



**Basisdocument
van de
Klankbordgroep Schiphol/A1 Gooise Meren**

Inhoudsopgave

	bladzijde
1. Aanleiding ontstaan Klankbordgroep	2
2. Het eerste jaar	2
3. Analyse	3
3.1. Vliegverkeer	3
3.1.1. Functie en groei Schiphol	3
3.1.2. Afspraken over groei Schiphol	3
3.1.3. Het banenstelsel van Schiphol	4
3.1.4. Het normen- en sanctiestelsel Schiphol	5
3.1.5. Schiphol en de Gooi- & Vechtstreek	7
3.1.6. Schiphol en Gooise Meren	8
3.1.7. Alternatieve groeiscenario's Schiphol	11
3.2. Snelwegverkeer A1	11
4. Conclusies	11
5. Actieprogramma Klankbordgroep	12
6. Bronnen	15

Bijlagen: 2

Gooise Meren
11 september 2017

1. Aanleiding ontstaan Klankbordgroep

De Klankbordgroep is in 2016 ontstaan door toedoen van Herman Schoon en Karel Sterk. Eerstgenoemde (oud-wethouder van Bussum) verbaasde zich sinds zijn vertrek uit de politiek (2010) over het sterk groeiende vliegverkeer boven zijn woonplaats. Laatstgenoemde (ex-vliegenier en woonachtig langs de A1) ergerde zich in toenemende mate aan de geringe hoogte van de landende vliegtuigen en de herrie op de A1.

De Klankbordgroep bestaat per 1 juni 2017 uit 6 leden, afkomstig uit de 4 kernen van de fusiegemeente Gooise Meren:

Rudolf Blok	-	Bussum	
Peter de Boer	-	Muiden	
John Hartong	-	Naarden	
Jur Jonges	-	Muiderberg	
Herman Schoon	-	Bussum	(contactpersoon: herman.schoon@hetnet.nl)
Karel Sterk	-	Bussum	

2. Het eerste jaar

Tijdens een gesprek in juni 2016 met wethouder Boland van Gooise Meren bleek het sterk groeiende vlieg- en snelwegverkeer geen prioriteit te hebben. Bovendien was er ook geen menskracht voor beschikbaar. Na enig aandringen werd najaar 2016 besloten tot een periodiek overleg tussen leden van de Klankbordgroep en B&W-medewerkers, met name over de plannen voor het A1-traject bij Gooise Meren en over de agenda van het Regioforum van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De ORS bestaat uit het Regioforum (= plek waar partijen bijeen komen om elkaar over de ontwikkelingen in de omgeving van Schiphol te informeren) en een College van Advies, waar partijen onderhandelen en adviezen vaststellen over de strategische kaders van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

In juni 2016 vond ook een gesprek plaats met de heer Johan Weggeman, secretaris van de Omgevingsraad Schiphol. Duidelijk werd dat in de Omgevingsraad ook bewonersvertegenwoordigers een plaats hebben: 10 in het Regioforum en 3 in het College van Advies. De Klankbordgroep kon zich officieel bij de Omgevingsraad laten registreren en had dan de mogelijkheid om de bewonersvertegenwoordiger van de Buitenveldertbaan buitengebied te kiezen en zich door hem in de ORS te laten vertegenwoordigen. Vereiste was wel dat de groep over minimaal 100 "steunleden" uit Gooise Meren kon beschikken.

Eind 2016 startte de werving van de "sympathisanten" van de Klankbordgroep. In februari vond de groep zijn voorlopige samenstelling. Besloten werd tot een 2-sporenbeleid: invloed uitoefenen via 1) het gemeentebestuur Gooise Meren en 2) de clustervertegenwoordiger in het Regioforum van de Omgevingsraad. De **missie** werd als volgt verwoord:

"Bij het gemeentebestuur Gooise Meren en de Omgevingsraad Schiphol 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 daarmee de risico's voor de veiligheid en gezondheid van de inwoners en voor het milieu als zodanig".

Ook werden een 10-tal aandachtspunten/subdoelen vastgesteld die in paragraaf 5 van dit basisdocument in een Actieprogramma worden uitgewerkt.

Aangezien Gooise Meren (samen met Almere en Weesp) in het Regioforum wordt vertegenwoordigd door wethouder Herman Tuning uit Weesp, vond medio maart 2017 een kennismakingsgesprek met hem plaats. Afsproken werd o.a. dat bij zijn afwezigheid wethouder Boland hem in het Regioforum vervangt en dat hij een cc krijgt van de adviezen van de Klankbordgroep aan B&W Gooise Meren.

Met clustervertegenwoordiger Peter Hesp werd begin mei 2017 kennis gemaakt. Dat gebeurde toen de groep inmiddels meer dan 100 sympathisanten had geworven en in april officieel door de Omgevingsraad was geregistreerd. Op 1 juni 2017 heeft de Klankbordgroep 160 sympathisanten uit alle 4 de kernen van Gooise Meren en 6 uit een 4-tal andere gemeenten.

In zijn bijeenkomst van 1 mei 2017 besloot de groep om de missie en aandachtspunten uit te werken in een basisdocument om van daaruit richting aan de activiteiten te geven. Vóór de zomervakantie 2017 gaat de eigen website www.minderhindergooisemeren.nl de lucht in, met dank aan Fred Bos.

3. Analyse

3.1. Vliegverkeer

3.1.1. Functie en groei Schiphol

Natuurlijk, Schiphol heeft als mainport een belangrijke sociaal-economische functie: het draagt bij aan economische bedrijvigheid, banengroei en werkgelegenheid. Die positieve kant heeft echter belangrijke schaduwzijden die teveel worden genegeerd of gebagatelliseerd. Het vliegverkeer stoot schadelijke stoffen uit (o.a. CO₂, ultra fijn stof en stikstofdioxiden) en veroorzaakt geluidhinder in de wijde omtrek. Ook op de veiligheid valt af te dingen blijkens het rapport “Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol” van de Onderzoekraad voor de Veiligheid (april 2017). Er is volgens de Onderzoekraad een fundamentele discussie nodig over de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de mogelijkheden en beperkingen van groei van Schiphol. Hierbij moet de Nederlandse staat nadrukkelijker de eindverantwoordelijkheid nemen. Ook de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft in zijn rapport “Mainports voorbij” (juni 2016) kritische kanttekeningen geplaatst bij de permanente groeiambities van Schiphol en de Rotterdamse haven en hun betekenis voor de economie van Nederland: “Het vestigingsklimaat van Nederland wordt door veel meer bepaald dan alleen maar Schiphol en de haven van Rotterdam”, aldus deze Raad.

Schiphol is de afgelopen jaren sterk gegroeid, zowel in aantal vliegbewegingen als in aantal vervoerde passagiers (zie tabel 1). Dat heeft ertoe geleid dat Schiphol is opgeklommen naar de derde plaats in de ranglijst Europese luchthavens, achter Heathrow Londen en Charles de Gaulle Parijs.

Tabel 1: Groei Schiphol 2010-2016

	2010	2016	% groei 2010-2016	jaarlijkse groei
vliegbewegingen	400.564	492.955	23.1	3.5
passagiers	45.2	63.6	40.7	5.9

bron: BAS

3.1.2. Afspraken over groei Schiphol

In het zgn. Alders-overleg tussen alle betrokken partijen (overheden, Schiphol, Luchtverkeerleiding Nederland, omwonenden en milieuorganisaties) is in 2015 de afspraak gemaakt van max. 500.000

vliegbewegingen en 29.000 nachtvluchten in 2020. Die 500.000 vliegbewegingen worden in 2017 al bereikt, het aantal nachtvluchten is recent door staatssecretaris Dijkma al hoger vastgesteld op 32.000. **De druk om al vóór 2020 hogere maxima vast te stellen zal verder toenemen, evenals de overlast die daarmee gepaard gaat. Er is dus een grote mate van urgentie voor alle betrokkenen (óók voor het gemeentebestuur van Gooise Meren) om tijdig duidelijke standpunten in te nemen.**

De toekomstige vlieghinder in de regio wordt bepaald door veranderingen in het Nederlandse lucht-ruim die volgens de Luchtruimvisie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (september 2012) in de komende jaren (vanaf 2019) zullen plaatsvinden. Het ministerie wil de groei van het luchtverkeer van Schiphol en regionale luchthavens opvangen en knelpunten in het nu al zeer vol bezette luchtverkeersgebied (TMA) rond Schiphol wordt veranderd, het militaire oefengebied boven Zuid-Nederland wordt naar de oostelijke grens verplaatst, Schiphol krijgt er extra zuidoostelijke vliegroutes bij die onze regio misschien kunnen ontlasten. Andere routes kunnen juist weer extra hinder opleveren, zoals vliegverkeer van Rotterdam.

Om Schiphol te ontlasten is besloten om vliegveld Lelystad (voor sportvliegers) uit te breiden naar een luchthaven voor max. 45.000 vliegbewegingen per jaar. De huidige planning is erop gericht om daarmee in 2019 een bescheiden begin te maken. Het is de bedoeling om vooral het vakantieverkeer (de “pretvluchten”) naar Lelystad over te hevelen. Het zakelijke verkeer en het zgn. maatschappelijk vliegverkeer heeft dan nog uitbreidingsmogelijkheden op Schiphol.

Hoe de routes naar en van Flevoland straks gaan lopen moet nog definitief besloten worden. Om hoger naar en van Lelystad te kunnen gaan vliegen is een herindeling van het luchtverkeersgebied nodig, die de staatssecretaris al heeft toegezegd. De voorlopige route-indicatie van mei 2017 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M) voor Lelystad geeft aan dat de vliegtuigen niet over onze regio zullen komen. De kleine luchtvaart van Lelystad kan niet met verkeersvliegtuigen worden gecombineerd en zal over enige jaren moeten uitwijken naar een of meer andere kleine vliegvelden in de omgeving van Flevoland.

Figuur 1: Banenstelsel Schiphol



3.1.3. Het banenstelsel van Schiphol

Luchthaven Schiphol heeft 6 banen die zowel voor starts als landingen worden gebruikt (zie figuur 1). De start- en landingsbanen die op een zeker moment in gebruik zijn, bepalen grotendeels welk deel van de omgeving geluidbelasting van het luchtverkeer ondervindt.

Om de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken, worden banen ingezet volgens het **geluidpreferentieel baangebruikssysteem**. Dit systeem houdt in dat, voor zover mogelijk, de banen worden gebruikt die resulteren in verkeersstromen die de dichtstbevolkte gebieden zoveel mogelijk ontwijken. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van een vaste preferentievolgorde (voorkeursvolgorde) van in te zetten baancombinaties.

Deze preferentievolgorde is vastgelegd in de regels voor baangebruik en is aangegeven in tabel 2 hieronder).

Welke banen gebruikt kunnen en mogen worden is van meerdere factoren afhankelijk. Zo bepalen weersomstandigheden, waaronder windsnelheid en -richting, zicht, wolkenbasis, eventuele valwinden en buien, welke banen veilig kunnen worden ingezet. Als de eerste preferentie niet gebruikt kan worden, wordt in principe de eerstvolgende preferente baancombinatie ingezet die in de gegeven omstandigheden wel bruikbaar is. Ook wordt rekening gehouden met gedurende de dag verwachte veranderingen in weersomstandigheden. Voor een veilige en efficiënte afhandeling van het verkeer is het belangrijk dat stabiele verkeersstromen ontstaan en voor zover mogelijk zal worden voorkomen dat tijdens de dag van baanpreferentie moet worden gewisseld.

Het aantal banen dat gebruikt wordt is afhankelijk van het verkeersaanbod. 's Nachts (23:00 – 06:00 uur) landen en vertrekken minder vliegtuigen dan overdag. Gebruik van één startbaan en één landingsbaan is in principe afdoende om het verkeer te kunnen afhandelen. Overdag wisselen startpieken (perioden met veel startend verkeer) en landingspieken (perioden met veel landend verkeer) in het verkeersaanbod elkaar af. Een tweede start- en/of landingsbaan wordt dan ingezet om het verkeer veilig en efficiënt te kunnen afhandelen.

Tabel 2: Preferentievolgorde van baancombinaties

Periode dag: 06.00u-23.00u

Preferentie	Landen		Starten		
	L1	L2	S1	S2	
1	06	(36R)	36L	(36C)	} zichtcondities: goed
2	18R	(18C)	24	(18L)	} zicht tenminste 5.000m
3	06	(36R)	09	(36L)	} wolkenbasis tenminste 1.000 voet
4	27	(18R)	24	(18L)	} in daglichtperiode (UDP)
5a	36R	(36C)	36L	(36C)	} zichtcondities goed (tenminste 5.000 m)
5b	18R	(18C)	18L	(18C)	} wolkenbasis tenminste 5.000 voet
6a	36R	(36C)	36L	(09)	} zichtcondities: goed of minimaal
6b	18R	(18C)	18L	(24)	} wolkenbasis tenminste 300 voet

Periode nacht: 23.00u-06.00u

	Landen	Starten
1	06	36L
2	18R	24
3	36C	36L
4	18R	18C

3.1.4. Het normen- en sanctiestelsel Schiphol

Het wettelijk kader voor de luchthaven Schiphol wordt gevormd door de Wet luchtvaart (Hoofdstuk 8, Titel 8.2), het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (= LIB), het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (= LVB) en de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol (= RMI).

De Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol bevatten regels en grenswaarden die door Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen moeten worden nageleefd. Het toezicht hierop wordt uitgeoefend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarbij de inspecteur-generaal in geval van niet naleving van regels en/of grenswaarden de bevoegdheid heeft om handhavend op te treden. Het LIB bevat regels inzake de bestemming en het gebruik van de grond van en rond de luchthaven Schiphol (het luchthavenge-

bied en het beperkingengebied). De handhaving van het LIB geschiedt door middel van het handhaven van de bestemmingsplannen en is derhalve een taak van de gemeenten. Uitzondering hierop vormt de handhaving van de hoogtebeperkingen uit het LIB inzake (mobiele) objecten, zoals bouwkranen.

In de RMI is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.28 van de Wet luchtvaart door Schiphol en LVNL aan de Inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van het LVB te kunnen handhaven. In de RMI is tevens vastgelegd wanneer deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

De handhaving door de inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in het LVB en de bepaling over hoogtebeperkingen inzake (mobiele) objecten zoals vastgelegd in het LIB. Het gaat hierbij om:

- 1) de regels inzake het gebruik van het luchtruim en het baangebruik;
- 2) de regels inzake de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken;
- 3) *de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico (totale risicogewicht), de geluidbelasting (totale volume van de geluidbelasting en geluidbelasting in handhavingspunten) en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (zie LVB;*
- 4) de verbodsbepaling inzake het oprichten of plaatsen van objecten in strijd met de hoogtebeperkingen uit het LIB.

De handhaving vindt plaats over de periode van een gebruiksjaar. Voor Schiphol geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 november in enig jaar tot en met 31 oktober van het daarop volgende jaar.

De handhavingssystematiek die door de Inspectie wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

Ten aanzien van grenswaarden is in artikel 8.18 van de Wet luchtvaart bepaald dat de exploitant van de luchthaven (lees: *Schiphol*), de verlener van luchtverkeerdienstverlening (lees: *LVNL*) en de *luchtvaartmaatschappijen* een *gezamenlijke verplichting* hebben om overschrijdingen van grenswaarden te voorkomen (zorgplicht). Zodra de inspecteur-generaal constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur-generaal op grond van artikel 8.22, eerste lid, van de Wet luchtvaart een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt teruggedrongen.

In dit verband is het van belang te weten dat LVNL op basis van Hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, in relatie tot de naleving van milieubepalingen, als een sectorpartij moet worden gezien. Voorts dient er rekening mee te worden gehouden dat voor elk handhavingspunt waarin een overschrijding is geconstateerd, op basis van artikel 4.2.1, vierde lid, van het LVB, eerst nog een berekening moet worden uitgevoerd om te bepalen in hoeverre bijzondere weersomstandigheden bij de overschrijding een rol hebben gespeeld. Indien nodig vindt vervolgens nog een analyse plaats om vast stellen of er nog andere factoren zijn die bepalend zijn voor het antwoord op de vraag in hoeverre de betreffende grenswaarde-overschrijding de sectorpartijen kan worden aangerekend. Pas dan neemt de inspecteur-generaal een eventuele maatregel.

Deze maatregel richt zich tot die partij die de betreffende maatregel ook kan uitvoeren. De schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) is daarbij niet aan de

orde. Omdat een overschrijding van een grenswaarde pas na afloop van het gebruiksjaar definitief kan worden vastgesteld, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daarop volgende gebruiksjaar door de inspecteur-generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voor-
doet.

Ten aanzien van regels is in de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart bepaald dat de partij tot wie de regel gericht is, verplicht is die regel ook na te leven. *In tegenstelling tot bij grenswaarden geldt bij regels dus niet een gezamenlijke verplichting.*

De regels zoals vastgelegd in het LVB bevatten geboden, maar ook legitieme gronden om van die geboden te mogen afwijken. Zo kan te allen tijde door een partij op grond van de artikelen 8.19 tot en met 8.21 van de Wet luchtvaart van de regels van het LVB worden afgeweken als dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur-generaal is vastgesteld dat niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel van het LVB (en LIB) kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom worden opgelegd.

In de Handhavingsrapportage Schiphol 2016 is de Inspectie o.a. tot de conclusie gekomen dat:

1. de grenswaarden voor de geluidbelasting in vier handhavingpunten Lden (punt 20, 24, 25 en 33) en twee handhavingpunten Lnight (punt 18 en 20) overschreden zijn;
2. de grenswaarden voor het externe veiligheidsrisico, het totale volume van de geluidbelasting en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken niet overschreden zijn;
3. zeven luchtvaartmaatschappijen een waarschuwingsbrief hebben ontvangen in verband met een afwijking van de voorgeschreven luchtverkeerweg;
4. 11 luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en zonder geldige reden tussen 23.00 uur en 07.00 uur zonder een voor die periode toegewezen slottijd vluchten op Schiphol hebben uitgevoerd;
5. deze luchtvaartmaatschappijen wegens 'slotsmisbruik' een last onder dwangsom is opgelegd, waarbij in verband met nieuwe overtredingen inmiddels dwangsommen zijn betaald van in totaal 345.000 euro;
6. één luchtvaartmaatschappij, die al in oktober 2015 wegens 'slotsmisbruik' een last onder dwangsom opgelegd had gekregen, uiteindelijk een dwangsom van in totaal 300.000 euro heeft moeten betalen.

3.1.5. Schiphol en de regio Gooi- & Vechtstreek

De regio's Gooi- & Vechtstreek en Eemland zijn het knooppunt van vier druk-bevlogen uitvliegroutes van Schiphol en een vijfde aanvliegroute voor charters, stedenvluchten en lange vluchten naar het Oosten en Zuidoosten. In de spitsuren (en daarvan komen er steeds meer) komen minstens 30 vliegtuigen per uur over de regio, dat is elke 2 minuten een vliegtuig.

Een van de oorzaken van de vlieghinder in onze regio is een militair oefengebied in het Zuidoosten, waar Schipholverkeer omheen moet vliegen. Over een paar jaar wordt dit verplaatst en zullen nieuwe vliegroutes worden ingevoerd. Begin 2016 heeft het ministerie van I en M gemeld dat de verbetering van de luchtruimindeling in de EU (waar deze verandering deel van uitmaakt) vertraging

heeft opgelopen, zodat voor 2020 helaas geen verbeteringen te verwachten zijn. De situatie dat vertrekkend verkeer (= de blauwe lijn) in zuidoostelijke richting niet in een rechte lijn uitvliegt, maar eerst een lange S-bocht over de Gooi- & Vechtstreek maakt, blijft dus nog wel even bestaan (zie onderstaande kaart rechts).

Op de 2 kaarten valt verder te zien dat de G&V-streek vooral bij starten en landen in noordelijke richtingen zeer intensief wordt bevlogen

Figuur 2: Routes vliegverkeer Schiphol

Starten en landen in noordelijke richtingen *)

Starten en landen in zuidelijke richtingen *)



*) blauw = vertrekkend verkeer
rood = naderend verkeer

3.1.6. Schiphol en Gooise Meren

Laten we verder inzoomen op de gemeente Gooise Meren. De gemeente Gooise Meren is sinds 1 januari 2015 de fusiegemeente van Bussum, Muiden, Muiderberg en Naarden.

In Muiden, Muiderberg en Naarden wordt de meeste last ondervonden van het landende verkeer van de Buitenveldertbaan (loopt van oost naar west) in verband met de geringe vlieghoogte. Van het in (zuid-)oostelijke richting startende verkeer van deze baan ondervindt ook het iets zuidelijker gelegen Bussum overlast.

Deze gemeente heeft verder de laatste jaren aan de zuidrand in sterk toenemende mate last gekregen van de Aalsmeerbaan, zowel van het landende verkeer (vliegend van NO naar ZW over Bussum) als van het startende verkeer in oostelijke richting. Steeds vaker ziet men gelijktijdig een vertrekkend en een dalend toestel, nog afgezien van de vliegtuigen die condens-strepen trekken op meer dan 10.000 km hoogte. Zie voor de groeicijfers van het baangebruik tabel 3 (blz. 9).

De minimale naderingshoogte van landende vliegtuigen is boven Gooise Meren 2.000 voet, circa 600m. Uit eigen onderzoek is gebleken dat voor veilig landen op Schiphol 3.000 voet mogelijk is. Schiphol preferereert een lagere hoogte om het vertrekkende verkeer een grotere marge te geven. Dit zou o.a. kunnen worden ondervangen door het vertrekkende vliegverkeer sneller naar een grotere hoogte te brengen, bijv. met NADP1-(Noise Abatement Departure Procedure) of CCO-(Continuous Climb Operations)-vliegen. Kost misschien meer kerosine en dus geld, maar is beter voor de leefbaarheid. Wij bepleiten een gedegen wetenschappelijk onderzoek naar de beste uitklimprocedure voor omwonenden resp. Gooise Meren (door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, NLR).

Tabel 3: Toename gebruik banen Schiphol 2010-2016

(bron: www.bezoekbas.nl, rapportages)

	Aalsmeerbaan				Buitenveldertbaan			
	landingen	starts	totaal	% stijging t.o.v. 2010	landingen	starts	totaal	% stijging t.o.v. 2010
2010	21116	29052	50168		22629	10651	33280	
2015	18695	46038	64733	29	29194	15084	44278	33
2016	22635	56863	79498	58	deels in onderhoud			

Bovengenoemde aantallen betreffen *alle* starts en landingen, maar niet al dat verkeer gaat over onze regio. De percentages geven wel een goede indicatie van de toename van de vliegbewegingen die over onze regio gaan.

In toenemende mate worden boven Gooise Meren ook nieuwe naderingsroutes voor. Bijv. landend verkeer dat komend vanuit zuidwestelijke richting in een halve cirkel op lage hoogte over het centrum van Bussum en over Naarden naar de Buitenveldertbaan vliegt. Dit is voor de Klankbordgroep aanleiding geweest om daarover op 20 april 2017 in een brief aan de secretaris van de Omgevingsraad om opheldering te vragen (zie bijlage 1). In een reactie heeft de ORS laten weten dat elke gemeente de mogelijkheid heeft om een zgn. “hinderbeperkend voorstel” in te dienen. Er zijn echter vele gemeenten en het budget en de mogelijkheden zijn beperkt. Gezien de deadline dit jaar van 15 mei heeft de Klankbordgroep zich voorgenomen om eerst goed onderzoek te doen en dan volgend jaar een dergelijk voorstel in te dienen.

De onstuimige groei van Schiphol heeft ook geleid tot een aanzienlijke toename van het aantal klachtenmeldingen vanuit Bussum, Muiden, Muiderberg en Naarden de laatste zeven jaar. Zie voor een overzicht van de toename van het aantal klachten en melders (met een onderverdeling in dag/nacht) tabel 4 op pagina 10. De grafieken van deze gegevens staan in bijlage 2.

Opvallend is dat:

1. de meldingen vanuit Hilversum sinds 2011/2012 zijn gedaald,
2. binnen de Gooi- & Vechtstreek de toename vooral Gooise Meren betreft,
3. binnen Gooise Meren de toename binnen Bussum en Muiderberg zeer fors is,
4. de stijging van het aantal meldingen vooral ook het nachtelijk vliegverkeer betreft.

Vooral de laatste ontwikkeling is zorgelijk, omdat slaapverstoring een gevaar voor de volksgezondheid oplevert. Lawaai beïnvloedt ons onwillekeurig ook in de slaap. Het kan o.a. leiden tot hoge bloeddruk, hartklachten en depressiviteit. Volgens de Gezondheidsraad levert meer dan 55 dB gezondheidsklachten op. Lawaai is - na de chronische effecten van fijn stof - de 2^e ziekmaker in Nederland (Geluid en Gezondheid, Woudenberg e.a., 2013). Volgens het NTR-programma “De Kennis van Nu” (Ziek van Herrie do. 12 januari 2017) is herrie binnen 20 jaar het milieuprobleem met de grootste impact op de volksgezondheid in Nederland. Volgens het CBS heeft nu al de helft van de Nederlanders last van herrie.

In het NTR-programma kwam ook aan de orde dat meten op basis van modellen (grote) gebreken vertoont. Zo zitten motoren niet in de modellen die het verkeerslawaai meten, zoals bijv. op de A1. Ook wordt uitgegaan van ideale weersomstandigheden. De Klankbordgroep bepleit daarom het reëel meten met gevalideerde opnameapparatuur. Belangrijk aandachtspunt voor dit jaar is o.a. de “Toekomstvisie op het meten van vlieggeluid rond Schiphol” van de ORS die najaar 2017 wordt geformuleerd.

Tabel 4: Samenvatting klachten en melders 2009-2016

Klachten totaal	Gemeente	Verschil 2016-2015		Verschil 2010-2016		Verschil 2009-2016	
	Bussum	279	46,5%	729	486%	801	1027%
	Naarden	12	28,6%	42	350,0%	25	86%
	Muiden	25	125,0%	1	2,3%	26	137%
	Muiderberg	16	18,4%	75	267,9%	96	1371%
	Gooise Meren	332	44,3%	847	362,0%	948	713%
	Blaricum	19	211,1%	-3	-9,7%	22	367%
	Eemnes	-1	-25,0%	-14	-82,4%	2	200%
	Hilversum	-196	-18,6%	-448	-34,3%	133	18%
	Laren	13	81,3%	-140	-82,8%	26	867%
	Weesp	-1	-1,4%	5	7,8%	27	64%
	Totaal	166	8,7%	247	13,6%	1158	127%
Klachten 's nachts	Gemeente	Verschil 2016-2015		Verschil 2010-2016		Verschil 2009-2016	
	Bussum	208	297,1%	266	2216,7%	275	9167%
	Naarden	-4	-100,0%	-1	-100,0%	-1	-100,0%
	Muiden	-4	-80,0%	-3	-75,0%	0	0%
	Muiderberg	-5	-27,8%	4	44,4%	12	1200%
	Gooise Meren	195	201,0%	266	1023,1%	286	4767%
	Blaricum	4		2	100,0%	4	
	Eemnes	0		-2	-100,0%	0	
	Hilversum	61	62,9%	-41	-20,6%	101	177%
	Laren	5	500,0%	-44	-88,0%	6	
	Weesp	-3	-75,0%	-1	-50,0%	1	
	Totaal	262	131,7%	180	64,1%	398	632%
Melders	Gemeente	Verschil 2016-2015		Verschil 2010-2016		Verschil 2009-2016	
	Bussum	2	8,3%	-2	-7,1%	9	53%
	Naarden	-7	-38,9%	3	37,5%	1	10%
	Muiden	-2	-16,7%	-2	-16,7%	2	25%
	Muiderberg	8	57,1%	4	22,2%	16	267%
	Gooise Meren	1	1,5%	3	4,5%	28	68%
	Blaricum	-1	-20,0%	1	33,2%	1	33%
	Eemnes	-1	-33,3%	-4	-66,7%	1	100%
	Hilversum	22	55,0%	-49	-44,1%	-36	-37%
	Laren	3	75%	-6	46,2%	4	133%
	Weesp	2	10,0%	9	69,2%	3	16%
	Totaal	26	18,6%	-46	-21,7%	1	1%
Klachten/ melders	Gemeente	Verschil 2016-2015		Verschil 2010-2016		Verschil 2009-2016	
	Bussum	9	35,2%	29	531,1%	29	637%
	Naarden	3	110,4%	3	227,3%	2	69%
	Muiden	3	170,0%	1	22,7%	2	89%
	Muiderberg	-2	-24,7%	3	201,0%	4	301%
	Gooise Meren	13	36%	36	296,5%	37	334%
	Blaricum	5	288,9%	-3	-32,3%	5	250%
	Eemnes	0	12,5%	-1	-47,1%	1	50%
	Hilversum	-13	-47,5%	2	17,6%	6	87%
	Laren	0	3,6%	-9	-68,1%	3	314%
	Weesp	0	-10,4%	-2	-36,3%	1	42%
	Totaal	5	7,4%	23	41,1%	53	215%
Dag/nacht	Gemeente	Verschil 2016-2015		Verschil 2010-2016		Verschil 2009-2016	
	Dag Gooise Meren	137	21,0%	581	279,3%	662	521%
	Nacht Gooise Meren	195	201,0%	266	1023,1%	286	4767%
	Totaal GM	332	44,3%	847	362,0%	948	713%
	Dag Overige	-233	-22,2%	-514	-38,6%	98	14%
	Nacht Overige	67	65,7%	-86	-33,7%	112	196%
	Totaal overige	-166	-14,4%	-600	-37,8%	210	27%
	Dag Totaal	-96	-5,6%	67	4,40%	760	90%
	Nacht Totaal	262	131,7%	180	64,1%	398	632%
	Totaal	166	8,7%	247	13,6%	1158	127%

Met dank aan Jaap de Groot van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart en www.vlieghinder-gve.nl

Ook Gooise Meren moet meetposten krijgen voor het meten van vlieglawaaai. Daarnaast dient ook het verkeerslawaaai op de A1 ter hoogte van Gooise Meren (periodiek) met apparatuur te worden gemeten.

3.1.7. Alternatieve groeiscenario's Schiphol

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) heeft een Quick scan gepresenteerd van 2 scenario's voor Schiphol tot 2050. Deze Werkgroep is een vrijwilligersorganisatie van mensen met een professionele carrière die streven naar de ontwikkeling van duurzame luchtvaart in Nederland en Europa (zie voor meer informatie www.toekomstluchtvaart.nl).

In de Quick scan wordt geconstateerd dat “de extreem grote CO₂-uitstoot van het luchtverkeer op Schiphol (6,8% volgens het CBS, gelijk aan die van 2 kolencentrales) een direct gevolg is van het mainport-beleid van de regering” (blz. 2). Naast het Scenario Volumegroei plaatst de Werkgroep een aanpak van Selectieve Ontwikkeling van Schiphol tot middelgrote hub die decennia lang ongeveer dezelfde connectiviteit biedt aan zakelijk en maatschappelijk Nederland, met een geringere impact op klimaat en leefomgeving. Omvang en karakteristieken van het netwerk in 2015 vormen de uitgangssituatie, inclusief verplaatsing van uitgaande leisure-vluchten naar regionale luchthavens, zoals vastgelegd in het Alders-akkoord.

Om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen pleit de WTL, naast de selectieve ontwikkeling van Schiphol, ook voor samenwerking binnen EU-verband om het vervoer per klimaat-neutrale hogesnelheidstrein te stimuleren.

3.2. Snelwegverkeer A1

De afgelopen jaren is gewerkt aan een grootscheepse verbreding van A1, A6 en A9. Daarvan ondervinden Muiden en Muiderberg nu al de gevolgen. De (veel) grotere aantallen auto's en motoren (!) geven extra uitstoot en geluidhinder. Ongetwijfeld zullen deze veranderingen ook consequenties (moeten) hebben voor het tracé bij Naarden en Bussum. Welke zullen die zijn? Wat betekenen die voor de uitstoot en de geluidhinder? Hoe voegen zich die bij de toenemende uitstoot en geluidhinder van het vliegverkeer? En wat betekenen de recente berichten over het grootscheeps vastlopen van het verkeer in de Randstad in 2030 voor de situatie bij Gooise Meren?

Het is zaak dat het gemeentebestuur zich daarvan tijdig vergewist en de inwoners middels burgerparticipatie bij de oordeel- en besluitvorming betreft. De Klankbordgroep rekent het tot haar taak om het gemeentebestuur hierin positief-kritisch te volgen.

4. Conclusies

- 4.1. Schiphol levert een bijdrage aan economische bedrijvigheid, werkgelegenheid en infrastructuur. Tegelijkertijd leidt de groei van Schiphol tot meer uitstoot van CO₂, ultra fijn stof, stikstofdioxiden en lawaai, waardoor gezondheid, leefbaarheid en milieu in het geding zijn. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft daarnaast kort geleden gewezen op de veiligheidsrisico's van het banenstelsel en –gebruik van Schiphol. Tenslotte heeft de Raad voor de Leefbaarheid en infrastructuur erop gewezen dat de mainportfunctie van Schiphol (en Rotterdam) “niet overschat” moet worden.
- 4.2. Niet alleen nationaal worden er om diverse redenen vraagtekens geplaatst bij de volumegroei van Schiphol. Ook in gemeenten in de bredere omgeving worden de kritische geluiden steeds sterker.
- 4.3. Zo ook in Gooise Meren: in de periode december 2016 t/m medio mei 2017 hebben zich 160 inwoners gemeld als sympathisant bij de Klankbordgroep. Deze heeft zich ten doel gesteld om het

gemeentebestuur aan te sporen om de ontwikkelingen in de Omgevingsraad Schiphol (ORS) nauwlettend te volgen.

- 4.4. Daarnaast heeft de Klankbordgroep zich in maart 2017 bij de ORS laten registreren om ook via de inwonersvertegenwoordigers in de ORS de stem van de inwoners van Gooise Meren te laten doorklinken.
- 4.5. Dat is nodig, omdat de druk vanuit Schiphol om al vóór 2020 de plafonds voor het aantal jaarlijkse vliegbewegingen (500.000) en het aantal jaarlijkse nachtvluchten (29.000, afspraak uit 2015) te slechten groot is. In 2017 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het maximum aantal nachtvluchten overigens al hoger vastgesteld, op 32.000.
- 4.6. Om ervoor te zorgen dat het gemeentebestuur ter zake de vinger aan de pols houdt, heeft de Klankbordgroep naast haar missie/hoofddoelstelling een aantal aandachtspunten of subdoelen geformuleerd. In de volgende paragraaf worden deze in concrete acties vertaald.

5. Actieprogramma Klankbordgroep

De Klankbordgroep zal zich bij het gemeentebestuur resp. bij haar bewonersvertegenwoordiger in de Omgevingsraad sterk maken voor de volgende acties:

5.1. *duidelijkheid over de vliegroutes:*

- bevorderen van duidelijkheid over het tijdstip waarop het militaire luchtruim in het Zuidoosten van Nederland wordt vrijgegeven en het luchtruim boven Gooise Meren in beginsel kan worden ontlast;
- bevorderen van duidelijkheid over de zgn. “hartlijnen” (ideale routes) van het vertrekkend vliegverkeer boven de Gooi- & Vechtstreek resp. Gooise Meren;
- bevorderen van duidelijkheid over de mogelijkheid van alternatieve naderings- en vertrekroutes (m.n. naar en van de Aalsmeerbaan en Buitenveldert-baan), waarbij dichtbevolkte gebieden zoals Gooise Meren zoveel mogelijk worden ontzien;
- bevorderen van duidelijkheid over en overleg met betrokken gemeenten over de definitieve routes die straks van en naar Lelystad gaan lopen en de mogelijke gevolgen hiervan op de routes van en naar Schiphol over Gooise Meren;

5.2. *nadere vaststelling en handhaving van de minimale naderingshoogte:*

- bevorderen dat de *minimale naderingshoogte* boven Gooise Meren wordt vastgesteld en gehandhaafd op 3.000 voet (nu 2.000 voet); die minimale hoogte wordt alleen gevlogen, indien aantoonbaar noodzakelijk;
- de naderingshoogte kan en moet zodanig zijn dat in glijvlucht (zgn. “Continuous Descent Approach”) met minimaal motorvermogen en met de vastgestelde/vastgelegde snelheden als maximum het aanliegpunt voor de beoogde landingsbaan en landingsprocedure (IAF) bereikt wordt/ kan worden;
- gezien de samenhang tussen naderings- en vertrekhoogte en de zorg voor de leefbaarheid van omwonenden dient gedegen wetenschappelijk onderzoek plaats te vinden naar de beste uitklimprocedure voor omwonenden resp. Gooise Meren (bijv. door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, NLR).
- toezien op serieuze handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport van de in artikel 3.1. LVB genoemde normen m.b.t. het gebruik luchtruim;

5.3. *handhaving normen voor geluid en schadelijke stoffen:*

- toezien op serieuze handhaving door de Inspectie Leefomgeving en Transport van de in paragraaf 4.2. van het LVB genoemde grenswaarden voor geluid en van de grenswaarden voor de uitstoot van schadelijke stoffen in paragraaf 4.3. LVB;

- bevorderen dat uitgedeelde boetes ten goede te komen aan gedupeerden en aan de voorstellen voor hinderbeperking van de Omgevingsraad Schiphol;
- 5.4. *maximaal aantal vliegbewegingen:*
- erop toezien dat het aantal van max. 500.000 vliegbewegingen per jaar uit het Alders-akkoord conform afspraak wordt gehandhaafd tot tenminste 2020; na 2020 mag het aantal vliegbewegingen pas worden uitgebreid, indien:
 - a) (in algemene zin) dit niet leidt tot - uit officieel onderzoek aangetoonde - negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en de veiligheid en tot strijdigheid met internationale afspraken,
 - b) (meer specifiek) de totale uitstoot van broeikasgassen van de luchtvaart op Schiphol (zowel CO₂ als non-CO₂) tot 2050 zodanig gereduceerd wordt dat voldaan wordt aan de reductie-eisen van het klimaatakkoord van Parijs,
 - c) verbeteringen in geluidhinder door stillere vliegtuigen volledig ten goede komen aan de woon- en leefomgeving,
 - d) geheel voldaan wordt aan alle eisen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid wat betreft de veiligheid van vliegverkeer op en rond Schiphol, waarbij de normen voor externe veiligheid van luchtverkeer boven de woon- en leefomgeving aanzienlijk moeten worden aangescherpt;
 - actief steun betuigen aan alternatieve groeiscenario's voor Schiphol, zoals voorgesteld door de Werkgroep Toekomst Luchtvaart, waardoor ook na 2020 het aantal vliegbewegingen op 500.000 gemaximeerd kan blijven.
- 5.5. *maximaal aantal nachtvluchten:*
- bevorderen dat het aantal nachtvluchten wordt teruggebracht naar de in 2015 afgesproken 29.000 per jaar;
 - daarbij vasthouden aan de op dit moment gehanteerde grenstijden en aan het baangebruik met de minste overlast;
- 5.6. *volgen en standpuntbepaling t.a.v. relevant extern onderzoek:*
- intensief volgen en becommentariëren van o.a. de Milieueffectrapportage Schiphol (MER), het RIVM-rapport over (ultra-)fijn stof, de Hinderbelevingsonderzoeken en alternatieve groeiscenario's voor Schiphol en het vliegverkeer (hogesnelheidslijnen): zie bijv. de "Quick Scan twee scenario's voor Schiphol tot 2050" van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart;
- 5.7. *onderzoek vlieg- en snelwegverkeer Gooise Meren:*
- pleidooi voor eigen meetposten voor het meten van vlieglawaai (in het kader van de "Toekomstvisie op het meten van vlieggeluid rond Schiphol" van de ORS);
 - periodieke, feitelijke en onafhankelijke metingen van het verkeerslawaai op de A1;
 - in kaart brengen van de cumulatieve effecten lucht- en snelwegverkeer bij Gooise Meren op het leefmilieu (op kosten van de vervuilers);
 - onderzoek naar de gevolgen voor de prijzen van landbouwgrond en de particuliere woningen;
 - eigen (gemeentelijk) onderzoek naar de hinderbeleving onder de inwoners van Gooise Meren;
- 5.8. *veiligheid:*
- pleidooi voor een aparte paragraaf vliegtuigongeval in het Rampenplan Gooi- & Vechtstreek;

5.9. *het snelverkeer op de A1:*

- volgen van de infrastructuurplannen A1 ter hoogte van Gooise Meren en van de lokale verkeerafwikkeling binnen onze gemeente en zo nodig actie ondernemen;

5.10. *voorlichting aan de inwoners:*

- periodieke voorlichting door de gemeente over waar informatie over het vlieg- en snelwegverkeer te krijgen is en waar klachten kunnen worden ingediend
- steun aan het ORS-streven om de informatievoorziening en klachtenprocedure sterk te verbeteren.

6. Bronnen

1. “Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol” - Onderzoekraad voor de Veiligheid (april 2017).
2. “Mainports voorbij” - Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur” (juni 2016)
3. NTR-programma “De Kennis van Nu”/Ziek van Herrie (12 januari 2017)
4. Geluid en Gezondheid, Woudenberg e.a. (Editie 2013)
5. Handhavingsrapportage Schiphol 2016 – Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
6. www.bezoekbas.nl (bas = bewoners aanspreekpunt Schiphol)
7. www.omgevingsraadschiphol.nl
8. www.toekomstluchtvaart.nl
9. www.vlieghinder.nl
10. www.vlieghinder-gve.nl

Bijlage 1: Brief aan secretaris Omgevingsraad Schiphol d.d. 20 april 2017

Omgevingsraad Schiphol
t.a.v. de secretaris de heer J. Weggeman
Polarisavenue 85b
2132 JH Hoofddorp

Gooise Meren, 20 april 2017

Onderwerp: (Te) Laag vliegen

Geachte heer Weggeman,

Afgelopen zaterdag 15 april jl. werden veel bewoners van Gooise Meren (in dit geval vooral Bussum en Naarden) tussen 10.00 en 12.00u opgeschrikt door heel laag vliegende (dalende) vliegtuigen. Hoe laag kunt u bijv. lezen in bijgevoegde mail van mevr. Sophia de Vos uit Naarden (bijlage 1).

De vliegtuigen vlogen in een halve cirkel vanuit het Zuid-Westen over Bussum en Naarden om vervolgens in westelijke richting op (vermoedelijk) de Buitenveldertbaan te landen. Zie de afbeeldingen in bijlage 2.

Ook van Hans Buurma (van www.vlieghinder-GVE.nl en lid van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart en) kregen wij een reactie (bijlage 3). Hij plaatst kritische noten bij het "lange, bochtige naderingspad" (geluidhinder en gevaar) en kondigt een actie aan bij de clustervertegenwoordigers.

Wij sluiten ons als Klankbordgroep Schiphol/A1 aan bij de mail van mevr. De Vos en de notitie van de heer Buurma. Ook wij krijgen graag opheldering over het voorval afgelopen zaterdag en de toezegging dat dit naderingspad niet meer gebruikt zal gaan worden. Wij zullen dit ook bepleiten bij onze vertegenwoordiger in de Omgevingsraad.

Zoals u weet is onze groep opgericht en recent bij u officieel geregistreerd vanwege de enorme toename van het vliegverkeer boven Gooise Meren, de gemeenten Bussum, Naarden, Muiderberg en Muiden. Steeds vaker zie je op hetzelfde moment op betrekkelijk lage hoogte 3 verschillende vliegtuigen stijgen en dalen. Dat kan zo niet langer doorgaan.

Met vriendelijke groet,

namens de Klankbordgroep Schiphol/A1 Gooise Meren,

Herman Schoon, contactpersoon

cc:

wethouder Boland (Gooise Meren), wethouder Tuning (Weesp), Peter Hesp (clustervertegenwoordiger Buitenveldertbaan buitengebied), Luchtverkeersleiding Nederland

Bijlage 2: Ontwikkeling aantal klachten en melders 2009-2016

