Gemeente Amstelveen

Strategische Agenda Schiphol

Gemeente Amstelveen, mei 2025

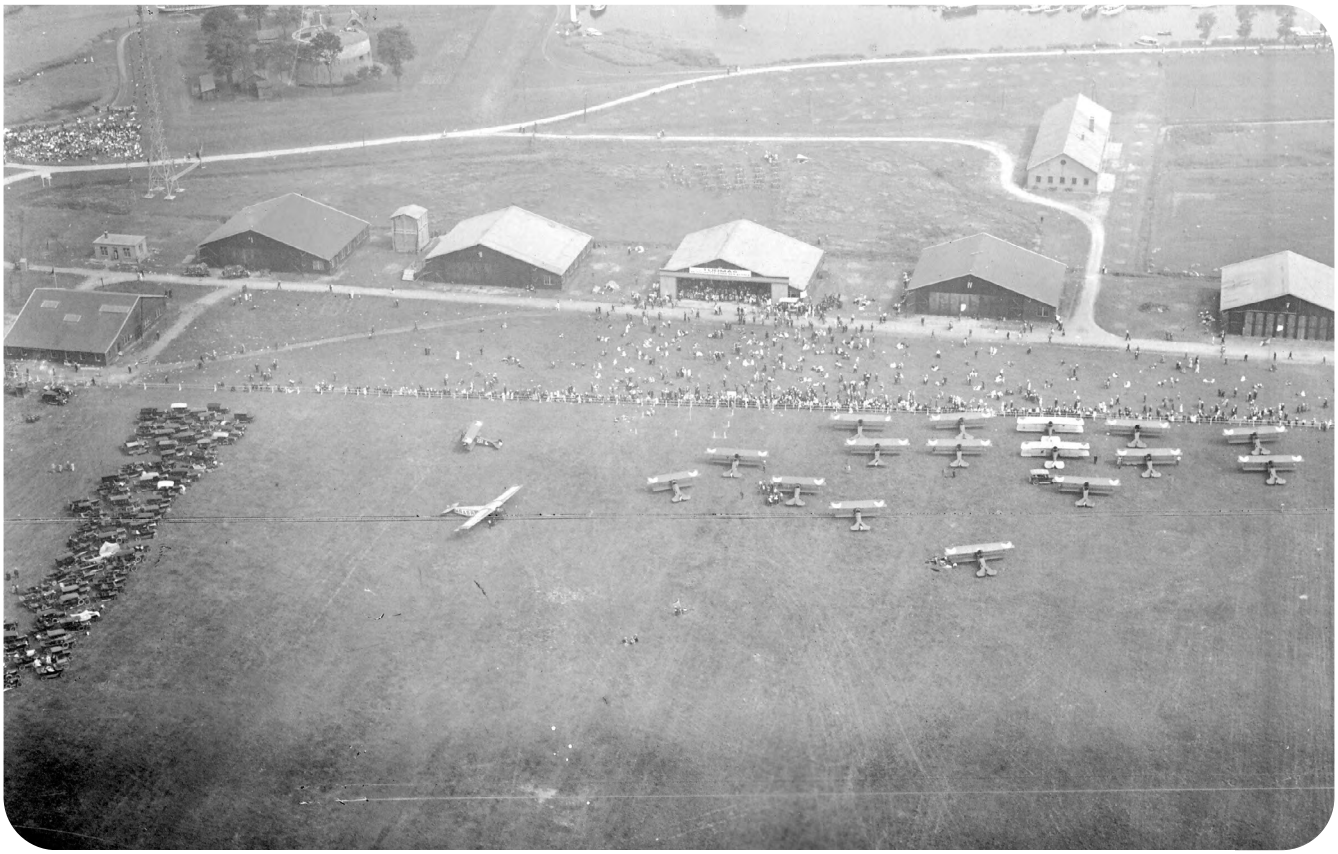


Voorwoord

Ruim 100 jaar geleden is in de buurt van het toenmalige Fort Schiphol een vliegveld aangelegd. Niemand heeft kunnen vermoeden dat het vliegverkeer na de Tweede Wereldoorlog zo'n hoge vlucht zou nemen. Tegelijkertijd steeg het aantal woningen in de regio rondom Schiphol enorm. De luchthaven Schiphol ligt inmiddels in het meest verstedelijkte gebied van ons land.

Door de sterke groei van het aantal vluchten op Schiphol van de afgelopen jaren raakt de balans tussen lusten en lasten in Amstelveen uit beeld. Er is behoefte om inzichtelijk te maken wat de inzet van Amstelveen ten aanzien van Schiphol is op lange, op middellange én op korte termijn. Dat is allereerst van grote waarde voor de leefomgevingskwaliteit en gezondheid van onze inwoners en ook voor andere omwonenden van Schiphol. Tegelijkertijd is er sprake van voor Amstelveen en de regio van belang zijnde connectiviteit die samenhangt met werkgelegenheid in Amstelveen en werkgelegenheid van Amstelveense inwoners op Schiphol. Ook hier heeft de gemeente oog voor. De inzet op de Amstelveense leefomgevingskwaliteit -en hiermee het welzijn van onze inwoners- is echter leidend. Ten aanzien van (de nabijheid van/het dossier) Schiphol) is geluidshinder door vliegverkeer de grootste bron die welzijn en gezondheid in de fysieke leefomgeving bedreigen, daarom is grote nadruk op terugdringen van geluidshinder door vliegverkeer nodig.

Schiphol ligt letterlijk in de achtertuin van Amstelveen, van belang is de vraag hoe we de toekomst in dit burenschap zien. Welke piketpalen zetten we neer? Er is sprake van een breed scala aan aspecten, het zoeken hierin is naar realisme en balans, zonder in complexiteit te verzanden. In 2019 is een Amstelveens position paper opgesteld en de Amstelveense gemeenteraad geeft aan dit te willen herzien. Dat heeft geresulteerd in deze Strategische Agenda. Belangrijkste inzet hierin is:



1925 Een militaire gebeurtenis op Schiphol. Erachter de militaire hangars. Geheel links: het fort Schiphol

Doel: *een goede balans tussen allereerst leefomgevingskwaliteit/ gezondheid in Amstelveen enerzijds en daarbij oog voor de connectiviteit van Amstelveen/de regio door de luchthaven Schiphol anderszijds.*

Amstelveen vindt dat op lange termijn (2050+) ingezet moet worden op het onaantrekkelijk maken van Schiphol voor een (groot) deel van de vluchten vanuit Schiphol met een te hoog vliegtuiggeluid en/ of negatieve invloed op de leefomgevingskwaliteit. Hierin blijft Schiphol (stillere) vluchten met economische waarde(n) voor de regio behouden ('duurzame connectiviteit'). Nachtvluchten blijven tot het verleden behoren. Daarnaast is ook een samenwerking van diverse landen nodig voor een netwerk van hogesnelheidstreinen, die korte vluchten vervangen. En vervanging van korte vluchten door elektrische vliegtuigen als blijkt dat er geen ruimte is voor nieuwe spoorlijnen en/of capaciteit op het spoor. Dat is op lange termijn een goede manier om de leefomgevingskwaliteit/gezondheid te verbeteren, rekening houdend met een connectiviteit die van belang is voor werkgelegenheid vanuit de luchtvaart voor Amstelveen en voor de regiogemeenten. Verplaatsing van een deel van de luchtvaart biedt daarnaast mogelijk kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling van/in onze regio. Amstelveen draagt deze visie uit in overleggen met en/of over Schiphol.

Op middellange termijn (2035) zoekt Amstelveen steun voor initiatieven om (een deel) van de vluchten die niet bijdragen aan duurzame connectiviteit, bijvoorbeeld piekmoment-vluchten (2 + 2 baangebruik) of vakantievluchten vanuit/naar Schiphol, uit te plaatsen naar een locatie waar vliegtuiggeluid geen of significant minder invloed heeft op leefomgevingskwaliteit. Hiermee kan het aantal vluchten van/naar Schiphol dalen. Amstelveen ziet hierin graag tegemoet dat er geen nachtvluchten zijn en dat het Rijk een standpunt inneemt ten aanzien van vlieghaven Lelystad Airport. Amstelveen ziet in Lelystad een uitstekend alternatief waarmee geluidshinder voor omwonenden en inwoners van Amstelveen fors kan afnemen. Daarnaast zet Amstelveen in op planvorming van het Rijk ten aanzien van vliegtuig-vervangende (hoge snelheids-) treinverbindingen.

Op korte termijn (2028) zet Amstelveen zich met name in op vermindering van de vliegtuig-geluidshinder voor omwonenden en inwoners van Amstelveen waarbij een waterbedeffect naar andere gebieden zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Het kabinet zet in op maximaal 478.000 vluchten per jaar. Amstelveen zet in op een significante reductie van vluchten op Schiphol (t.o.v. 478.000 vluchten). Het overleg met stakeholders rond Schiphol dient allereerst over beperking van geluidsoverlast te gaan ten behoeve van de gezondheid en de leefomgevingskwaliteit. Amstelveen zet in op het stoppen met nachtvluchten. Daarnaast heeft Amstelveen oog voor de connectiviteit van Amstelveen/de regio door de luchthaven Schiphol, vooral van belang voor Schiphol-gerelateerd bedrijfsbelang en werkgelegenheid in Amstelveen/voor Amstelveners. Middelen om dit te bereiken zijn inzet op behoud van het wettelijke stelsel van preferentieel vliegen (de Polder- en Kaagbaan worden bij voorkeur ingezet) en het de komende jaren toewerken naar het zo spoedig mogelijk uitfaseren en stoppen van nachtvluchten. Nachtvluchten mogen niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag. In overleggen over/met Schiphol vraagt de gemeente om daadkracht. Als de korte termijndoelen niet behaald dreigen te worden dan is Amstelveen van mening dat meetbaar verminderen van geluidsoverlast (dBA) verplicht moet worden.

Amstelveen beïnvloedt op alle fronten waar het kan en zet, in overleggen met en over Schiphol, daarop in. En wordt alliantie gezocht via bijvoorbeeld de BRS (regionaal bestuurlijk overleg over Schiphol), die overigens met het Uitwerkingsprogramma (UP) NOVEX al bereikt heeft dat veel zaken uit het Amstelveense position paper uit 2019 al meegenomen worden in dit UP NOVEX. Ook kan alliantie worden gezocht met bijvoorbeeld de Amstelland-Meerlanden gemeenten of met de MRA. En er wordt door Amstelveen periodiek afgestemd met bewonersbelangenorganisaties, wat ook gebeurde ten aanzien van de (totstandkoming van) deze Strategische Agenda Schiphol.

Adam Elzakalai
Wethouder Schiphol
Gemeente Amstelveen
mei 2025

Staand beleid, krachtenveld Schiphol, actuele ontwikkelingen, governance

Schiphol in het Amstelveense coalitieakkoord 2022-2026:

- We zetten in op minder vluchten over Amstelveen en minder overlast in Amstelveen.
- We blijven aandringen op het fors terugdringen van het gebruik van de Buitenveldertbaan en niet noodzakelijke nachtvluchten
- We focussen op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Vooral metingen rondom de A9 en Schiphol zijn van belang.

Krachtenveld Schiphol

De invloed van de gemeente Amstelveen op Schiphol is beperkt, het Ministerie I en W is het bevoegd gezag, stelt luchtvaartbeleid op en is beslisorgaan (in relatie met kabinetsbesluit na beraadslaging Tweede Kamer). Er is sprake van een groot krachtenveld[1]. Amstelveen zet zich in voor een stiller en schoner Schiphol. Ondanks dat Amstelveen geen doorslaggevende stem heeft, laten we deze wel horen omdat we dat belangrijk vinden en daarmee opkomen voor de belangen van onze inwoners en andere omwonenden. Vaak is beïnvloeding vanuit de gemeente, al dan niet in samenwerking met andere partijen, het meest effectief. Onzekere factor is de wijze waarop de nieuwe regering omgaat met het beleid en rechtszaken (vanuit bewonersgroeperingen) ten aanzien van Schiphol, zie onderstaande opsomming onder 'actuele ontwikkelingen'. Amstelveen volgt dit op de voet én is proactief in het geven van input ten aanzien van een nieuw LVB (Luchthaven Verkeers Besluit) en geluidshandhavingsstelsel.

Actuele ontwikkelingen

- Rijk: Inzet op Brede Welvaart vanuit het Rijk, akkoord hoofdlijnen regering Den Haag, zie weblink: **Ontwikkeling van Schiphol | Luchtvaart | Rijksoverheid.nl**, medio september 2024 is bekend geworden dat de Rijkscoalitie, met in het Regeerakkoord als onderbouwing 'het economisch belang van Schiphol', niet gaat inzetten op significante vermindering van het aantal vluchten, 478.000 is het toegestane aantal (waarvan 27.000 in de nacht). Zij geeft de sector (de vliegtuigmaatschappijen) de opdracht om t.b.v. de kwaliteit van de leefomgeving stiller en schoner te gaan vliegen; Zie de volgende weblink: **Kabinet legt aantal vluchten Schiphol versneld vast in het Luchthavenverkeerbesluit | Nieuwsbericht | Luchtvaart in de toekomst**;
- Rijk: Uitwerking Rijk rechterlijke uitspraak Stichting Recht op Bescherming tegen Vlieghinder: in maart 2025 wordt de uitwerking hiervan verwacht, het Rijk zal dan moeten aangeven hoe de rechtsbescherming van inwoners tegen vliegtuiggeluid gegarandeerd gaat worden;
- Rijk: preferentiële en secundaire start- en landingsbanen (de huidige systematiek/afspraak conform welke LVNL start- en landingsbanen prioritair/ preferentieel inzet. De Polder- en Kaagbaan zijn de preferentiële banen;
- BRS: zet in op goede balans tussen duurzame connectiviteit (inzet op belangrijke connectiviteit in relatie met brede welvaart) en leefomgevingskwaliteit;
- BRS: Ontwikkelperspectief/Uitvoeringsprogramma 'NOVEX' Schipholregio (in het programma NOVEX werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland met als doel: bevorderen leefomgevingskwaliteit, in de Schipholregio o.b.v. door de BRS opgestelde uitgangspunten);
- Rijk met rol BRS: Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel, vanuit de BRS sturing op krimpende milieucontouren (naast geluid ook ten aanzien van CO2-uitstoot en andere emissies);
- BRS dringt bij de Minister van I en W aan op een goed afgewogen standpuntvorming ten aanzien van landelijk nieuw beleid: de Luchtvaartnota waarin het Rijk als doel stelt een beter evenwicht te creëren tussen een prettige en gezonde leefomgeving aan de ene kant en duurzame connectiviteit van Nederland met andere landen aan de andere kant. Borging van Rijksbeleid, juridisch geborgd in een Luchthavenverkeersbesluit

1 *Krachtenveld: Minister(ie) I en W, Luchthaven (Schiphol Group), LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland), BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol, overleg tussen bestuurders van 56 gemeenten en 4 provincies), MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol, omwonenden-overleg t.b.v. standpuntvorming ten aanzien van Schiphol), de 'sector' (vliegsector/de vliegtuigmaatschappijen), gemeente(n), Provincie Noord-Holland, landelijke politiek, Europese politiek, mondiale verdragen, (jnter)nationale lobby.*

(LVB) en een Luchthavenindelingsbesluit (LIB) (zie ook 1e bullet in deze opsomming);
- Schiphol: 8 punten plan Schiphol + Strategie Baanonderhoud, Schiphol heeft eind 2023 een 8-puntenplan opgesteld waarin de luchthaven aangeeft op welke wijze zij de komende jaren wil toegroeien naar betere balans tussen vlieggeluidsoverlast en leefomgevingskwaliteit ('schoner, stiller en beter Schiphol'). Qua Baanonderhoudsstrategie staat overeind dat werkzaamheden aan start- en landingsbanen plaatsvinden buiten 'het tuinseizoen' (overigens vindt groot onderhoud Buitenveldertbaan in 2025 tóch in het tuinseizoen plaats). Overige punten: sluiten Schiphol voor privéjets en klein zakelijk verkeer + een nachtsluiting voor vliegverkeer (in relatie met hetgeen beschreven staat onder bullet 1: het Regeerakkoord verwerpt dit voornemen, Schiphol zet nu op korte termijn in op hoge nachttarieven voor lawaaiige vliegtuigen om deze 's nachts te weren)), een nieuw stelsel in 2025 of 2026 t.a.v. CO2-uitstoot en geluid, meest lawaaiige toestellen niet meer welkom, geen extra start- en landingsbanen, investeren in omgeving en bewoners (een Schipholfonds vanaf 2025, jaarlijks 10 miljoen Euro beschikbaar), bescherming van vracht en mensen centraal (zie weblink **Schiphol | Meer in balans met de leefomgeving**;
- Vliegtuigmaatschappijen/Sector: 10 punten plan sector (m.n. inzet op stillere vliegtuigen, risico: sector neemt vrijkomende geluidsruimte in voor extra vluchten) (idem risico bij vrijkomende ruimte bij schonere vliegtuigen) (zie bijlage B);
- LVNL: Rol/inzet LVNL zie weblink **Luchtverkeersleiding Nederland: cruciaal voor de vliegveiligheid | Luchtvaartveiligheid maken we samen | Luchtvaart in de toekomst**;
- Gemeente: Raadsbesluiten metingen luchtkwaliteit en vliegtuiggeluid (zie ook bijlage 3), stijging van het aantal klachten over geluidsoverlast door overvliegende vliegtuigen;
- Gemeente: afstemming met MRS/SWAB: Maatschappelijke Raad Schiphol, officieel inwoners-adviesorgaan naar Ministerie I en W over Schipholzaken. SWAB: Stichting Werkgroep Amstelveen Buitenveldert (ook MRS-lid in SWAB actief), een Amstelveense bewonersorganisatie die zich in 2025 tot doel heeft gesteld zichtbaar en aanspreekpunt te zijn voor álle inwoners van Amstelveen en waar bestuurlijk periodiek mee wordt overlegd door de gemeente.

Governance

Coalitie zoeken om doelen te behalen of zaken te agenderen is in het Schipholdossier van essentieel belang. Voor de gemeente Amstelveen is de periodieke BRS met name het samenwerkingsverband waar beïnvloed kan worden om vanuit gezamenlijkheid doelen te kunnen bereiken (en al ís bereikt, in het Uitvoeringsprogramma NOVEX is door de BRS al veel inzet vanuit o.a. Amstelveen overgenomen). Vanuit beïnvloeding middels overleggen met/over Schiphol wil Amstelveen een bredere inzet/strategiebepaling opstellen en verzoeken onze gestelde doelen hierin op te nemen. Van hieruit kan mogelijk richting andere partijen uit het krachtenveld beïnvloed worden, met speciale aandacht voor het bevoegd gezag: de Minister van I en W.

Naast de BRS overlegt Amstelveen periodiek met de SWAB, wordt waar nodig contact gezocht met LVNL en Schiphol voor situatie(s) in Amstelveen a.g.v. Schiphol in de nabijheid (bijvoorbeeld eind december 2024 een brief over de Buitenveldertbaan aan LVNL/I en W). Ook is er periodiek contact met onze buurgemeenten. Ook reageert Amstelveen, al dan niet vanuit de BRS, op inspraaktrajecten (meestal vanuit het Rijk geïnitieerd) t.a.v. Schiphol-gerelateerde ontwikkelingen. En is actief bijgedragen aan de verdere uitwerking van de baanonderhoudsstrategie van Schiphol. Het betreft zaken waarop geen directe invloed uitgeoefend kan worden, dat kan alleen in gemeentelijke dossiers als geluidsmetingen en gezondheidsbeleid, die in/door Amstelveen actief worden en zijn opgepakt. Zie bijlage 3.

In alle boven benoemde zaken die spelen op/rondom Schiphol is Amstelveen belanghebbende. Uitgaande van de weergegeven hoofdlijnen/koers in het coalitieakkoord en op basis van het position paper uit 2019 zal Amstelveen de komende jaren in de ontwikkelingen rond Schiphol de volgende inzet plegen:

Strategische Agenda Schiphol, inzet korte termijn

Het bieden van een goede leefomgevingskwaliteit (minder geluidshinder) en gezondheid van omwonenden en Amstelveners (met name gericht op minder slaapverstoring en minder geluidshinder) heeft onze eerste en voortdurende aandacht. Onze inzet in gesprekken met/over Schiphol is allereerst op deze aspecten gericht. Amstelveen houdt daarbij ook oog voor de voor Amstelveen en de regio van belang zijnde connectiviteit, het economisch belang van Schiphol voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Dat straalt uit naar de vitaliteit van onze lokale en regionale economie. Vanzelfsprekend wil Amstelveen de connectiviteit en werkgelegenheid, die samenhangt met de luchtvaartsector, behouden als deze werkgelegenheid zich verhoudt tot het behalen van een betere leefomgevingskwaliteit en gezondheid. De afgelopen jaren is het aantal vluchten snel gegroeid: het afgesproken maximum van 500.000 vluchten is in 2018 nagenoeg gehaald. Na de coronaperiode is het aantal vluchten en reizigers alweer aan het oplopen tot naar verwachting dit niveau. De overlastmeldingen door inwoners is de laatste jaren weer aanzienlijk toegenomen. Dat blijkt uit het groeiend aantal klachten bij BAS (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol). Dat merkt de gemeente Amstelveen ook doordat inwoners steeds meer contact zoeken met de gemeente met klachten over geluidsoverlast, slaapverstoring of om hun zorgen over gezondheidsrisico's te uiten. De balans tussen lusten en lasten raakt uit beeld. En dat in een wereld waarin naar verwachting, vanwege de welvaartstoename, steeds meer vraag naar vliegen zal ontstaan.

Het economisch belang van nachtvluchten door vliegtuigen die veel herrie maken, weegt naar onze mening niet meer op tegen de mate waarin nachtvluchten de nachtrust van veel Amstelveners verstoren, met gezondheidsrisico's als gevolg*).
Dat is voor alle inwoners van belang. Daarnaast is Amstelveen met name verontrust over de verstoorde nachtrust van kinderen: zij moeten uitgerust op school kunnen zitten.

In de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS) werken alle lokale en provinciale overheden in de regio rond Schiphol samen. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. De BRS streeft daarin naar een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving. De gemeente Amstelveen ondersteunt dat standpunt van de BRS, maar wil bij de BRS wél een concrete uitwerking zien wat duurzame connectiviteit exact betekent en inhoudt.

**) zie de volgende drie weblinks:*

- **Impactanalyse laat zien: nachtsluiting Schiphol verbetert volksgezondheid – MRS**
- **Rapport_belevingsonderzoek_geluidhinder_en_slaapverstoring_2020-1.pdf**
- **Resultaten impactanalyse nachtsluiting Schiphol bekend | Nieuwsbericht | Luchtvaart in de toekomst**

Korte termijn, inzet Amstelveen ten aanzien van Schiphol (2028)

- Allereerst Inzet op vermindering van de geluidshinder voor omwonenden en inwoners van Amstelveen. Het overleg met stakeholders rond Schiphol dient allereerst over beperking van geluidsoverlast te gaan, inzet op periodieke afstemming met de Amstelveense bewonersvertegenwoordiging;
- Oog voor connectiviteit vanwege Schiphol-gerelateerd economisch belang in Amstelveen (conform Omgevingsvisie Amstelveen: 'ligging nabij Schiphol is een gunstige vestigingsfactor voor bedrijven (in Amstelveen kantoren) en dat wil de gemeente behouden'), werkgelegenheid Amstelveense inwoners op Schiphol. Inzet op periodieke afstemming met de betreffende stakeholders;
- Inzet op behoud (I en W) stelsel van preferentieel vliegen (waarbij een regionaal waterbedeffect zoveel als mogelijk wordt voorkomen) en ontzien van secundaire banen (Polderbaan en Kaagbaan zijn preferentieel wat betekent dat deze het meest/bij voorkeur ingezet moet worden, de Buitenveldertbaan en Aalsmeerbaan zijn secundair en wordt dus terughoudend ingezet);
- Kritisch volgen van de handhaving op geluidsnormen, milieu-/natuurnormen, nachtvluchten, etc. conform het (aangepaste) Luchthaven-verkeersbesluit (dat per november 2025 ingaat) en gerelateerde MER/natuurvergunning actualisatie, ter vervanging van het anticiperend handhaven;
- Inzet op maatregelen/voorstellen ten aanzien/over Schiphol die in de weegschaal ten voordele komen van de gezondheid en leefomgevingskwaliteit van omwonenden en Amstelveense inwoners en waarbij een waterbedeffect in de regio rondom Schiphol zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Hierbij wordt oog gehouden voor de connectiviteit ten bate van de werkgelegenheid in Amstelveen en in de regio, die samenhangt met de luchtvaartsector;
- Directe inzet op het zo spoedig mogelijk uitfaseren van nachtvluchten, nachtvluchten op korte termijn tot het verleden laten behoren. Nachtvluchten mogen niet worden verschoven naar de secundaire banen overdag;
- Inzet op een significante reductie van vluchten op Schiphol (t.o.v. 478.000 vluchten) over Amstelveen tot de hinder aantoonbaar is afgenomen.
- Bewaken NOVEX-doelen (doel: bevorderen leefomgevingskwaliteit o.b.v. door de BRS opgestelde uitgangspunten) en deze doelen behalen. Hiertoe is de inzet: belangen in zaken rondom Schiphol moeten beter afgewogen worden, dit moet bovenaan de agenda blijven. En daarop moet actief worden blijven gestuurd, ook vanuit de BRS en de MRS;
- Inzet op een (door BRS verder te concretiseren) duurzame connectiviteit, op basis daarvan in BRS bespreekbaar maken of dit leidt tot inzet op 'de vervuiler betaalt';
- Inzet op het opstellen van een Rijksvisie op Lelystad Airport (als alternatief voor vluchten van/naar Schiphol die niet bijdragen aan een duurzame connectiviteit) en het vervangen van korte vluchten door treinverkeer en hierop inzetten binnen de BRS;
- Inzet op het verkrijgen van een visie van het Rijk op Brede Welvaart in relatie met omwonenden van Schiphol. Daarnaast inzet richting I en W in op prioritaire inzet op verduurzaming (inzichtelijk maken termijneffect schonere brandstoffen en stillere vliegtuigen) met hierin duidelijke/concrete verbeterafspraken en controleerbare afname van geluid van overvliegende vliegtuigen. Landelijk beleid hierop moet duidelijk zijn alvorens een discussie over de verdere ontwikkeling van Schiphol aan de orde is;
- Inzet richting Schiphol op een daadkrachtige uitwerking van hun 8-puntenplan omdat deze als inzet hebben de hinder voor omwonenden te beperken;
- Inzet om in regionaal verband de vliegsector periodiek te vragen naar de voortgang in uitvoering van het 10-puntenplan;
- Binnen de BRS bespreekbaar maken dat er mogelijk een fase komt van 'doen' en niet verder 'nader onderzoeken', oproep is om op dat moment met wethouders uit de regio Amstelland-Meerlanden (en mogelijk

Korte termijn, inzet Amstelveen ten aanzien van Schiphol (2028)

Amsterdam en nog breder) in de BRS in te zetten op daadkracht vanuit het Ministerie van I en W. Denk bijvoorbeeld aan beïnvloeding van de Tweede Kamer vanuit de BRS en/of NOVEX;
- Toezien op naleven van bovenstaande opsomming: indien bovenstaand niet helpt; inzet op verplicht stellen van meetbaar verminderen van geluidsoverlast (dBA);
- Voor inwoners is het essentieel dat zij alle informatie snel weten te vinden, daarom maken wij als gemeente op één pagina alle weblinks inzichtelijk voor inwoners (zie weblink **www.amstelveen.nl/wonen-bij-schiphol**) en zet de gemeente in op één toegankelijke website vanuit Schiphol waarop laagdrempelig wordt aangegeven welke start-/ landingsbanen in gebruik zijn, waarom en wat de bijbehorende aan- of uitvliegroute(s) zijn;
- Steun aan de luchthaven Schiphol in de doelen die zij wil behalen met haar 8 punten plan, waarin ook opgenomen staat dat baanonderhoud aan start-/landingsbanen niet in het 'tuinseizoen' mag plaatsvinden;
- Regelmatig en constructief overleg voeren met de bewonersdelegatie van Amstelveen in de SWAB/MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol, eerder benoemd in deze Strategische Agenda onder het kopje 'krachtenveld'). Die vertegenwoordiging geeft namens inwoners hun belang(en) weer in zaken die spelen rondom Schiphol. Dit kan de gemeente sterken in integrale afwegingen en aanzien van Schiphol.

Hoe doen we dat? Bovenlokaal coalities sluiten/zoeken waar dit strategisch handig is.

Waar nodig wordt bijvoorbeeld contact gezocht met de GGD als stakeholder in het Schipholdossier. Daarnaast zet Amstelveen in (conform concept Omgevingsvisie Amstelveen en Uitvoeringsprogramma NOVEX impuls leefomgevingskwaliteit) op een gezonde leefomgeving en (middels de Visie Gezonde Leefomgeving / het Schone Lucht Akkoord) een verbeterde luchtkwaliteit. Uitwerking: zie bijlage C.

Vanzelfsprekend wordt toegezien op het naleven van alle bovenbeschreven zaken.

Inzet middellange en lange termijn

Duurzame connectiviteit kent in een welvarend land een aanbod waar veel mensen én de economie gebruik van maken en naar verwachting stijgt deze behoefte alleen maar, niet alleen in Nederland. Tegelijkertijd is de grens van groei op Schiphol bereikt. Daarom is op (middel)lange termijn een alternatief nodig om de groei van het vliegverkeer een plek te geven en een deel van het huidige aantal vliegbewegingen uit te plaatsen en hiermee een herziening van het aantal vluchten op Schiphol mogelijk te maken waarbij stillere vluchten die duurzame connectiviteit bieden op Schiphol kunnen blijven vliegen. Vliegveld Lelystad is een alternatief en moet zo snel mogelijk open voor vluchten die Schiphol ontlasten, bijvoorbeeld ten aanzien van het 2 +2 baangebruik en mogelijk ook (een deel van) de vakantievluchten. Het is niet acceptabel dat onze regio alle lasten van het vliegverkeer draagt terwijl onder de aan-/uitvliegroutes van Lelystad Airport significant véél minder mensen wonen dan in onze regio. Het aantal toegestane vluchten op Lelystad airport vanuit Rijkswege blijft in eerste instantie (aanvraag Natuurvergunning) beperkt tot 10.000 (en vanuit Rijkswege op langere termijn naar 45.000). Daarnaast is de vraag hoe we de duurzame connectiviteit overeind houden met minder impact. Daar wordt al op gestuurd vanuit de EU (bijvoorbeeld door inzet EU-bewindslieden op een netwerk van hogesnelheidstreinen, wat Amstelveen een goede inzet vindt), ook de BRS zet zich hiervoor in.

De capaciteit van vliegveld Lelystad is met één baan beperkt. Daarom zet Amstelveen op lange termijn in op initiatieven om (een groot deel van de vluchten) vanuit/naar Schiphol uit te plaatsen naar een locatie waar vliegtuiggeluid geen of significant minder invloed heeft op leefomgevingskwaliteit. Daarvoor is ook een samenwerking nodig van diverse landen voor een netwerk van hogesnelheidstreinen, die korte afstandsvluchten vervangen. En korte vluchten vervangen door elektrisch vliegen waarbij vrijgekomen geluidsruimte níet mag/kan worden ingevuld en definitief gevrijwaard blijft van niet elektrische vliegtuigen.

Onderstaand staat de inzet voor de middellange termijn (2035) én de lange termijn (2050+) omschreven. Deze inzet kent een voorbehoud, immers nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld wet- en regelgeving kunnen betekenen, dat de inzet vanuit Amstelveen (deels) herzien moet worden.



Middellange termijn, inzet Amstelveen ten aanzien van Schiphol (2035)

Amstelveen zoekt steun voor initiatieven om (een deel) van de vluchten die niet bijdragen aan duurzame connectiviteit, bijvoorbeeld piekmoment-vluchten (2 + 2 baangebruik) of vakantievluchten vanuit/naar Schiphol, uit te plaatsen naar een locatie waar vliegtuiggeluid geen of significant minder invloed heeft op leefomgevingskwaliteit. Hiermee kan het aantal vluchten van/naar Schiphol dalen. Nachtvluchten behoren reeds tot het verleden en Amstelveen zet erop in, dat het Rijk een standpunt inneemt ten aanzien van vlieghaven Lelystad Airport. Amstelveen ziet in Lelystad een uitstekend alternatief waarmee geluidshinder voor omwonenden / in Amstelveen fors kan afnemen. Daarnaast zet Amstelveen in op planvorming van het Rijk ten aanzien van vliegtuig-vervangende (hoge snelheids-) treinverbindingen.

Hoe doen we dat? Bovenlokaal coalities sluiten/zoeken waar dit strategisch handig is.

Lange termijn, inzet Amstelveen ten aanzien van Schiphol (2050+)

Amstelveen vindt dat op lange termijn ingezet moet worden op het onaantrekkelijk maken van Schiphol voor een (groot) deel van de vluchten vanuit Schiphol met een te hoog vliegtuiggeluid en/of negatieve invloed op de leefomgevingskwaliteit. Hierin blijft Schiphol (stillere) vluchten met economische waarde(n) voor de regio behouden (duurzame connectiviteit). Nachtvluchten blijven tot het verleden behoren. Daarnaast is ook een samenwerking van diverse landen nodig in een netwerk van hogesnelheidstreinen, dat korte vluchten vervangt. En vervanging van korte vluchten door elektrische vliegtuigen als blijkt dat er geen ruimte is voor nieuwe spoorlijnen en/of capaciteit op het spoor. Dat is op lange termijn een goede manier om leefomgevingskwaliteit/gezondheid te verbeteren en waarbij rekening gehouden wordt met connectiviteit ten bate van werkgelegenheid vanuit de luchtvaart voor Amstelveen en in de regiogemeenten. Verplaatsing van een deel van de luchtvaart biedt daarnaast mogelijk kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling van/in onze regio. Amstelveen draagt deze visie uit in overleggen met en/of over Schiphol.

Hoe doen we dat? Bovenlokaal coalities sluiten/zoeken waar dit strategisch handig is.



Bijlage A: Tabel effecten nabijheid Schiphol op Amstelveen

Effect	Meetbaar?	Door wie (aangegeven)?	Kosten per jaar	Invloed	Voorstel
I Externe veiligheid	Nee	ODNZKG (Omgevingsdienst)	n.v.t.	Geen (nationale wetgeving)	Niet (te) onderzoeken
II Geluid II-A luchtgeluid	Ja	Sensornet	Ca. € 50.000 /jaar	Gering	Positief, is in separate raadsbrief toegelicht
II-B grondgeluid	Ja, vaste meetpunten. Grondgeluid is diffuus, kan per 10 meter afstand verschillen. Onderscheid van andere bronnen laagfrequent geluid niet mogelijk.	Sensornet	€ 15.000 tot € 30.000 /jaar	Gering	Niet onderzoeken
Luchtkwaliteit algemeen/ allover (IIIA t/m F)	Ja, maar duur en voegt volgens de GGD nauwelijks iets toe, GGD beheert luchtmeetstations in de regio, zie weblink **GCN-tool: inzicht in lokale emissies en concentraties lucht (rivm.nl)**	GGD	€ 100.000 realisatie-kosten, € 60.000 onderhoud/ jaar (zie III C, D en E)	Gering, GGD geeft aan dat eigen metingen boven op de GGD metingen nauwelijks iets toevoegen.	Zie IIIA t/m F
III Luchtkwaliteit III-A ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen)	Ja	Rijk (vervolgonder-zoek naar samen-hang van vier I en W-onderzoeken naar ZZS loopt reeds via Ministerie I en W i.s.m. Maat-schappelijke Raad Schiphol/de MRS) Zie ook onder *)	n.v.t./niet bekend (loopt via Rijk)	Rijk/I en W: invloed Schiphol op lucht-kwaliteit gemeente is zeer beperkt (andere bronnen hebben veel meer invloed). Uitstoot ZZS door vliegver-keer blijft binnen de Rijksnormen.	Niet zelf onderzoeken, aanhaken op (vervolg) Rijksonderzoek 2e helft 2024 via de BRS-B
III-B Schone Lucht Akkoord Amstelveen (SLA)	N.v.t., is bestaand gemeentelijk actieplan Satelliet/AI metin-gen is binnen het SLA in onderzoek als meetoptie voor fijnstof en stikstofoxide	Gemeente middels SLA	N.v.t. (bestaand gemeentelijk actieplan)	Overgrote deel fijnstof en stikstofdioxide wordt veroorzaakt door mobiliteit/ verkeer, houtstook en mobiele werktuigen.	Niet onderzoeken Satelliet/AI resultaten via SLA afwachten, is echter gericht op álle bronnen van uitstoot.

Effect	Meetbaar?	Door wie (aangegeven)?	Kosten per jaar	Invloed	Voorstel
III-C Fijnstof	Ja	RIVM Optie: 'Caeli' via SLA (zie onder III-B, kolom 2)	€ 30.000 + € 29.000**) excl. ICT- en beheers kosten RIVM: minstens 15 jaar meten	Vliegverkeer heeft gemiddeld in Nederland 0,2% bijdrage aan fijnstof in de lucht. In Amstelveen 1,22%. Weblinks: Sectorale bijdrage aan de luchtverontreiniging (rivm.nl) **Home | Luchtvaart in de toekomst** (<- weblink hier geactualiseerd, zie raadsbrief 10 september 2024)	Niet onderzoeken
III-D Ultrafijnstof	Ja	RIVM (onderzoek loopt reeds)	€ 60.000**) Excl. ICT- en beheerskosten RIVM: minstens 15 jaar meten	T.a.v. vliegverkeer: beperkt. Belangrijkste bronnen zijn wegverkeer, vliegverkeer, industrie, energieproductie, binnen- en zeescheepvaart, mobiele werktuigen en houtverbranding. Het meeste ultrafijnstof in de lucht bevindt zich dicht bij een bron.	Niet zelf onderzoeken, aanhaken op (vervolg)onderzoek RIVM via BRS-B.
III-E Stikstofdioxide	Ja	(Door gemeente aan te schaffen) Vast meetstation. Palmesbuisjes meten ook stikstofdioxide maar niet onderscheidend t.a.v. (kleine aandeel) vliegverkeer.	€ 11.000**) Excl. ICT- en beheerskosten RIVM: minstens 15 jaar meten Palmes: ca. € 6000/jaar voor 12 locaties.	Stikstof: rond 10% door vliegverkeer in Nederland (landbouw 60% en 30% wegverkeer), natuurvergunning Schiphol dekkend voor 500.000 vluchten. Zie ook weblink: **Hoeveel uitstoot veroorzaakt de Nederlandse luchtvaart? | CBS**	Niet onderzoeken gezien de beperkte bijdrage van vliegverkeer aan stikstofdioxide in de lucht. En de verleende Natuurvergunning aan Schiphol door Ministerie LNV.
III-F Zwaveloxide	Ja	RIVM (RIVM geeft aan: niet relevant) (zwaveloxide vormt tot ultrafijnstof)	N.v.t.	RIVM: niet relevant	Niet onderzoeken, RIVM geeft aan: niet relevant.
IV Gezondheid (luchtkwaliteit, feitelijke geluidbelasting, hinderbeleving, slaapverstoring)	Ja, voor wat betreft slaapverstoring (hinderbeleving: zie XII)	GGD/RIVM (langlopende onderzoeken)	N.v.t., loopt reeds via GGD	Beperkt (denk aan geluidsisolatie woningen/ geluidsadaptief bouwen)	Langlopende RIVM-/ GGD onderzoeken ***). I.h.k.v. de Omgevingsvisie Amstelveen zal het thema gezondheid in 2024 een concrete uitwerking krijgen.

Effect	Meetbaar?	Door wie (aangegeven)?	Kosten per jaar	Invloed	Voorstel
V Ozon(concentratie) in de lucht	Ja Meten mogelijk, maar complex.	n.v.t., niet relevant (landelijk beleid met landelijke grenswaarde)	N.v.t.	Geen	Is landelijke grenswaarde Kan 2e helft 2024 via BRS-B ter bespreking ingebracht worden.
VI Geurhinder	Nee	N.v.t., niet meetbaar Aannemelijk is dat het wordt veroorzaakt door proefdraaien, starten en incidenteel door kerosinelozingen	n.v.t., niet meetbaar, wel vraag in vierjaarlijkse GGD gezondheidsmonitor. Tegen betaling door gemeente is ophogen steekproef mogelijk t.a.v. Amstelveen.	Geen	Niet (te) onderzoeken Mogelijk actief naar vragen in Stadspeiling en/of GGD gezondheidsmonitor
VII Werkgelegenheid	Ja (directe en indirecte werkgelegenheid door Schiphol)	MRA en/of gemeente.	Kan onderzocht worden als hier behoefte aan is. Kost max. € 8.000.		Gesprek voeren over het doel dat dit dient.
VIII Wonen	Ja	Gemeente	Kan onderzocht worden als hier behoefte aan is.	Vraag is of het nuttig is, de huizenprijzen in Amstelveen stijgen gewoon, geen invloed door Schipholeffecten op de woningmarkt Amstelveen.	Niet onderzoeken.
IX Ruimtelijke ordening	Ja	Gemeente	N.v.t. (Relatie met LIB/ Novex, loopt reeds)	N.v.t., loopt reeds	Niet onderzoeken.
X Klimaateffecten)	Ja	RIVM / I en W / Rijk	N.v.t., betreft (inter)nationaal beleid	Geen invloed	Niet onderzoeken.
XI Duurzaamheid	Nee (containerbegrip door bovenstaand afgedekt)	N.v.t., afgedekt door andere in deze tabel opgenomen effecten.	N.v.t.	N.v.t.	Niet onderzoeken.
XII Optelsom van factoren	Overlast ervaren door Schiphol is onderdeel optelsom overlast door meerdere factoren.	Gemeente	Relatie met Schiphol-Omgevingsfonds (voorheen SLS)	Ja, interessant is om te weten of verbetering in overige factoren helpen in verminderen van (gevoel van) overlast.	Onderzoeken mogelijk via Stadspeiling. Gesprek voeren over het doel dat dit dient.

*) ad III-A Zeer Zorgwekkende Stoffen:

- In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn vijf onderzoeken uitgevoerd:
  - Emissies van zeer zorgwekkende stoffen (TNO, maart 2023)
  - Relatieve bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit (ADECS)
  - Concentraties zeer zorgwekkende stoffen (NLR)
  - Effecten vlootontwikkeling op emissies (To70)
  - Uniform rekenmodel emissies (To70) (de vier onderste onderzoeken zijn in 2023 uitgevoerd en op 21 december 2023 aan de Tweede Kamer aangeboden)
- Wat de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit betreft, zijn de emissies en concentraties van luchtvaart t.o.v. het totaal en andere bronnen inzichtelijk gemaakt.
- Hieruit is gebleken dat de vermindering van de luchtkwaliteit in de bewoonde gebieden rond Schiphol voor gemiddeld 95% wordt veroorzaakt door andere bronnen dan de luchtvaart.
- Ook is onderzocht tot welke concentraties op leefniveau de emissies van de 8 ZZS door luchtvaart leiden. Deze concentraties zijn vervolgens getoetst aan de MTR-waarden (RIVM, maximaal toelaatbaar risico).
- Taxi-emissies bepalen 90% van de concentraties, zelfs ver weg van luchthavens. Dus niet het overvliegend verkeer.
- 4 ZZS: blijven ruim onder MTR-waarden.
- Het ministerie laat de komende tijd nog onderzoek doen naar vier ZZS die nu niet konden worden getoetst.

**) hier komen nog aanschaf- en plaatsingskosten bij, alsmede beheerskosten, zie bijlage A (alsmede voor de 'voordelige' optie)

***) Langlopende RIVM-/GGD onderzoeken via BRS-B.

Gemeente: Het thema gezondheid is sinds eind 2023 een integrale opgave in de ruimtelijke ordening en inrichting van de fysieke leefomgeving in Amstelveen. Dat is o.m. vastgelegd in de Visie Gezonde Leefomgeving en in de 5 ruimtelijke basisopgaven in de Omgevingsvisie. Hierop volgt een concrete uitwerking in een Uitvoeringsagenda Gezonde Leefomgeving. De impact van Schiphol op de gezondheid en de mogelijke oplossingen / interventies om deze impact terug te dringen zullen hierin nadrukkelijk een positie krijgen.

Nadere info luchthavenverkeersbesluit (LVB) via de volgende weblink: **Milieu | Schiphol | Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (ilent.nl)**

Bijlage B: 10 puntenplan vliegsector

Zie één na laatste sheet in bijgaande weblink voor alle partijen die deze commitments onderschrijven: **Luchtvaartsector-inbreng-Regeerakkoord**



Bijlage C: GEZONDHEID EN GELUID, (UVP) Visie Gezonde Leefomgeving

Eind 2023 is door de gemeente Amstelveen de **Visie Gezonde Leefomgeving** opgesteld. Met name ten aanzien van geluid is er een duidelijk verband met de nabijheid van Schiphol en de geluidsproductie van overvliegende vliegtuigen. Geluid is veruit de belangrijkste factor die gezondheid in negatieve zin beïnvloedt/kan beïnvloeden. In relatie met de Strategische Agenda Schiphol wordt in deze bijlage uiteengezet hoe met name geluid (belangrijke aan Schiphol gerelateerde indicator) en in mindere mate luchtkwaliteit (effect van Schiphol is hier gering, zie bijlage A) door de gemeente vanuit de Visie Gezonde Leefomgeving zijn/worden opgepakt. Het betreft hier zaken waar de gemeente zélf invloed op heeft. Omdat de Strategische Agenda een visiestuk is en geen uitvoeringsagenda, worden acties geïnitieerd vanuit het Uitvoeringsplan (UVP) Gezonde Leefomgeving. Onderstaand wordt hierop ingegaan, daarnaast wordt ingegaan op het reeds in werking getreden meetsysteem van vliegtuiggeluid (deze metingen worden verricht door Sensornet in opdracht van de gemeente Amstelveen). Ten slotte wordt aangegeven hoe en wanneer welke zaken/acties worden ingezet in het UVP Gezonde Leefomgeving en welke overige acties voortvloeien op basis van het thema geluid/gezondheid.

Definitie gezondheid (i.h.k.v. Schiphol): gezondheid = geluid & luchtkwaliteit (t.a.v. luchtkwaliteit wordt verwezen naar bijlage A)

Waarbij het van belang is om te melden dat geluid(shinder/-overlast) verreweg het belangrijkste punt is ten aanzien van gezondheid. Uit bijlage 1 blijkt immers, dat luchtkwaliteit (/geur) in geringe maten beïnvloed wordt door de uitstoot van vliegtuigen.

Vanuit de Visie Gezonde Leefomgeving is er in Amstelveen de (langere termijn) ambitie om toe te werken naar de WHO-advieswaarden voor geluid, hanteren van de WHO-norm (ook t.a.v. gezondheid) is de komende twee decennia nog niet haalbaar. De GGD hanteert dezelfde advieswaarden als de WHO. Wettelijke normen wijken daarvan af, deze zijn minder streng omdat er een breder scala aan factoren dan alleen gezondheid wordt afgewogen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld economische, juridische en ruimtelijke ordening belangen. Aan de wettelijke normen wordt altijd voldaan in Amstelveen.

(Visie) Gezonde Leefomgeving

Amstelveen wil een prettige en gezonde stad zijn en blijven. Om goede en gezonde keuzes te maken voor de stad is de Visie Gezonde Leefomgeving vastgesteld door de gemeenteraad in december 2023. De gezonde leefomgeving gaat over de dagelijkse omgeving waar mensen wonen, boodschappen doen, naar school, sport of werk gaan en buren, vrienden en familie zien. De gemeente wil gezond gedrag zoals wandelen, sporten, fietsen en contact met anderen stimuleren en inzetten op het beperken van geluidhinder (effect Schiphol groot) en luchtvervuiling (effect Schiphol klein). Dit zijn aspecten waar vliegverkeer ook een aandeel in heeft. Daarom wordt verderop in deze bijlage aangegeven welke aan vliegverkeer gerelateerde zaken in het UVP van de Visie Gezonde Leefomgeving worden opgenomen/afgewogen.

Geluid

In 2024 is in Amstelveen een nieuw meetsysteem voor vliegtuiggeluid in gebruik genomen. Op 9 locaties in Amstelveen staan meetpunten van ‘Sensornet’. Sensornet verzorgt op basis van alle metingen jaarlijks een jaarrapportage aan de gemeente. Daarnaast zijn maandelijkse (openbare) rapportages via de website van Sensornet in te zien. Doel is om inzicht te verkrijgen in en te geven over de geluidsbelasting en bij overschrijding op maatregelen aan te dringen via de daartoe bestemde kanalen bij Schiphol en het Rijk.

Belangrijk om te duiden is het verschil tussen geluidproductie en geluidbeleving. Geluidproductie is met apparatuur meetbaar of berekenbaar. Geluidbeleving is subjectief/niet kwantitatief meetbaar. Er wordt in Amstelveen echter gewerkt met geluidbelasting en niet met geluidproductie. Geluidproductie is bijvoorbeeld wat een vliegtuig produceert (bronvermogen), maar het is van vele factoren afhankelijk welke geluidbelasting er door dat vliegtuig vervolgens op een gebouw wordt veroorzaakt, bijvoorbeeld vlieghoogte. De geluidbelasting is de

waarde die het geluidniveau op een geluidgevoelig gebouw (woning, kinderdagverblijf e.d.) aangeeft. De inrichting en de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren om geluidsbeleving te verbeteren is iets wat past binnen de visie gezonde leefomgeving (UVP). Dit betreft echter zachte maatregelen voor ruimtelijke ordening en sociale cohesie, waarbij het lastig meten is hoeveel effect ze hebben op de feitelijke geluidbelasting. Het betreft:

- een groene leefomgeving;
- creëren van rustgebieden en
- creëren van samenhorigheid en maatschappelijke betrokkenheid in de wijk, ter bevordering van welzijn en tegengaan van eenzaamheid.

Een andere vrij recente en nog wat minder ontgonnen toepassing t.a.v. bevorderen woonkwaliteit is natuurlijke en groene Isolatie van gebouwen. Deze veroorzaken door absorberende matregelen binnenshuis een betere binnenhuisakoestiek (absorbeert binnenhuisgeluiden wat gezondheids-bevorderend werkt maar wat dus géén geluiden 'van buitenaf' bestrijdt). Natuurlijke en groene isolatie van gebouwen' is isolatie gemaakt van natuurlijke (biobased) materialen (bijv. schapenwol, houtvezel of hennep). Deze materialen zijn meestal duurzamer, hebben minder impact op milieu en kwalitatief net ze goed als synthetische isolatiematerialen. Vanuit een toekomstperspectief, met oog op duurzaamheid en gezondheid hebben natuurlijke materialen dus een voorkeur boven synthetische materialen. Zie voor meer info: **Natuurlijke isolatiematerialen** of **Top 10 natuurlijke isolatiematerialen - Regionaal Energieloket**

Acties volgend uit het thema gezondheid/geluid: (uvp) gezondheid

Ten aanzien van het thema gezondheid worden boven benoemde aspecten verder uitgewerkt vanuit de Visie Gezonde Leefomgeving. De raad zal hier t.z.t. over geïnformeerd worden.
Daarnaast vinden de volgende acties plaats:

Waar gewenst themabijeenkomsten voor raadsleden ten aanzien van de thema's geluid/gezondheid waarin effect(en) van Schiphol maar ook gericht op (vaak veel omvangrijkere) andere bronnen wordt ingegaan die deze thema's beïnvloeden. Hier ook externe expertise bij betrekken (denk aan bijvoorbeeld GGD, Bezoekers aanspreekpunt Schiphol (BAS)). Hiermee kennis ten aanzien van deze thema's vergroten.

Portefeuillehouder koppelt waar nodig in de raad Schiphol-gerelateerde zaken terug.

Er is een vierjaarlijkse GGD landelijke gezondheidsmonitor, dit jaar (zomer 2025) worden resultaten bekend van de monitor uit 2024. In Amstelveen werd specifiek gevraagd naar geluidsoverlast en slaapverstoring, de resultaten worden openbaar gepubliceerd op de website van de GGD.

Sensornet: bij jaarrapportages 2026 en erna: Sensornet verzoeken extra aandacht te schenken aan vergelijking met de metingen van het jaar/ de jaren ervoor. Daarnaast Sensornet vragen of toepassingsmogelijkheden uit andere gemeenten kansen bieden voor Amstelveen.

Optie bezien om inwoners Amstelveen te bevragen inzake dit thema in de Stadspeiling en/of in de 'Burgerpeiling' (laatste geeft de mogelijkheid gerichter en diepgaander vragen op te nemen aan maximaal 1000 inwoners)

Het is al vele jaren bekend dat vliegtuiglawaai (zie "Environmental Noise Guidelines" 3 uit 2018 van de WHO) en uitstoot van luchtverontreinigende stoffen schadelijk is voor de gezondheid en welzijn (zie adviesrapport nr. 9404 van de Hoge Gezondheidsraad van België). Een 5-jarig onderzoeksprogramma van het RIVM nabij Schiphol (algemeen rapport gepubliceerd in 2022) maakte onderscheid tussen acute en chronische gezondheidseffecten geassocieerd met blootstelling aan UFP afkomstig van de uitstoot door vliegtuigen. Amstelveen neemt de onderzoeken en adviezen serieus. En neemt het initiatief om samen met relevante partijen te verkennen op welke wijze lokaal data verzameld kan worden om inzicht te krijgen in de omvang van acute en chronische gezondheidseffecten bij inwoners en andere omwonenden van de luchthaven.

Overige acties

In BRS idee inbrengen om BRS themasessies te organiseren t.a.v. de twee thema's Geluid en Luchtkwaliteit (beide uiteraard in relatie met Schiphol).

Verwezen wordt (met name ook t.a.v. thema 'luchtkwaliteit') naar bijlage A kolom 'voorstel' (meest rechter kolom).