronnen. Ook de eigen mening van de klankbordgroep over de groei van Schiphol en de impact van luchtvaart in het algemeen ontbreekt niet in dit document. Voor wat betreft (het meten van) geluid en luchtkwaliteit is de klankbordgroep een bron van informatie, zowel in het kader van het Hollandse Luchten project en als ervaringsdeskundigen.
- Algemene voorlichting en aanspreekpunt voor sympathisanten en overige belangstellenden.**
 De ruim 500 sympathisanten van de klankbordgroep informeren wij regelmatig over de hinderbeleving en ontwikkelingen in het Schiphol debat via onze [periodieke] nieuwsbrieven. Daarnaast verzamelen we artikelen, bijdragen en verslagen over de luchtvaart in Nederland en stellen deze op onze website www.minderhindergooisemeren.nl beschikbaar voor inwoners en anderen. De contactgegevens van de klankbordgroep zijn te vinden op de website van de gemeente Gooise Meren en verspreiden wij actief via lokale bewonersorganisaties.

Gemeenteraadsverkiezingen in 2022 en alternatieve kieswijzer

In maart 2022 hebben nieuwe verkiezingen voor de gemeenteraad plaatsgevonden. Om de hinder van het lucht- en wegverkeer expliciet onder de aandacht van de politieke partijen te brengen, heeft de klankbordgroep een zestal stellingen aan alle deelnemende partijen voorgelegd. Hiermee is een alternatieve kieswijzer ontwikkeld die wij met onze grote groep sympathisanten en de lokale media hebben gedeeld. Bijna alle partijen hebben op de stellingen gereageerd en over het algemeen instemmend beantwoord.

Stelling	Onderkennen de overmatige geluids- en milieubelasting van vlieg- en snelwegverkeer en zijn bereid zich hiervoor in te zetten via het gemeentebestuur of de landelijke partij				Onderkennen de geluids- en milieubelasting maar komen niet met voorstellen om zich hiervoor in te zetten				Geen reactie ontvangen op onze oproep
	GROENLINKS	ACTIE Lucht- en wegverkeer	D66	PvdA	VVD	ChristenUnie	HART voor Groen	GDP	
Schiphol maximaal 350.000 vluchten per jaar	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★☆☆	☆☆☆☆	
WHO normen voor geluidsbelasting invoeren	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	☆☆☆☆	
Dezelfde klimaatdoelstellingen voor luchtvaart	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★☆☆	☆☆☆☆	
Gemeenteraad betrekken bij bestuurlijk overleg Schiphol	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★☆☆*	★★★★	★★★☆☆	☆☆☆☆	
Deelname aan het Schone Luchtakkoord	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★☆☆	★★★★	★★★☆☆	☆☆☆☆	
Beperken overlast motoren	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	☆☆☆☆	★★★★	★★★★	☆☆☆☆	

Daaruit blijkt dat bijna alle raadsfracties de zorgen van een grote groep inwoners van Gooise Meren over de overmatige geluids- en milieubelasting van het vlieg- en snelwegverkeer rond onze gemeente onderschrijven. De klankbordgroep is daar vanzelfsprekend verheugd over. Uit de toelichtingen van die fracties op de door ons voorgelegde stellingen blijkt echter dat veel van hen onvoldoende zicht hebben

op de mogelijkheden die de lokale politiek heeft om inwoners te beschermen tegen de gevaren voor volksgezondheid en de leefomgeving van deze Rijkswegen.

Gemeenten hebben een algemene verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de leefomgeving binnen hun grenzen, ongeacht de wettelijke taken van de Rijksoverheid bij het saneren van de geluids- en milieubelasting van de rijkswegen. Omdat in de praktijk de door de Rijksoverheid geboden rechtsbescherming voor omwonenden beperkt is, in het bijzonder voor wat betreft het vliegverkeer, hebben de raadsfracties in een groeiend aantal gemeenten in de Schipholregio zich uitgesproken voor een actievere inzet bij het terugdringen van de hinder. Bijvoorbeeld door zich te verenigen in een Werkgroep Schiphol om in nauwe samenwerking met het college van B&W op alle niveaus zoveel mogelijk invloed uit te oefenen. Via de landelijk actieve politieke partijen richting de Tweede Kamer fracties, via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) richting het ministerie van I&W en rechtstreeks richting de Schiphol directie. Net als in Gooise Meren, onderschrijven de raadsfracties in die gemeenten de zorgen van inwoners over de hoge geluids- en milieubelasting van het vliegverkeer en zijn zij voorstander van maatregelen om het aantal Schiphol vliegbewegingen en de uitstoot van schadelijke stoffen door vliegverkeer te beperken.

Daarnaast liggen er voor de gemeente kansen bij het ondersteunen van initiatieven van inwoners (verenigingen) gericht op het verbeteren van de leefbaarheid in hun wijken, zoals het Zonnegeluidswal project. Hierin werken inwoners van het Naarderbos nauw samen met de gemeente om met behulp van zonnepanelen geluidsreductie in hun wijk te combineren met duurzame energieopwekking. Ook op andere locaties langs de snelwegtracés in Gooise Meren kunnen dergelijke initiatieven gefaciliteerd worden zodat de gemeente niet alleen een bijdrage levert aan het verbeteren van de leefomgeving, maar ook doelbewust inwonersparticipatie versterkt.

De klankbordgroep wil graag deze mogelijkheden onder de aandacht brengen en zal daartoe tijdens een nog te plannen Politieke Avond in de loop van 2023 een presentatie aan de gemeenteraadsleden van Gooise Meren verzorgen. Op de eerste plaats om de het gemeentebestuur en -raad aan te zetten tot een meer actieve houding bij het beschermen van de kwaliteit van de leefomgeving, maar ook om duidelijk te maken hoe bewonersgroepen zoals de Klankbordgroep Minder Hinder Gooise Meren daarbij samen met de gemeente kunnen optrekken.

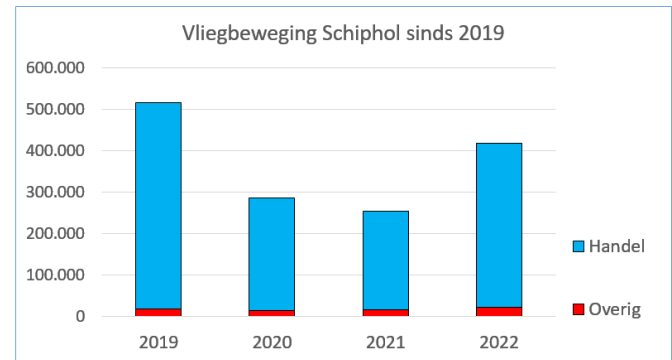
Samenwerking met het gemeentebestuur

Na een relatief lange periode van onderhandelingen is er na de zomer van 2022 in Gooise Meren een nieuw gemeentebestuur gevormd. In eerste instantie bestaande uit VVD, D66, HvBNM en Groen Links, maar na het terugtrekken van D66 met de nieuw gefuseerde fracties van GDP en HvBNM. Ondanks dat er in het summiere coalitieakkoord maar zeer beperkt aandacht is voor de overlast door lucht- en wegverkeer, kijkt de klankbordgroep er naar uit de samenwerking met het college van B&W te hervatten. Daarbij willen wij de nieuwe gemeentebestuurders op weg helpen bij de laatste ontwikkelingen in het Schiphol debat, inclusief de vele technische aspecten die samenhangen met luchtvaart in Nederland, en ook aandacht vragen voor de samenhang tussen de inbreng van de gemeente in de bestuurlijke overleggen rond Schiphol en die van de inwoners in de nieuwe maatschappelijke raad.

Luchtverkeer

Schipholregio

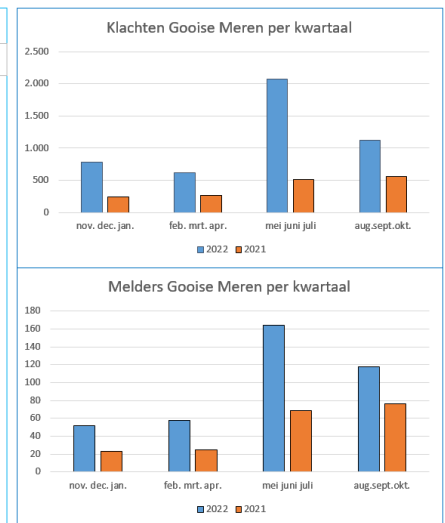
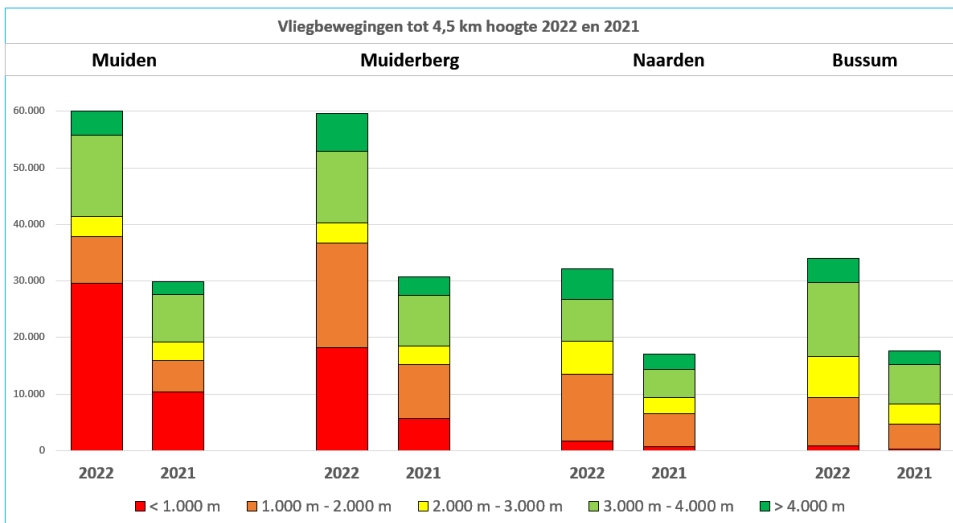
In het gebruiksjaar 2022, dat van 1 november 2021 t/m 31 oktober 2022 loopt, lag het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol op 417.439 en dat is een toename van 64% ten opzichte van 2021. In 2022 bereikte Schiphol een omvang van 81% van het pré coronajaar 2019. Zonder annuleringen van een groot aantal vluchten wegens problemen bij de bagageafhandeling zou Schiphol het niveau van 2019 weer benaderd hebben.



Voor het zogenaamde Handelsverkeer, de burgerluchtvaart en het vrachtverkeer, geldt een limiet van 500.000 vliegbewegingen. In 2022 zijn hiervan 395.067 vliegbewegingen gebruikt. Voor het overige verkeer geldt geen limiet. Dat verkeer bestaat uit de omstreden zaken- en privéjets (21.221 in 2022, een toename van bijna 50% t.o.v. 2021) en een gering aantal helikoptervluchten (1.151).

De toename van het luchtverkeer is ook terug te zien in het aantal melders van klachten en het aantal klachten¹. Het aantal melders van klachten in de gehele Schipholregio was 36% meer dan in 2021. Het aantal klachten nam met 47% toe. In de tweede helft van 2022 (mei t/m oktober) was sprake van een sterke toename van melders en klachten, doordat het aantal vliegbewegingen 29% hoger was dan in de eerste helft van dat jaar.

Gooise Meren



Het aantal vliegbewegingen boven Gooise Meren² nam meer toe (+101% Muiden - + 88% Naarden) dan in de gehele Schipholregio (+64%). Muiden en Muiderberg lagen langdurig onder de aanvliegeroute naar de Buitenveldertbaan en Bussum en Naarden onder de aanvliegeroutes naar de Kaag- en de Aalsmeerbaan. Alleen in Bussum lag het aantal vliegbewegingen over heel 2022 nog onder het pré

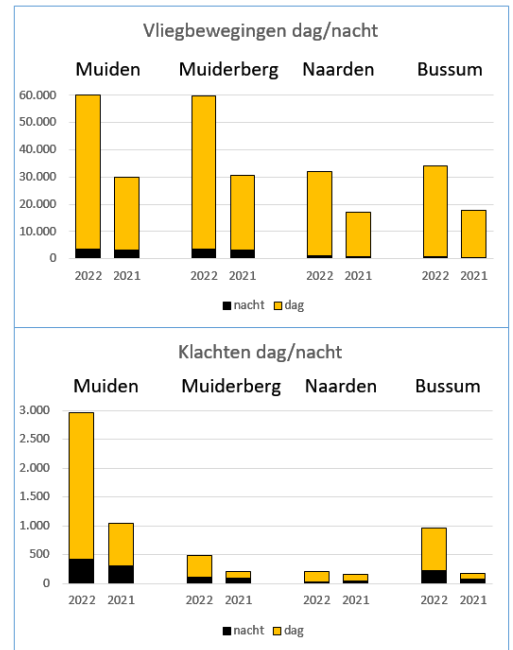
¹ In de kwartaalrapportages van BAS, waar deze cijfers aan ontleend zijn, worden de zogenaamde veelmelders (personen die op jaarbasis meer dan 500 klachten indienen), **niet** uit de cijfers verwijderd. Als een klein aantal personen een zeer groot aantal klachten indient, kan dat het algemene beeld vertekenen.

² De cijfers over vliegbewegingen bevatten (nagenoeg) al het vliegverkeer tot een hoogte van 4,5 km. Dus ook het niet Schiphol verkeer, zoals vluchten naar andere regionale luchthaven en kleine luchtvaart (sportvliegtuigen.)

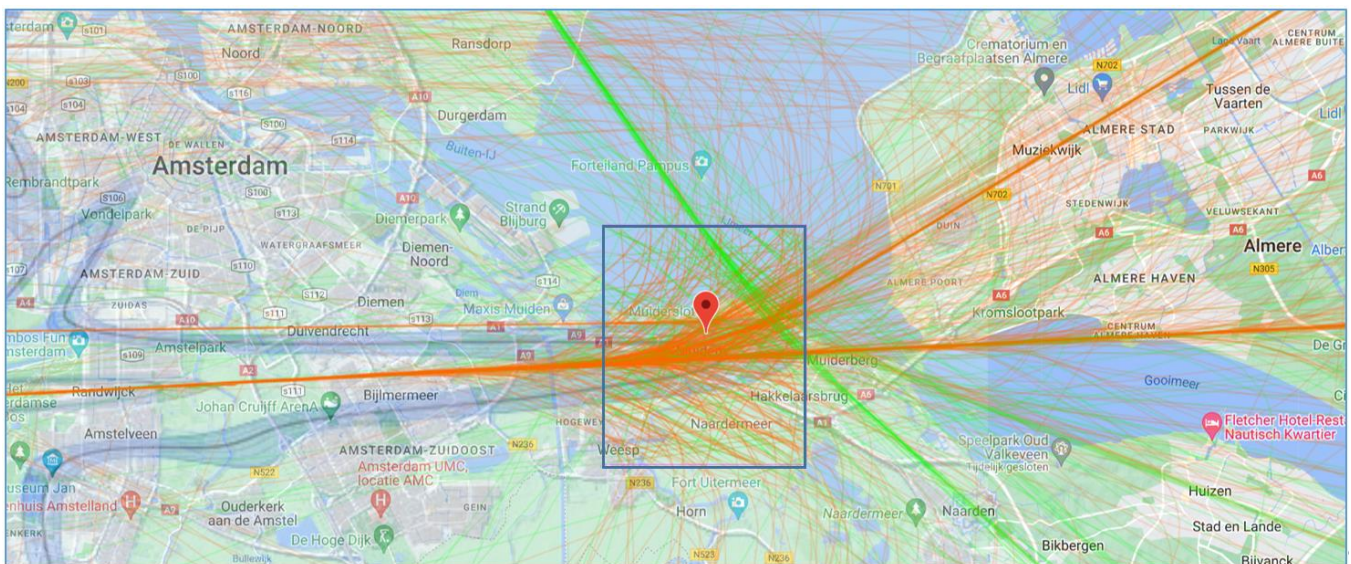
coronajaar 2019. De meeste overlast werd in het derde kwartaal (mei, juni juli) gerapporteerd, met uitzondering van Bussum, waar dit in het vierde kwartaal (aug. sept. okt.) het geval was.

Het aantal nachtvluchten nam in Muiden en Muiderberg met ca 16% toe (dagvluchten meer dan 100%); in Muiden nam het aantal klachten over nachtvluchten sterker toe (+37% dan in Muiderberg (+8%). Muiden wordt met meer luchtverkeer onder 1.000 meter geconfronteerd (29.604) dan Muiderberg (18.173).

Over Naarden en Bussum steeg het aantal nachtvluchten met ca 50%, maar blijft in absolute zin ver onder die van Muiden en Muiderberg. In Naarden leidde dit niet tot meer klachten over nachtvluchten (-34%), maar in Bussum juist wel (+204%).



Muiden



Muiden, 509 vliegbewegingen op 18 september 2022. Dalend verkeer naar het westen naar de Buitenveldertbaan (rood) en stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen).

Het aantal landingen op de Buitenveldertbaan, dat in deze plaats de meeste hinder veroorzaakt, bedroeg 28.586 wat 2,6 keer meer was dan in dan 2021. Het was zelfs 25% meer dan in het pré coronajaar 2019, toen er 22.871 keer op de Buitenveldertbaan werd geland. Dit landend vliegverkeer passeerde Muiden tussen 1.000 m en 600 meter hoogte.

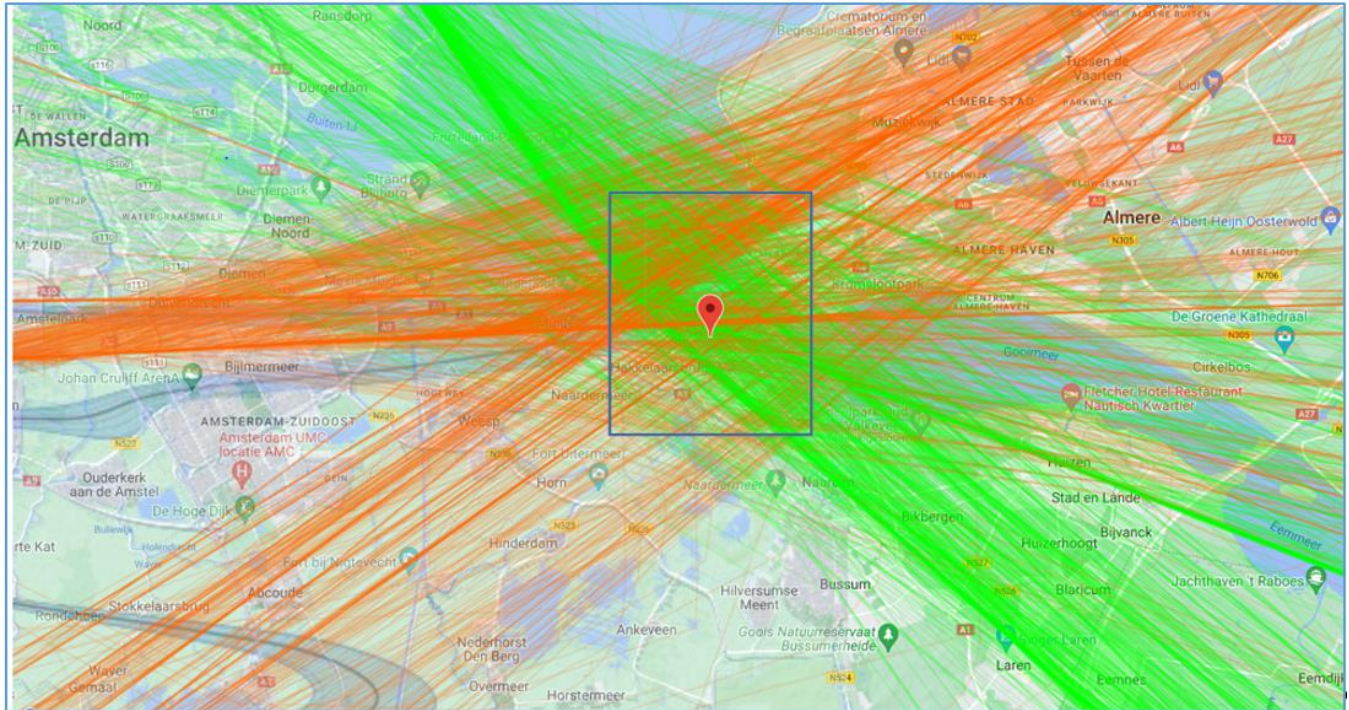
In het derde kwartaal (mei juni juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 21.863 vliegbewegingen, waarvan 12.940 onder de 1.000 meter. In dat kwartaal hebben 82 inwoners van Muiden 1.348 klachten ingediend.

In het vierde kwartaal (aug. sept. okt) was op 18 september de drukste dag met 509 vliegbewegingen. Over heel 2022 had Muiden 23 dagen met meer dan 400 vliegbewegingen.

Het aantal nachtvluchten in 2022 (3.598) nam met 17% toe t.o.v. 2021 en het aantal klachten daarover (419) met 37%.

Het gemiddeld aantal melders per kwartaal (45) was bijna 2,4 keer meer dan in 2021 en het aantal klachten (2.965) over heel 2022 was bijna 3 keer meer dan het voorgaande jaar.

Muiderberg



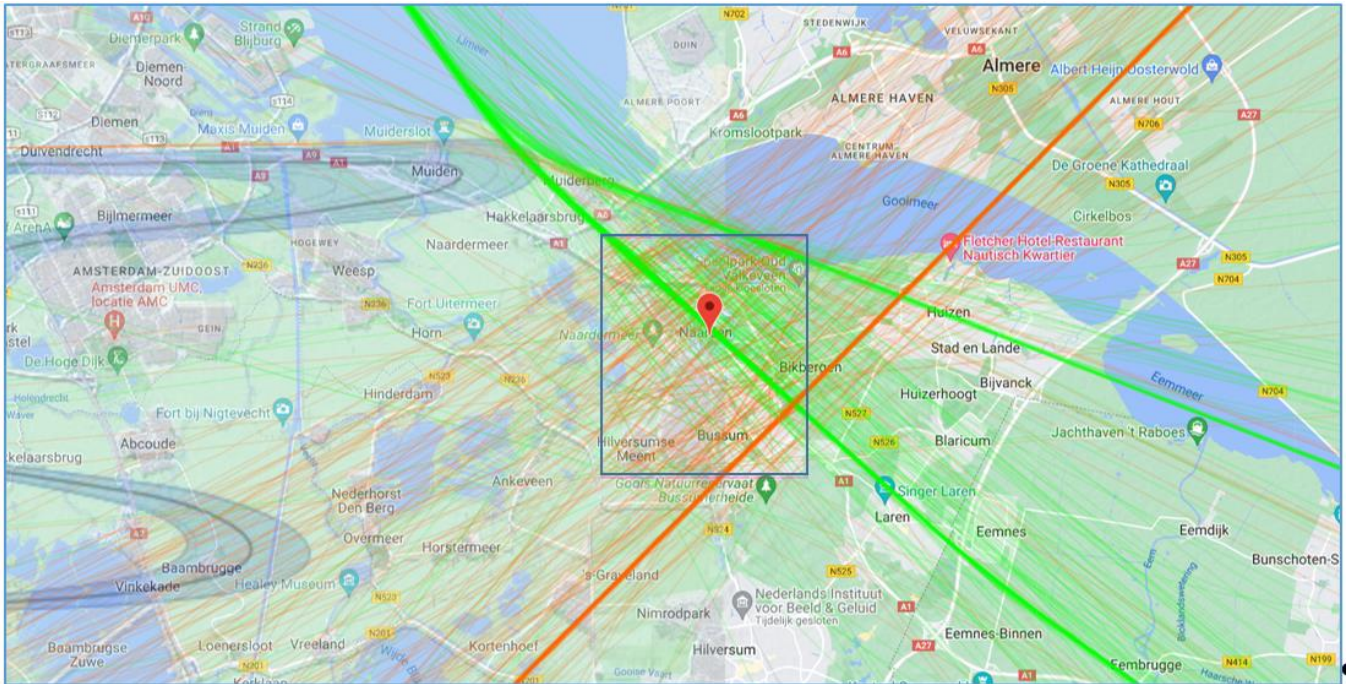
Muiderberg, 472 vliegbewegingen op 2 mei 2022. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer uit het noordoosten naar de Buitenveldert-, Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

Ook deze plaats ondervindt de meeste hinder van het landende verkeer naar de Buitenveldertlaan dat op ongeveer 1.000 m overkomt en het op ca 3.500 m stijgende verkeer naar het zuidoosten afkomstig van de Polder- en Zwanenburgbaan.

In het derde kwartaal (mei juni juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 21.266 vliegbewegingen, waarvan 7.631 onder de 1.000 meter en 6.898 tussen de 1.000 en 2.000 meter. In dat kwartaal hebben 38 inwoners van Muiderberg 251 klachten ingediend. In dat kwartaal was ook de drukste dag met 472 vliegbewegingen. Over heel 2022 had Muiderberg 21 dagen met meer dan 400 vliegbewegingen.

Het aantal nachtvluchten in 2022 (3.617) nam met 15% toe t.o.v. 2021 en het aantal klachten daarover (105) met 8%.

Naarden



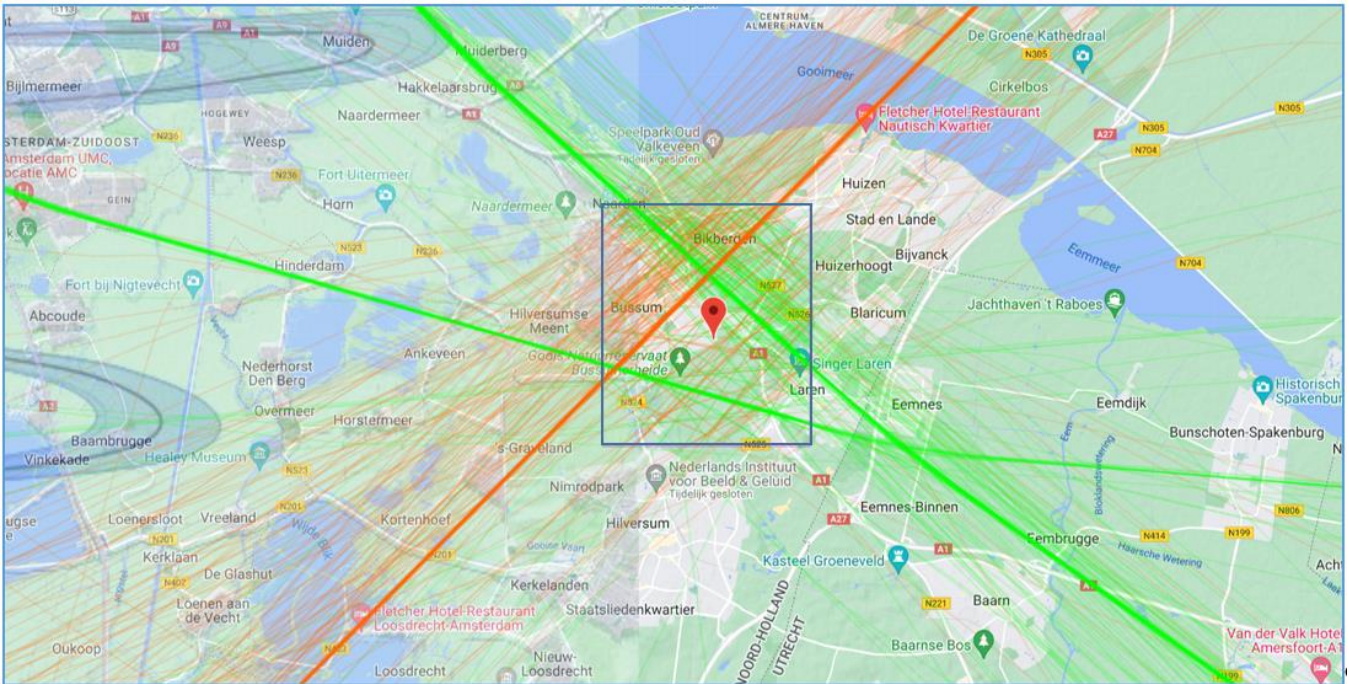
Naarden, 346 vliegbewegingen op 1 september 2022. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer uit het noordoosten naar de Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

Deze plaats ligt onder de vertrekroutes van de Polder- en Zwanenburgbaan en onder de aanvliegroutes van de Kaag- en Aalsmeerbaan.

In het derde kwartaal (mei juni juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 10.298 vliegbewegingen, maar de meeste klachten werden in het vierde kwartaal (aug. sept. okt) ingediend. Het aantal vliegbewegingen (9.864) lag weliswaar iets lager, maar het aantal vluchten tussen de 1.000 – en 2.000 meter (4.250) was bijna 1,5 keer meer dan in het voorgaande kwartaal. Ook viel in het vierde kwartaal de drukste dag met 346 vliegbewegingen. In dat kwartaal hebben 17 inwoners van Naarden 65 klachten ingediend. In dat kwartaal was ook de drukste dag met 472 vliegbewegingen.

Het aantal nachtvluchten in 2022 (1.104) nam met 45% toe t.o.v. 2021, maar aantal klachten daarover (33) nam met 34% af.

Bussum



Bussum, 247 vliegbewegingen op 10 augustus 2022. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanen-burgbaan (groen) en dalend verkeer uit het noordoosten naar de Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

Deze plaats ondervindt meestal de meeste hinder van het vertrekkende verkeer van de Aalsmeerbaan tussen 2.000 – 3.000 meter hoogte, gevolgd door het vertrekkende verkeer van de Kaagbaan dat iets hoger, tussen de 3.000 – 4.000 meter overkomt, en het uit het noordoosten dalende verkeer naar Kaag- en Aalsmeerbaan, dat rond de 2.000 meter Bussum passeert. Vertrekkend verkeer afkomstig van de Buitenveldertbaan vliegt op ca 2.000 meter heeft de minste gelegenheid gehad om te klimmen en is het meest hoorbaar.

In het vierde kwartaal (aug. sept. okt.) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 11.650 vliegbewegingen. In augustus 2022 was er langdurig sprake van wind uit noordelijke richtingen, dat dalend verkeer uit het noordoosten op ca 2.000 meter en stijgend verkeer uit het noordwesten op ca 4.000 meter tot gevolg had, dat zich precies boven Bussum elkaar kruiste. In dat kwartaal hebben 52 inwoners van Bussum 407 klachten ingediend. In dat kwartaal was ook de drukste dag met 247 vliegbewegingen.

Het aantal nachtvluchten in 2022 (216) was 3 x meer dan in 2021 en het aantal klachten daarover (657) was 1,5 meer.

Buurgemeenten

In onze Buurgemeenten was over het hele jaar het totaal aantal klachten (4.850) ruim 2 keer zo hoog als in 2021 en het gemiddeld aantal melders per kwartaal (92) bijna twee keer zoveel.

In het vierde kwartaal (aug. sept. okt.) werd het meest geklaagd. In dat kwartaal hebben 156 inwoners 1.926 klachten ingediend. De meeste klachten kwamen uit Hilversum (1.118), gevolgd door Huizen (567). Deze plaatsen hadden ook de hoogste aantallen melders van klachten.

Hilversum werd in het vierde kwartaal 2022 geconfronteerd met aanzienlijk meer starts en landingen van en naar de Kaag- en Aalsmeerbaan dan in het vierde kwartaal 2021 en Huizen met meer landingen naar deze twee banen.

Het aantal klachten over nachtvluchten (1.317) over heel 2021 was ruim 2 keer zoveel als in 2022; in het vierde kwartaal werden de meeste klachten over nachtvluchten (620) ingediend, waarvan weer de meeste uit Hilversum (354) en Huizen (218) afkomstig waren.

Wegverkeer

Naast de geluids- en milieuoverlast van het vliegverkeer is voor veel inwoners van Gooise Meren de geluids- en milieubelasting van de snelwegen A1 en A6 die onze gemeente doorkruisen een groeiende zorg. Omdat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de belasting door 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. Verder is de Klankbordgroep in gesprek met de gemeente over de geluidssituatie op lokale wegen.

Rapport geluidssituatie Gooise Meren 2021

Dit rapport gaat in op de geluidssituatie in de gemeente Gooise Meren in 2021. Het gaat om de geluidbelasting, geluidhinder en slaapverstoring als gevolg van wegverkeer, railverkeer en luchtvaart. Opvallend is dat de luchtvaart wel wordt genoemd maar dat deze niet is meegenomen bij het maken van de geluidbelastingkaarten. Waarom deze niet is meegenomen wordt niet beargumenteerd.

Met dit onderzoek wordt invulling gegeven aan de eisen uit de Wet milieubeheer. Deze eisen vloeien voort uit de Europese Richtlijn omgevingslawaai.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Gooise Meren moeten de geluidssituatie vóór 30 juni 2022 vaststellen. Deze vaststelling heeft nog niet plaatsgevonden! Binnen één maand na de vaststelling moeten zij de inwoners en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover informeren. De volgende stap is het opstellen van een actieplan voor de aanpak van geluidknelpunten. Dit plan moeten burgemeester en wethouders vóór 18 juli 2024 vaststellen.

In tabel 1 zijn de totalen weergegeven van de geluidbelaste woningen in de gemeente Gooise Meren.

Tabel 1 Aantal geluidbelaste woningen

Geluidbelasting	Geluidbron			
	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Alle bronnen samen
$L_{den} \geq 55$ dB	13.965	699	27	14.268
$L_{night} \geq 50$ dB	6.719	444	0	6.967

L_{den} staat voor gewogen gemiddeld geluidsniveau van dag, avond en nacht. L_{night} staat voor gemiddeld geluidsniveau in de nacht. Weergegeven is in dB (deciBel).

Volgens de tabellen in Hoofdstuk 4 blijkt dat de meeste woningen worden gehinderd door geluid op gemeentelijke wegen. Daarna komt geluid op rijkswegen.

Follow-up geluidmetingen 2018-2019 langs A1 en A6

Sensornet heeft in opdracht van de gemeente Gooise Meren in de periode mei 2018 tot mei 2019 op geselecteerde locaties langs de A1 en de A6 geluidsmetingen uitgevoerd. De gemeente heeft de meetdata aan het expertbureau DGMR en aan de klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren voor nadere analyse ter beschikking gesteld. DGMR en de Klankbordgroep zijn tot eensluidende conclusies en aanbevelingen gekomen, al verschilt de benadering op een aantal punten.

De analyse die de Klankbordgroep heeft uitgevoerd op de door Sensornet beschikbaar gestelde meetdata laat zien dat op alle vier meetlocaties langs het Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) tracé zowel de voorspelde toekomstwaarde voor 2030 als de gegarandeerde grenswaardes vastgesteld in 2008 nu al overschreden worden.

Dat wil zeggen dat er op die locaties nu al hogere geluidsniveaus worden gemeten dan het voorspelde jaargemiddelde geluidsniveau voor 2030.

Daaruit moet worden afgeleid dat de groei van de huidige verkeersvolumes (beduidend) hoger is dan de prognose die gehanteerd is in het SAA Tracébesluit.

Voor alle meetlocaties geldt dat de adviesnormen van de WHO ruimschoots worden overschreden, niet alleen waar het gaat om het gewogen gemiddelde van de geluidsbelasting (L_{den}) maar ook de geluidsbelasting tijdens de nachtelijke uren (L_{night}). Deze overschrijdingen kunnen leiden tot een verhoogd gezondheidsrisico voor de omwonenden van de beide snelwegen.

Rijkswaterstaat (RWS) is als wegbeheerder verplicht om bij autonome groei van het wegverkeer doelmatige geluidmaatregelen te treffen ter voorkoming van overschrijdingen van de grenswaarden. Daarom roept de Klankbordgroep de gemeente Gooise Meren op om met RWS in gesprek te gaan over het terugdringen van de plaatselijk zeer hoge geluidsbelasting. Dat geldt ook voor de meetlocaties ter hoogte van de woonwijk Naarderbos die niet aan het SAA tracé liggen en waar op dit moment nog helemaal geen maatregelen getroffen zijn. Met de geprognosticeerde verdere groei van het verkeer op de A1 en A6 tot aan 2030 is er alle aanleiding voor het gemeentebestuur om op te komen voor de leefbaarheid in de gemeente en daarmee voor de belangen van de inwoners van Gooise Meren. De Klankbordgroep wil dat de gemeente er bij RWS op aandringt om tijdig adequate maatregelen te treffen.

In een online webinar op 16 november 2020 heeft de gemeente in samenwerking met RWS, DGMR en de Klankbordgroep de analyse van de metingen bekendgemaakt. RWS gaf tijdens de webinar aan de verkeersintensiteit voor de komende jaren goed in de gaten te gaan houden. Echter vanwege de aanzienlijk afgenomen verkeersintensiteit ten gevolge van Covid-19 kan pas over 2023 een juist beeld verkregen worden. De Klankbordgroep blijft dit volgen.

Zonneluidswal langs A1 bij Naarderwoonbos

In de wijk Naarderwoonbos wordt veel geluid- en fijnstofoverlast van de A1 ervaren, omdat er ter hoogte van het Naarderbos geen geluidswerende voorzieningen zijn.

In het bovengenoemde geluidonderzoek zijn ook 2 locaties in het Naarderwoonbos betrokken, waar te hoge waarden zijn gemeten. De waarden vastgesteld door de WHO worden ruim overschreden. De huidige MJPG grenswaarde van 65 dB wordt weliswaar nog niet overschreden maar toen het MJPG werd vastgesteld was de grenswaarde 55 dB en is deze via 60 dB op de huidige waarde uitgekomen. Deze bijstelling werd gedicteerd door de (te) hoge kosten van het MJPG.

RWS 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. De inwoners van de wijk, die heel dicht op het A1 tracé ligt, willen de extra bescherming van een geluiddempende wal in plaats van een geluid reflecterend scherm. Zij hebben zelf een businesscase opgesteld om een zogenaamde zonneluidswal 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 RWS 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 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.

Het is 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.

De raad heeft in 2021 besloten de haalbaarheid van het project Zonnegeluidswal Naarderbos te onderzoeken. Dat onderzoek is inmiddels afgerond waarbij een aantal risico's en mogelijkheden naar voren zijn gekomen. Die kunnen voor de gemeente financiële gevolgen hebben. De raadsleden worden geïnformeerd over welke risico's dit zijn, waar die risico's zich voordoen en wat de gevolgen kunnen zijn. Besluitvorming over het project dient uiterlijk maart 2023 plaats te vinden. Daarna vervalt de financiële bijdrage van 2,5 miljoen euro van Rijkswaterstaat.

In tegenstelling tot wat eerder werd verwacht wordt er toch een bedrag gevraagd voor de grond waarop de geluidwal zal worden gebouwd. Tevens schijnt Unesco bezwaar te gaan maken i.v.m. het beschermd stadsgezicht en de schootvelden.

Geluidhinder door lokale wegen

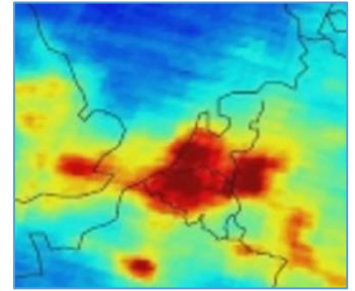
In het bovengenoemde rapport Geluidssituatie 2021 komt naar voren dat de meeste woningen worden getroffen door geluidhinder afkomstig van lokale wegen.

Dit komt mede door de toename van het aantal motoren en sportwagens. Deze relatief kleine groep die zich niet aan geluids- en snelheidsbeperkingen houdt, is 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.

De klankbordgroep blijft er bij het gemeentebestuur op aandringen 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.

Luchtkwaliteit

Naast de geluidhinder die door de luchtvaart en het wegverkeer wordt veroorzaakt zorgen deze 2 geluidbronnen ook voor aantasting van de luchtkwaliteit. Zoals op het kaartje hiernaast is te zien komt deze aantasting in heel Nederland voor m.u.v. de noordelijke provincies. Op de kaart van Europa treffen we alleen in de Po-vlakte in Italië een soortgelijk (donker)rood gebied aan.



De verontreiniging betreft fijnstof, ultrafijnstof (vooral door vliegtuigen) en stikstofdioxide (NO₂). De Klankbordgroep was en is betrokken bij onderstaande onderwerpen.

Presentatie luchtkwaliteit en gezondheidseffecten voor kinderen



Op 2 november 2022 heeft Isme de Kleer, kinderlongarts in het St. Franciscus ziekenhuis te Rotterdam, tijdens een politieke avond voor de leden van de gemeenteraad en het publiek een aansprekende en ook verontrustende presentatie over de gezondheidseffecten van luchtvervuiling gegeven.

De luchtkwaliteit is in het grootste deel van Nederland van slechte kwaliteit, maar plaatselijk kunnen er wel grote verschillen zijn. Het is belangrijk om vast te stellen waar de luchtkwaliteit erg slecht is, zodat daar bij de bouw van woningen en scholen en de aanleg van sportvelden rekening mee kan worden gehouden. Vooral kinderen, waarvan de longen nog in ontwikkeling zijn, kunnen door slechte luchtkwaliteit gezondheidsschade oplopen, zoals astma, die voor de rest van hun leven niet meer verdwijnt.

Schone Luchtakkoord

Het op diverse plaatsen meten van de luchtkwaliteit is in onze ogen een onmisbaar hulpmiddel bij het inrichten van Gooise Meren. Ondertekening van en uitvoering geven van het Schone Luchtakkoord hoort daar ook bij. 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.



Het college heeft in juni 2022 bij het rijk aangegeven onderdeel te willen uitmaken van het schone lucht akkoord en wil deze deelname samen met de gemeenten in de regio oppakken. Met gemeenten in de regio wordt daartoe contact gezocht met de provincie Noord-Holland.

Hollandse Luchten

Hollandse Luchten is in 2018 gestart als pilot in de regio IJmond en heeft zich in twee jaar tijd ontwikkeld tot een burgermeetnetwerk met meetgemeenschappen op verschillende locaties in Noord-Holland. Het doel van Hollandse Luchten is om met behulp van burgerwetenschap een context te creëren

waarin bewoners, overheden, experts en bedrijfsleven samen kennis opbouwen, in dialoog gaan en handelingsperspectieven ontwikkelen voor een gezonde fysieke leefomgeving.

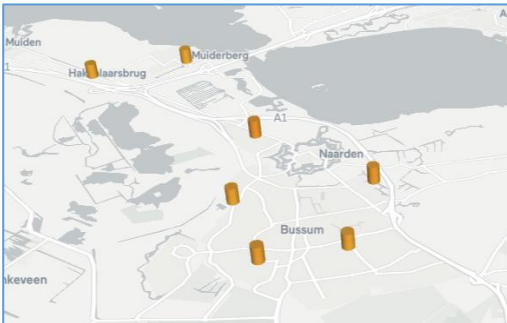
De klankbordgroep heeft eerder met de gemeente over aansluiting bij het project Hollandse Luchten gesproken. Op initiatief van de Denktank A27, een bewonersgroep uit Blaricum, is er in 2020 een pilot in de regio Gooi- en Vecht gestart om de luchtkwaliteit te meten met Palmes diffusiebuisjes, met als einddoel om een meetgemeenschap als onderdeel van het project Hollandse luchten te beginnen.



In 2022 hebben de gemeentes Hilversum en Gooise Meren zich bij het initiatief van de zgn. BEL-gemeentes (Blaricum, Eemnes, Laren) aangesloten.

Het initiatief behelst het ter beschikking stellen aan burgers van fijnstofmeters (PM 2,5) en Stikstofdioxide (NO₂)-meters (zgn. Palmes-buisjes)

In november hebben 2 bijeenkomsten plaatsgevonden waaraan de Klankbordgroep heeft deelgenomen. Op de eerste bijeenkomst werden na de introductie 4 bewoners groepen gevormd (Hilversum, BEL, Bussum/Naarden en Muiden/Muiderberg).



Deze groepen hebben zich gebogen over de vraag waar de meters moeten komen en waarom. Op de tweede bijeenkomst werden de locaties definitief vastgesteld en werden de fijnstofmeters aan burgers ter beschikking gesteld. Van de Palmes-buisjes zijn ook de locaties bepaald en zal de plaatsing door de GGD Amsterdam gebeuren. Deze buisjes worden elke maand door nieuwe buisjes vervangen over de periode van een jaar.

Inmiddels zijn al enkele meters geplaatst en actief. De resultaten zijn te zien op: <https://hollandse-luchten.org/kaart/>

Ontwikkelingen Schiphol

Begrenzing aantal vliegbewegingen Schiphol tot 440.000 per jaar

Medio dit jaar heeft het kabinet besloten om met ingang van november 2023 het aantal vliegbewegingen van Schiphol voor vijf jaar te begrenzen op 440.000 per jaar. In 2022 bedroeg dit aantal 395.096. Deze aantallen zijn exclusief helikopters en de omstreden zakenjets; in 2022 waren dat 22.372 vliegbewegingen (2021: 15.532).

Met deze reductie beoogt het kabinet de handhavingspunten voor geluidsoverlast niet langer te overschrijden. Voor een groot aantal fysieke plaatsen in de omgeving van Schiphol is voor de periode van een jaar de maximale hoeveelheid geluid bepaald. De afgelopen jaren zijn deze geluidsmaxima niet gehandhaafd, omdat de overheid anticipeerde op de invoering van een nieuw stelsel voor geluidsbeperking. Dit nieuwe stelsel, het strikt preferentieel baangebruik waarbij zoveel mogelijk de minst overlast veroorzakende banen worden ingezet, had nog geen kracht van wet en werd daarom ook niet gehandhaafd. Aan het aldus ontstane rechtvacuüm is nu een einde gekomen.

De reductie van het aantal vliegbewegingen is ook nodig voor de natuurvergunning die Schiphol nog moet verkrijgen voor de uitstoot van stikstofverbindingen. Schiphol is op papier na Tata Steel de grootste emittent van stikstofverbindingen en in de praktijk de grootste. Op dit moment wordt alleen de stikstof aan Schiphol toegerekend die tot 900 meter en binnen een straal van 25 kilometer door vliegtuigen wordt uitgestoten.

In december 2022 heeft minister Harbers bekend gemaakt dat het niet mogelijk is om de beoogde krimp naar 440.000 al per eind 2023 te realiseren. Naar nu gebleken is, moet een Europese procedure gevolgd worden en de verwachting is dat die pas een jaar later, op 1 november 2024, kan worden afgerond. In plaats daarvan wordt er nu per eind 2023 gemikt op een krimp tussen de 465.000 en 450.000 vluchten per jaar, door handhaving van het maximaal toegestane geluid op de handhavingspunten.

Maximaal 250.000 Schipholvluchten zijn genoeg voor Nederlandse economie

De begrenzing van het aantal vluchten tot 440.000 per jaar zijn naar het oordeel van milieu- en bewonersorganisaties onvoldoende voor woningbouw in de omgeving van Schiphol en voor een evenredige bijdrage aan het stikstofprobleem. Schiphol probeert door uitkoop van boerenbedrijven stikstofruimte te kopen om een natuurvergunning te krijgen. Daarom overhandigden milieuorganisaties op 9 november 2022 aan directeur-generaal Luchtvaart (I&W), Ruth Clabbers, een actieagenda. 'Zorg voor een balans tussen bescherming van klimaat, natuur, gezondheid en de economie. Schiphol kan simpelweg niet langer de plek zijn waar heel Europa overstapt', aldus Natuur & Milieu, Greenpeace, Milieudefensie en Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland.



Overhandiging actieagenda aan Ruth Clabbers

In de actieagenda stellen de organisaties aan de hand van zeven thema's 22 acties voor. Een belangrijke maatregel is een snelle invoering van het CO2-plafond. Dit plafond is onderdeel van het regeerakkoord, maar het is vooralsnog niet ingevoerd. Het plafond zou voor de zomer van 2023 in de wet moeten worden vastgelegd, waarbij de hoogte in lijn moet zijn met de klimaatdoelen van Parijs.

Verder is een herziening van het directe bestemmingen netwerk nodig, omdat op dit moment veel bestemmingen worden aangedaan die voor de Nederlandse economie van geringe betekenis zijn. Deze bestemmingen zijn er in hoofdzaak voor het overstapverkeer, dat alleen in het belang van Air-France – KLM is. Met minder directe bestemmingen en dus ook minder overstappers en een transitie van luchtverkeer naar rail voor de korte en middellange Europese bestemmingen zijn 250.000 vluchten per jaar genoeg voor de Nederlandse economie, waaronder ook het toeristische verkeer.

Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

In oktober 2022 heeft het kabinet de definitieve voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze versie is ondanks een groot aantal kritische zienswijzen op het concept ingediend door belangenverenigingen, waaronder de Klankbordgroep³, en burgers niet wezenlijk veranderd.

De voorkeursbeslissing biedt nog nauwelijks enig inzicht wat de herziening van het luchtruim voor de omwonenden van Schiphol gaat betekenen, omdat nog niet bekend is hoe de toekomstige vliegroutes gaan lopen en op welke hoogten gevlogen gaat worden. Dit zal nog in een groot aantal deelprojecten worden uitgewerkt wat nog jaren in beslag gaat nemen. Men streeft er naar om het naderende luchtverkeer hoger te laten aanvliegen, wat tot minder geluidsoverlast moet leiden. Voor het vertrekkende verkeer blijft de huidige door bewoners omstreden startprocedure (NADP2) gehandhaafd.

Over toepassing van de WHO-advieswaarden voor het luchtverkeer heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd voor het eind van 2022 de Tweede Kamer nader te informeren.⁴ Voor zover wij hebben kunnen nagaan, is dit niet gebeurd.

De einddatum voor de herziening van het luchtruim is gepland voor 2035. Vanaf 2025 verwacht men om met het hoger aanvliegen een begin te kunnen maken.

Weerstand tegen verdere groei Schiphol

Onderzoek Citisens

In mei 2022 heeft Citisens een onderzoek uitgevoerd, waaruit naar voren is gekomen 71% van de Nederlanders vindt dat het aantal vluchten van en naar Nederland af zou moeten nemen. Driekwart van de Nederlanders vindt dat we allemaal minder moeten gaan vliegen. Dit is ook terug te zien in persoonlijke voorkeuren: twee derde van de Nederlanders geeft aan liever voor een ander vervoersmiddel dan het vliegtuig te kiezen wanneer zij op vakantie gaan. Slechts 16% geeft de voorkeur aan het vliegtuig om op de plek van bestemming te komen. De belangrijkste reden voor een negatieve houding tegenover vliegen is het milieu (95%), maar ook gezondheidsproblemen van omwonenden (62%) en overlast

³ Onze belangrijkste bezwaren betreffen:

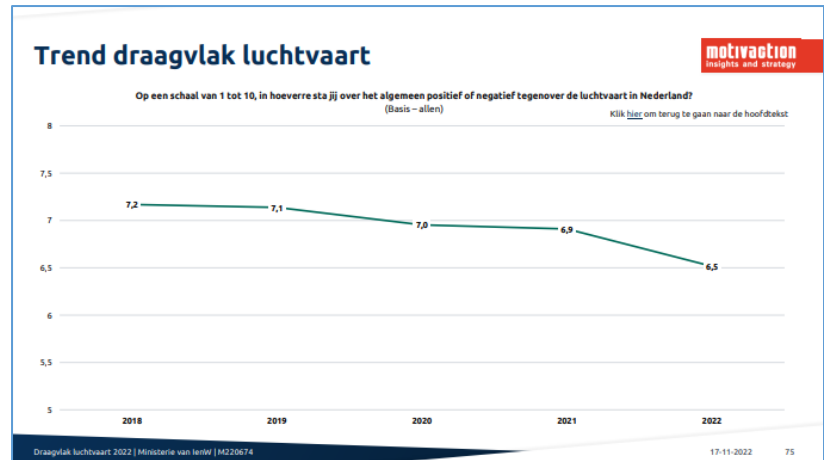
- De vele onzekerheden die er nog zijn, waardoor de gevolgen van de voornemens in het ontwerp niet te voorzien zijn.
- De WHO-richtlijnen voor geluidsbelasting worden in het ontwerp niet betrokken.
- De technische beperkingen inherent aan luchtvaart en het geringe innovatieve vermogen maken de dubbeldoelstelling 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 vertrekkende verkeer continu naar kruishoogte klimt, omdat in de uitwerking nog steeds getrappt geklommen wordt.

⁴ Bladzijde 33 van de reactienota Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening oktober 2022: Ter uitvoering van de motie Schonis is over deze WHO-richtlijnen advies uitgebracht door het RIVM. In de loop van het jaar zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer informeren over een uitwerking van de aanbevelingen in dit advies.

(62%) worden vaak als belangrijke redenen genoemd om het aantal vluchten te verminderen. Aan dit hebben ongeveer 3.000 Nederlanders deelgenomen.

Jaarlijks draagvlakonderzoek Motivaction

Sinds 2018 onderzoekt Motivaction in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat jaarlijks (eind augustus) het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. Uit de laatste meting komt naar voren dat de bevolking in 2022 wederom minder positief is geworden over de luchtvaart in Nederland. Deze dalende trend is er al sinds 2018. Sinds de coronacrisis (2020) zijn er ook meer voorstanders van krimp dan van groei van luchtvaart. Dit jaar



(2022) vindt de helft dat er minder gevlogen moet worden in Nederland dan we pre-corona gewend waren, een kwart wil dat het volume gelijk blijft. De behoefte aan krimp betreft vooral Schiphol en in mindere mate de regionale luchthavens van nationale betekenis. Veiligheid, ecologie en de gezondheid van omwonenden worden gezien als de topprioriteiten voor de luchtvaart. Economische waarden en reisgemak worden minder belangrijk gevonden. Ook groeit sinds 2018 langzaam de steun voor maatregelen die de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vluchten.

Rechtszaak tegen staat

In 2020 is de stichting Recht op Bescherming Vliegtuighinder (RBV) een rechtszaak begonnen waarin van de Staat wordt geëist dat zij mensenrechten respecteert en een einde maakt aan de aantasting van de gezondheid door het overmatige vliegverkeer in ons land. De zaak zou eigenlijk in oktober 2022 van start gaan, maar op het laatste moment heeft minister Mark Harbers van Infrastructuur (I&W) uitstel gevraagd omdat hij niet tijdig zijn antwoord op de dagvaarding had geformuleerd. In overleg met haar advocaat heeft RBV de minister tot 1 maart 2023 extra tijd gegeven om op de eisen van RBV te reageren.



Protesten

In mei en november zijn er op Schiphol demonstraties geweest tegen de overlast van het vliegverkeer en de gevolgen daarvan voor de opwarming van het klimaat.

Van Omgevingsraad Schiphol naar Maatschappelijke Raad Schiphol

De Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) moet de opvolger worden van de huidige Omgevingsraad Schiphol (ORS). De commissie Van Geel heeft in het evaluatierapport Schiphol Vernieuwd Verbinden uit december 2020 aanbevolen de maatschappelijke dialoog en afstemming over Schiphol inhoudelijk en procesmatig anders in te richten. Centraal in het advies staat de oprichting van een nieuw overlegorgaan en een digitaal informatieportaal.

In het najaar van 2022 heeft minister Harbers (IenW) de Tweede Kamer geïnformeerd over de definitieve vormgeving van de MRS en medio december 2022 is Eddy van Hijum, voormalig Tweede Kamer

lid en gedeputeerde in de provincie Overijssel, aangesteld als tijdelijk voorzitter van de aflopende ORS en beoogd voorzitter van de nieuwe MRS.

Het doel van de MRS is om de maatschappelijke opvattingen en visies over de leefomgeving van Schiphol bij elkaar te brengen en onder de aandacht te brengen. Met als belangrijkste kenmerken:

- Brede maatschappelijke vertegenwoordiging om zoveel mogelijk perspectieven uit de samenleving over de leefomgevingskwaliteit te kanaliseren;
- Verzamelen van maatschappelijke perspectieven zonder noodzakelijke consensus waarbij de eindproducten zijn gebundelde weergaven van visies en standpunten van betrokken belanghebbenden;
- Reflectie/raad van wetenschappers uit relevante disciplines;
- Vooraf dialoog over de te volgen participatie aanpak;
- Vergroting van de scope van de agenda naar leefomgevingskwaliteit;
- Het bestaan van een appreciatieverplichting van IenW/minister op MRS uitingen;
- De luchtvaartsector is geen MRS lid, maar wel gesprekspartner aan de MRS tafel waar het gaat om hindermitigatie.

Ondanks dat de nieuwe MRS overlegstructuur nog wettelijk verankerd moet worden, zal er vanaf 1 januari 2023 zo veel mogelijk conform het ontwerp gewerkt worden en zal de minister namens het kabinet toelichten hoe de adviezen van de MRS zijn meegewogen in de besluitvorming.

De benoeming van bewoners in de MRS is vooralsnog gebaseerd op getrapte verkiezingen via achterbanorganisaties. Dit zijn vormen van buurtbeheer, wijkraden en bewonersverenigingen waarin bewoners zich hebben verenigd, zoals de klankbordgroep. Zij kiezen twee vertegenwoordigers voor iedere start-/landingsbaan, één voor de omgeving die het dichtstbij die baan ligt (het binnengebied) en één voor de verder van de baan afgelegen woongebieden (buitengebied).

De bewonersverenigingen willen echter een andere manier van werken. Zij gaan uit van een federatie van bewonersgroepen die met elkaar kunnen bepalen welke vertegenwoordigers in de MRS komen. Om meer gezamenlijk te kunnen optrekken en te voorkomen dat de belangen van de verschillende baanclusters tegen elkaar uitgespeeld worden. Deze vorm van vertegenwoordiging is wel meegenomen in het ontwerp voor de MRS, maar alleen nog niet voor de eerste zittingsperiode. In de tussentijd zijn meerdere bewonersverenigingen, waaronder de klankbordgroep, betrokken bij de vorming van zo'n bewoners federatie.

De speerpunten van de samenwerkende bewonersvertegenwoordigers in de nieuwe MRS zullen zijn:

- Een nieuw normen en handhavingstelsel 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 CO₂-plafond voor Schiphol dat ervoor zorgt dat Schiphol voldoet aan de klimaatdoelstellingen van minimaal 55 procent reductie van CO₂ in 2030 en nul CO₂-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.

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, waaronder Milieudefensie en Greenpeace en politieke partijen als Partij voor de Dieren en GroenLinks, 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 de site kunnen meldeurs aangeven wat de overlast voor hen persoonlijk betekent. Dit in tegenstelling tot officiële meldingskanalen als BAS (Schiphol) en DCMR (RTHA), waar mensen geen inhoudelijke melding kunnen indienen.

In het gebruiksjaar 2022 zijn ruim 130 duizend meldingen gedaan, waarvan er 592 uit Gooise Meren afkomstig zijn. Alle meldingen zijn toegestuurd aan de Inspectie Leefomgeving & Transport.

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

Zienswijze tegen tijdelijke regeling groot baanonderhoud Schiphol 2023

De Klankbordgroep heeft in een zienswijze bezwaar gemaakt tegen een regeling, waarmee de geluidsgrenzen tijdelijk verhoogd worden vanwege groot onderhoud aan het banenstelsel van Schiphol. De Klankbordgroep is met andere bewonersorganisaties van mening dat het onderhoud van het banenstelsel tot de normale, routinematige werkzaamheden van Schiphol behoort en dat dit geen reden mag zijn om de omwonenden met boven wettige geluidsoverlast te confronteren.

Dat Schiphol te weinig capaciteit heeft gecontracteerd om gepland door te werken in de nacht en het weekeinde, is voor ons geen geldig argument waarom het onderhoud niet korter had gekund dan nu gepland.

Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat noemt de zorgen 'begrijpelijk en herkenbaar', maar trekt de toestemming voor het onderhoud niet in.

Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio

In oktober 2022 hebben een aantal ministeries, waaronder Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Holland en de Bestuurlijke Regie Schiphol een overeenkomst gesloten om zich maximaal in te spannen om stapsgewijs de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren. Deze overeenkomst bevat geen controleerbare en meetbare resultaatverplichtingen, waardoor het niet mogelijk is om vast te stellen of en in welke mate de overeenkomst wordt nageleefd.

Verder wordt de bron, te weten de omvang van de luchtvaart, niet aangepakt, om dat deze buiten de scope van de overeenkomst valt. Daar en tegen staan er juist maatregelen in, die de groei van de luchtvaart van Schiphol kunnen bevorderen, zoals:

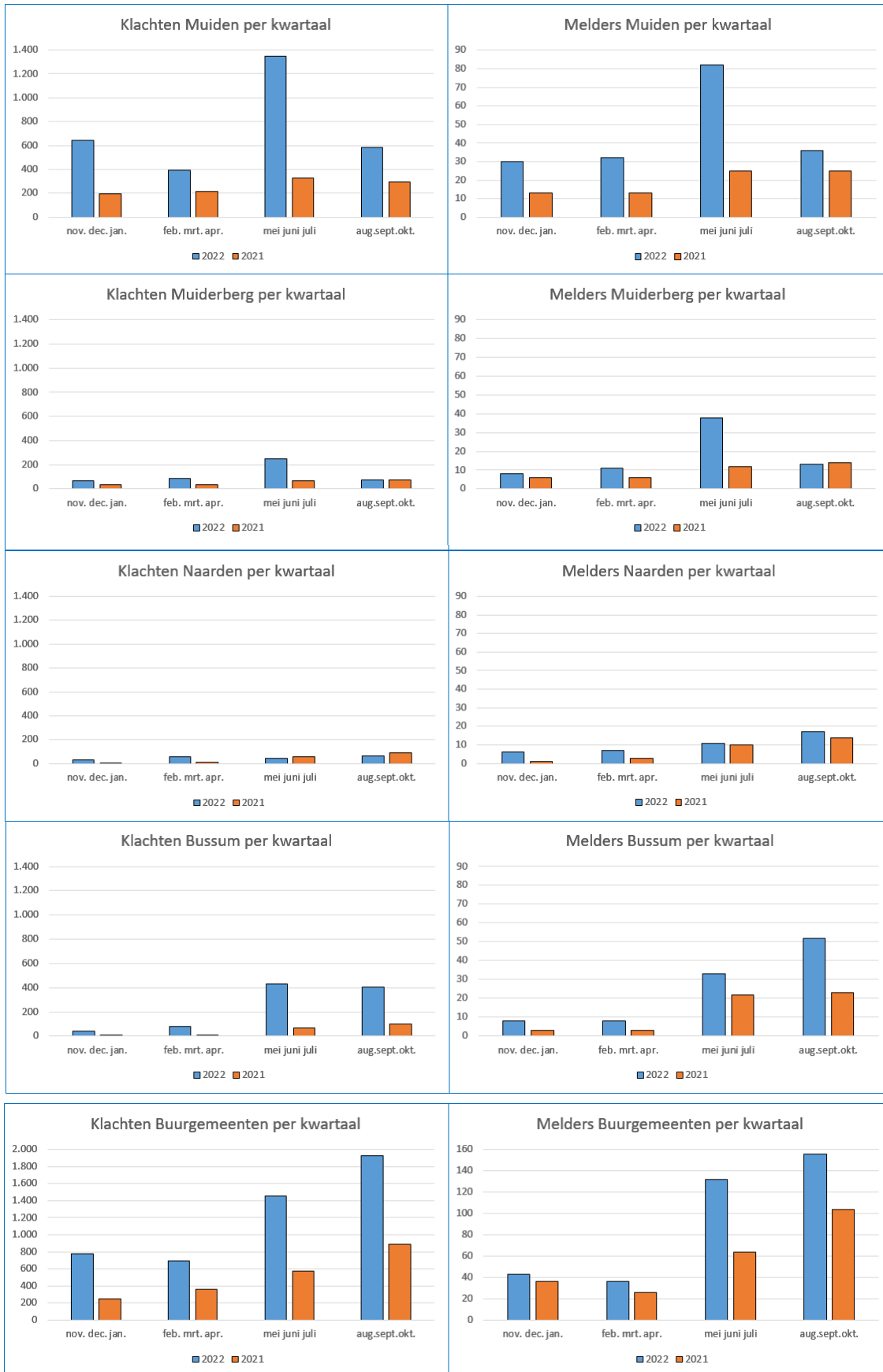
- vrijwillige uitkoop van woningeigenaren;
- nog meer gevelisolatie en aangepaste isolatie-eisen voor nieuwbouw;
- geluidsadaptief bouwen.

Wij zijn van mening dat dit een gemiste kans van de Bestuurlijke Regie Schiphol is, om effectief voor de belangen van de omwonenden, het milieu en het klimaat op te komen.



Geluidsadaptief wonen?

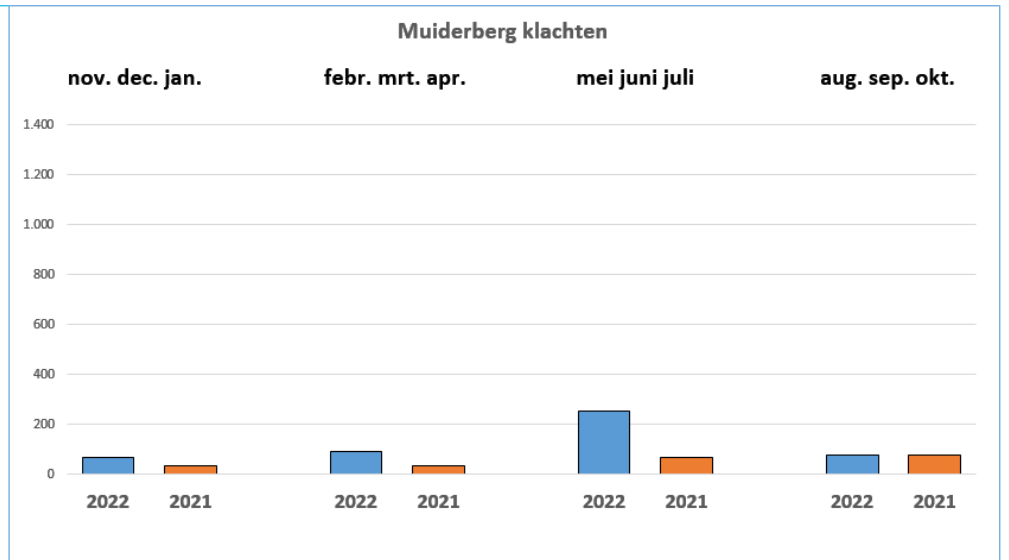
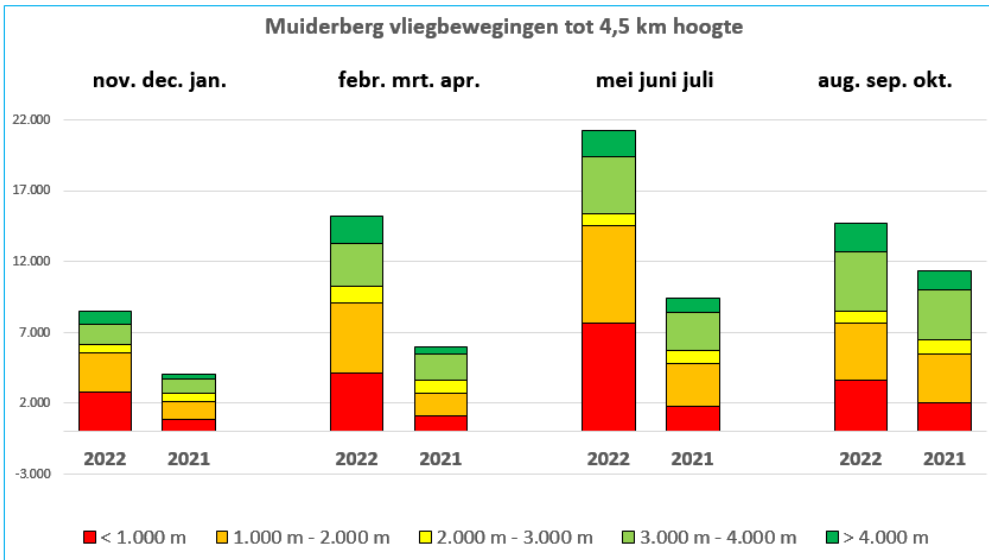
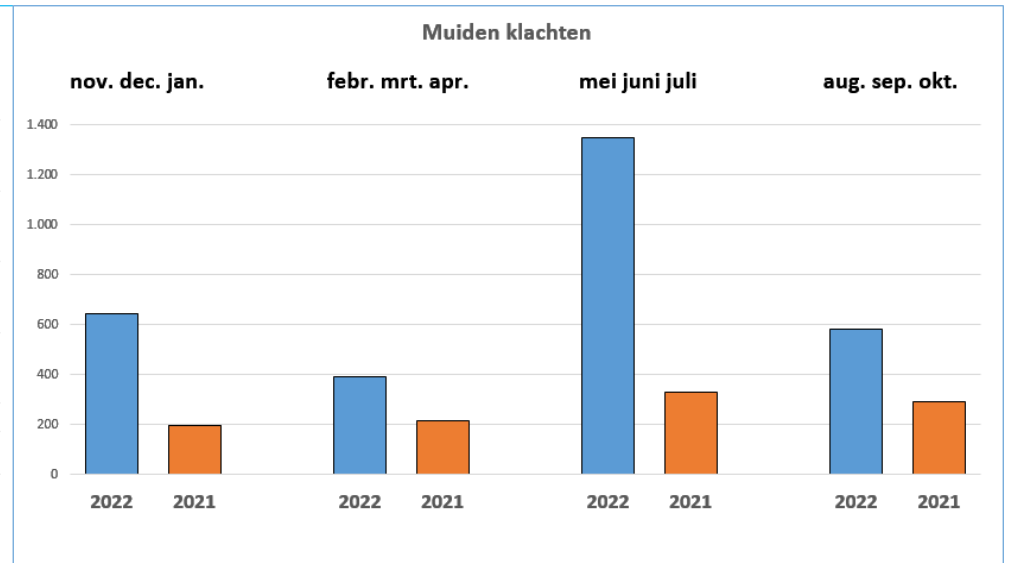
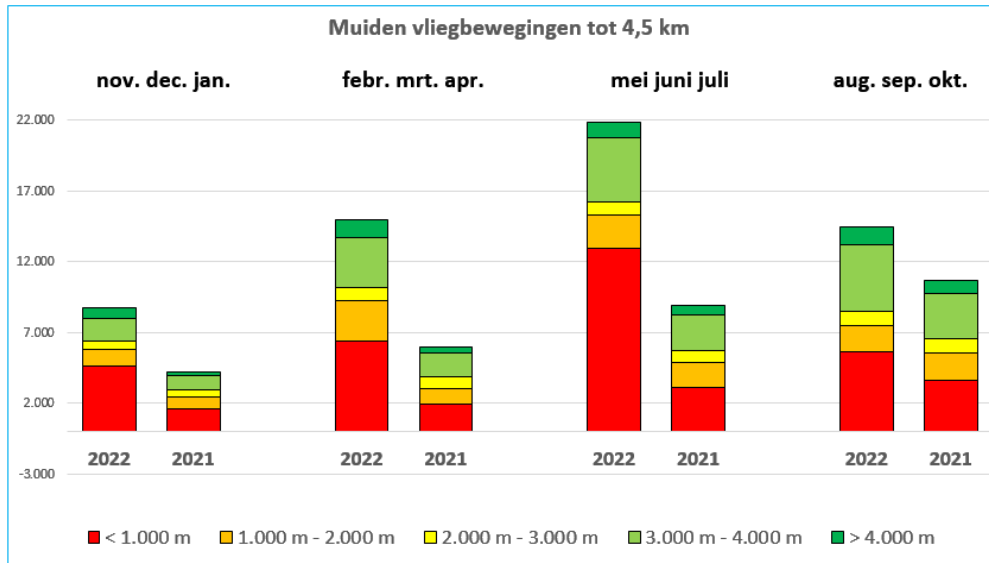
Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en buurgemeenten



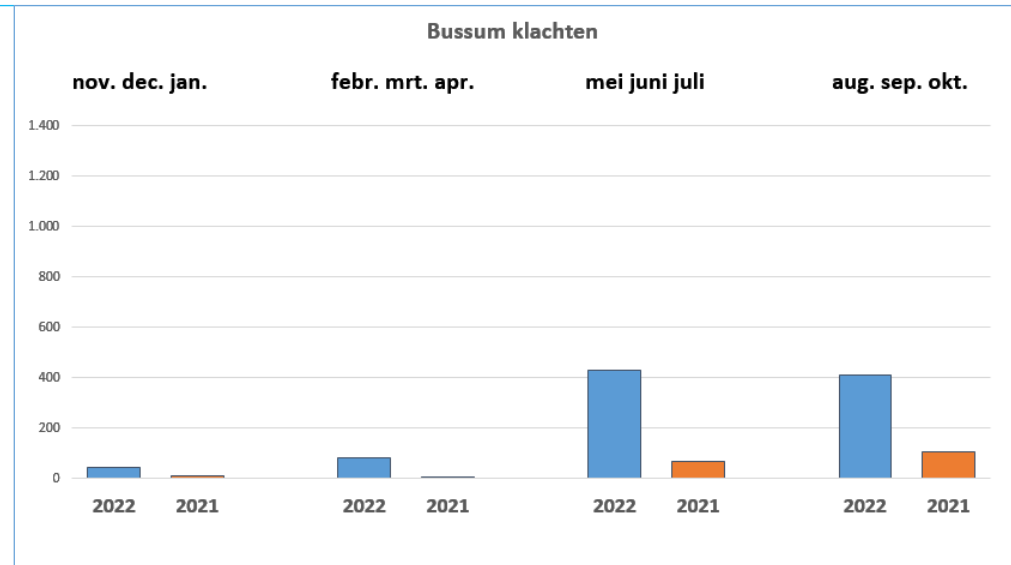
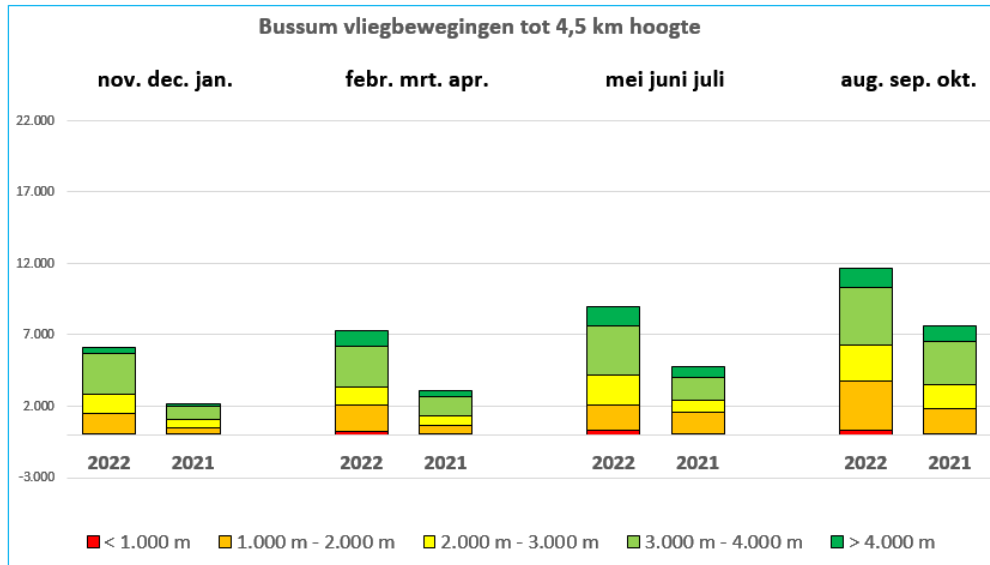
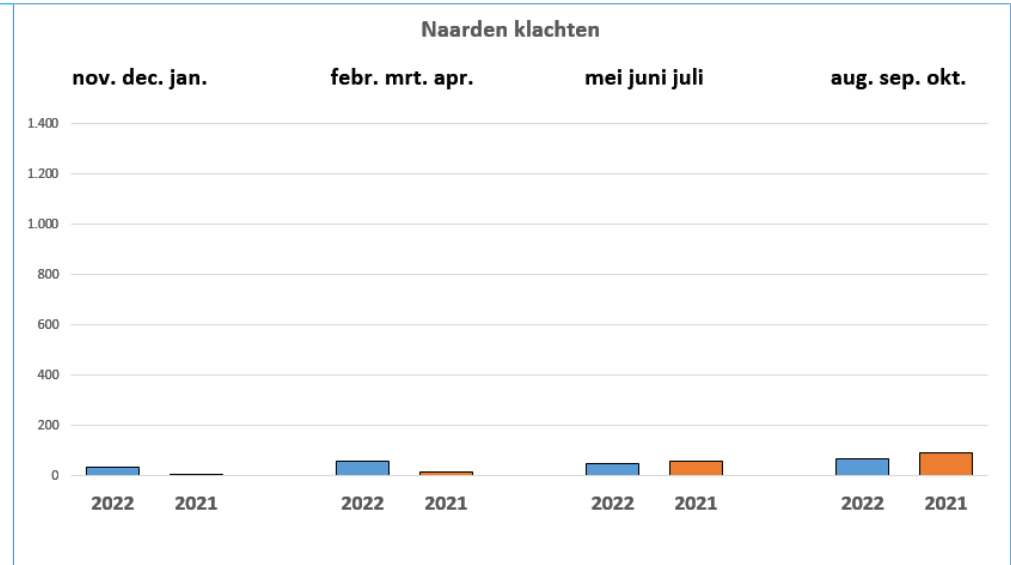
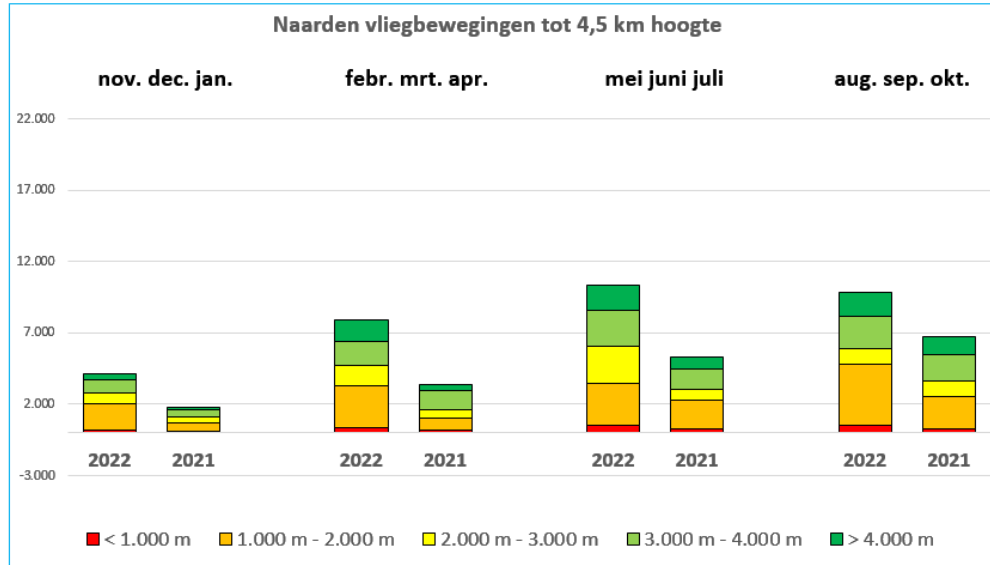
Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2022 en 2021 tot 4,5 km hoogte

2022	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	60.052	3.598	509	165	40.981	19.071	29.604	8.283	3.469	14.368	4.328
Muiderberg	59.671	3.617	472	163	40.830	18.841	18.173	18.569	3.584	12.576	6.769
Naarden	32.189	1.104	346	88	15.577	16.612	1.634	11.870	5.907	7.401	5.377
Bussum	34.046	657	247	93	11.375	22.671	889	8.515	7.195	13.171	4.276
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
Toe- /afname 2022	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	30.167	526	152	83	21.850	8.317	19.296	2.643	254	5.987	1.987
Muiderberg	28.904	467	139	79	21.677	7.227	12.455	9.119	269	3.566	3.495
Naarden	15.072	340	71	41	7.572	7.500	943	6.028	3.116	2.312	2.673
Bussum	16.353	218	29	45	5.355	10.998	613	4.115	3.557	6.211	1.857
Toe- /afname 2022	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	101%	17%	43%	101%	114%	77%	187%	47%	8%	71%	85%
Muiderberg	94%	15%	42%	94%	113%	62%	218%	96%	8%	40%	107%
Naarden	88%	45%	26%	88%	95%	82%	136%	103%	112%	45%	99%
Bussum	92%	50%	13%	92%	89%	94%	222%	94%	98%	89%	77%

Vliegbewegingen over Gooise Meren Noord



Vliegbewegingen over Gooise Meren Midden en Zuid

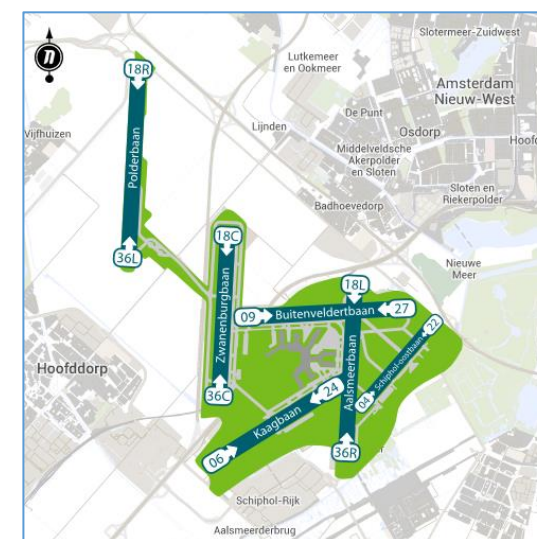


Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2021 en 2020

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

Vliegbewegingen baan	2022			2021			Mutatie absoluut			Mutatie in %			Meest gehinderde gemeenten	
	landingen	starts	totaal landingen	landingen	starts	totaal landingen	landingen	starts	totaal	landingen	starts	totaal		
Helikopters		864	287	1.151	859	308	1.167	5	-21	-16	0,6%	-6,8%	-1,4%	
Schiphol Oostbaan	04	2.235	3.152	5.387	1.491	2.191	3.682	744	961	1.705	49,9%	43,9%	46,3%	
Kaagbaan	06	48.054	242	48.296	32.788	125	32.913	15.266	117	15.383	46,6%	93,6%	46,7%	Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Buitenveldertbaan	09	88	10.700	10.788	15	7.074	7.089	73	3.626	3.699	486,7%	51,3%	52,2%	Bussum, Laren, Eemnes
Zwanenburgbaan	18C	27.990	1.312	29.302	16.738	1.432	18.170	11.252	-120	11.132	67,2%	-8,4%	61,3%	
Aalsmeerbaan	18L	1	30.604	30.605	0	15.920	15.920	1	14.684	14.685		92,2%	92,2%	Hilversum, Bussum, Laren
Kaagbaan	24	872	79.120	79.992	1.399	53.067	54.466	-527	26.053	25.526	-37,7%	49,1%	46,9%	Hilversum, Bussum, Laren
Aalsmeer/Kaagbaan		873	109.724	110.597	1.399	68.987	70.386	-526	40.737	40.211	-37,6%	59,1%	57,1%	
Polderbaan	18R	68.520	0	68.520	40.945	0	40.945	27.575	0	27.575	67,3%		67,3%	
Schiphol Oostbaan	22	9.176	6.967	16.143	6.140	4.734	10.874	3.036	2.233	5.269	49,4%	47,2%	48,5%	
Buitenveldertbaan	27	28.586	1.972	30.558	10.947	642	11.589	17.639	1.330	18.969	161,1%	207,2%	163,7%	Muiden, Muiderberg, Weesp
Zwanenburgbaan	36C	6.243	21.058	27.301	3.123	15.814	18.937	3.120	5.244	8.364	99,9%	33,2%	44,2%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Polderbaan	36L	0	53.397	53.397	0	25.962	25.962	0	27.435	27.435		105,7%	105,7%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Zwanenburg/Polderbaan		6.243	74.455	80.698	3.123	41.776	44.899	3.120	32.679	35.799	99,9%	78,2%	79,7%	
Aalsmeerbaan	36R	15.998	1	15.999	12.576	0	12.576	3.422	1	3.423		27,2%	27,2%	Muiderberg, Naarden, Bussum, Huizen
Totaal:		208.627	208.812	417.439	127.021	127.269	254.290	81.606	81.543	163.149	64,2%	64,1%	64,2%	

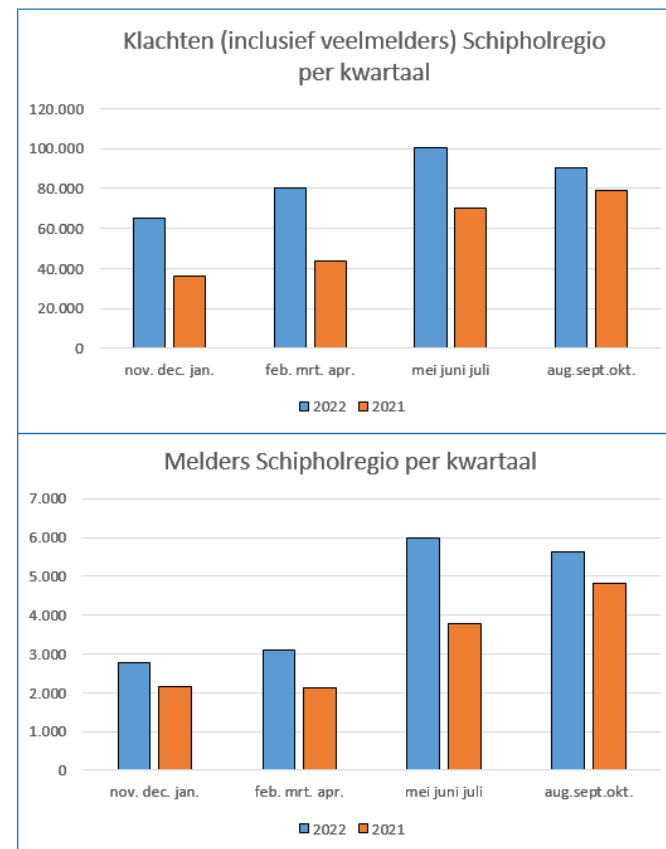
Vliegbewegingen baan	2022	2021	Mutatie	
			Aantal	%
Kaagbaan	128.288	87.379	40.909	46,8%
Polderbaan	121.917	66.907	55.010	82,2%
Totaal preferente banen	250.205	154.286	95.919	62,2%
Aalsmeerbaan	46.604	28.496	18.108	63,5%
Zwanenburgbaan	56.603	37.107	19.496	52,5%
Buitenveldertbaan	41.346	18.678	22.668	121,4%
Schiphol Oostbaan	21.530	14.556	6.974	47,9%
Totaal niet preferente banen	166.083	98.837	67.246	68,0%
Helikopters	1.151	1.167	-16	-1,4%
Totaal	417.439	254.290	163.149	64,2%



Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio

Kwartaal	Klachten (inclusief veelmelders)			
	2022	2021	Bij/af	in %
nov. dec. jan.	64.924	35.824	29.100	81,2%
feb. mrt. apr.	80.027	43.495	36.532	84,0%
mei juni juli	100.198	70.103	30.095	42,9%
aug.sept.okt.	90.354	79.261	11.093	14,0%
Gem.	83.876	57.171	26.705	46,7%
Totaal	335.503	228.683	106.820	46,7%

Kwartaal	Melders			
	2022	2021	Bij/af	in %
nov. dec. jan.	2.763	2.157	606	28,1%
feb. mrt. apr.	3.106	2.122	984	46,4%
mei juni juli	5.998	3.763	2.235	59,4%
aug.sept.okt.	5.644	4.825	819	17,0%
Gem.	4.378	3.217	1.161	36,1%



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.