Raadsinformatiebrief

Van	Burgemeester en Wethouder/Burgemeester	Zaak nr.	1677196
Aan	Gemeenteraad	RIB nr.	2025-61
Portefeuillehouder	E. Göbbels	Datum	28 juli 2025
Informatie bij	Frances van Kooten	Tel. nr.	035 – 629 2364

Onderwerp

Kennisnemen van de position paper namens de regiogemeenten over de vliegbewegingen boven Regio Gooi en Vechtstreek.

Kernboodschap

De position paper is bedoeld om het gezamenlijke standpunt van de gemeenten in de Regio Gooi en Vechtstreek uit te dragen. Naast geluidshinder zorgt het nabije vliegverkeer ook voor de uitstoot van verschillende schadelijke stoffen. Deze uitstoot heeft een negatief effect op de natuur, ook binnen onze regio en op de gezondheid van onze inwoners.

Aanleiding

De Regio Gooi en Vechtstreek ligt voor een deel (Muiden en Wijdemeren) in het gebied rond Schiphol waar de invloed van vliegtuiglawaai merkbaar is. De gemeenten liggen binnen de zogeheten 48 dB L_{den}-geluidscontour van Schiphol. Dit is een grens die wordt gebruikt om aan te geven waar geluidhinder door vliegverkeer kan optreden. Het grootste deel van de Regio Gooi en Vechtstreek ligt buiten deze geluidscontour, maar dit wil niet zeggen dat er daar geen hinder is.

Omdat Muiden en Wijdemeren binnen die contour liggen, wordt de regio betrokken bij het Bestuurlijk Regie Schiphol (BRS) overleg. In dit overleg zitten vertegenwoordigers van Rijk, provincies en gemeenten die te maken hebben met de gevolgen van het vliegverkeer. Samen bespreken zij onder andere de ontwikkeling van Schiphol, hinderbeperking, veiligheid en leefbaarheid in de omgeving. Deelname aan de BRS geeft de regio de mogelijkheid om op bestuurlijk niveau mee te praten over de belangen van haar inwoners en omgeving.

Gemeente Gooise Meren sluit bij het BRS overleg aan. Bij majeure ontwikkelingen waarbij een bestuurlijk standpunt wordt gevraagd stemt Gooise Meren over BRS onderwerpen af met de regiogemeenten via het regionaal portefeuillehoudersoverleg Ruimte en Mobiliteit en brengt deze in bij de BRS. Dit gaat nadrukkelijk over de vliegbewegingen afkomstig van Schiphol. Vliegbewegingen vanuit het vliegveld Hilversum vallen hier niet onder.

Vanwege de toenemende overlast van vliegverkeer, ook in onze regio en de veelbesproken maatregelen van het kabinet om het aantal vliegbewegingen te gaan beperken, is tussen de regiogemeenten afgesproken om een sterker signaal af te geven vanuit onze regio richting de BRS dan tot nu toe. Niet

alleen een reactie namens Gooise Meren die in de BRS zitting heeft, maar een gezamenlijke reactie te geven namens de gehele regio, wat de vuist groter maakt.

De position paper is tot stand gekomen vanuit het ambtelijk overleg Ruimte en Mobiliteit van de Regio Gooi en Vechtstreek en in samenspraak met de belangengroep Minder Hinder.
Het PFHO R&M van 30 januari jl. heeft vervolgens ingestemd met het concept position paper. Ook heeft het PFHO afgesproken het position paper met een begeleidende regionale brief te versturen aan de BRS.

Consequenties

De position paper kan dienen als een instrument voor lobby om de gezondheids- en milieubelangen betreffende de maatregelen en het beleid rondom Schiphol meer gewicht te geven, zowel als gedeeld kader voor inbreng binnen de BRS als ook buiten de BRS om.

Vervolgtraject

De position paper wordt onder begeleidend schrijven na vaststelling in de colleges op 15 juli 2025, gedeeld met de BRS. De komende tijd blijven wij ons binnen de BRS en ook binnen andere gremia inspannen om overlast van vliegverkeer in onze gemeente en regio beperkt te houden.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,	de burgemeester,
mr. C.P. Torres Barrera	dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n):

1. 260625 Position paper Schiphol en de Gooi en Vechtstreek
2. 260625 Aanbiedingsbrief position paper BRS

Deze raadsinformatiebrief is digitaal beschikbaar op internet onder “Vergaderstukken”, B en W-vergadering van 15 juli 2025.

gemeente gooisemeren

Bestuurlijke Regie Schiphol
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Behandeld door
Barbara de Roo
b.deroo@gooisemeren.nl

Onderwerp Position paper Regio Gooi en Vechtstreek vliegbewegingen Schiphol

Datum 22 juli 2025
Uw kenmerk
Ons kenmerk Z1375789

Geachte bestuurders van de BRS,

Middels deze begeleidende brief bied ik u een position paper aan over de overlast van de vliegbewegingen van Schiphol in de Regio Gooi en Vechtstreek.

Dit paper wordt onderschreven door alle gemeenten in de Regio Gooi en Vechtstreek en heeft als doel aandacht te vragen voor de toenemende overlast van vliegverkeer in onze regio die net buiten de zwaardere geluidscontour valt en middels dit paper, het gezamenlijke standpunt van de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek uit te dragen.

De Regio Gooi en Vechtstreek ligt voor een deel (v. Muiden en Wijdemeren) in het zgn. 48 dB Lden contour van Schiphol en is vanwege deze ligging onderdeel van de BRS. Gemeente Gooise Meren sluit bij het BRS overleg aan en wordt bestuurlijk afgevaardigd door ondergetekende. Bij majeure ontwikkelingen waarbij een bestuurlijk standpunt wordt gevraagd stemt Gooise Meren over BRS onderwerpen af met de regiogemeenten en brengt deze in bij de BRS. Zodoende is ook dit position paper tot stand gekomen.

Het grootste deel van de regio Gooi en Vechtstreek ligt buiten de 48 dB Lden geluidscontour, maar dit wil niet zeggen dat er daar geen hinder is. De overlast laat zich over een veel groter gebied voelen dan enkel binnen de geluidscontour van 48 en 58 dB Lden. Inwoners in de Regio Gooi en Vechtstreek ervaren regelmatig matige tot ernstige overlast van het vliegverkeer. Dit geldt derhalve ook voor inwoners die buiten deze geluidsgrens wonen.

Bovendien heerst er in toenemende mate een zorg over de gezondheids- en milieueffecten op onze leefomgeving onder onze inwoners veroorzaakt door de luchtvaart op de schaalgrootte van Schiphol.

Vanwege de toenemende overlast van vliegverkeer in onze regio en daarbij de veelbesproken maatregelen van het kabinet om het aantal vliegbewegingen te gaan beperken, zien wij ons nu genoodzaakt om als regiogemeenten een sterker signaal aan u af te geven en er bij u op aan te dringen om aandacht te hebben voor de belangen van de gemeentes die net buiten de geluidscontour vallen, en dit ook mee te nemen in uw standpunten en lobby richting het Rijk en Schiphol.

We kijken uit naar de verdere samenwerking en gaan graag met u in overleg hoe we gezamenlijk op kunnen trekken om de overlast, ook in onze regio, te beperken.

Met vriendelijke groet namens de colleges in de Regio Gooi en Vechtstreek,

Mark Marshall,
Wethouder gemeente Gooise Meren

Mede namens de gemeenten:

- Hilversum
- Wijdemeren
- Laren
- Blaricum
- Huizen

Schiphol en de Gooi en Vechtstreek: Het perspectief van de naaste omgeving.

Position paper.

Datum: **8 juli 2025**
Versie: **2.0**

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Maatregelen 5

2.1 Situatie 5

2.2 Standpunt 6

2.3 Acties 7

3 Beleid 8

3.1 Situatie: 8

3.2 Standpunt 8

3.3 Acties 9

4 Visie 10

4.1 Situatie 10

4.2 Standpunt 10

4.3 Actie 10

1 Inleiding

De discussie van Schiphol gaat over de onderscheiden belangen van de luchtvaart en die van de leefomgeving. De luchtverbondenheid van ons land heeft, gegeven de huidige schaal van het vliegverkeer, nadrukkelijk een schaduwzijde, die te maken heeft met zogeheten landsbelangen. Vliegverkeer produceert veel lawaai, CO_2 en andere broeikasgassen en stoffen die verre van gezond zijn en draagt bovendien bij aan stikstofdepositie, waardoor de natuur (biodiversiteit) in gevaar komt. Een luchthaven met vliegverkeer met een dergelijke impact op de omgeving heeft bovendien effecten op bouwplannen. Kortom deze landsbelangen komen in het geding door de luchtvaart op de schaalgrootte van Schiphol.

De regio Gooi en Vechtstreek ligt voor een deel (v. Muiden en Wijdemeren) in de zogenaamde Schipholregio vanwege het geluidsprofiel (het gebied met een geluidsdruk tussen 48 en 58 dB L_{den}) en mag daarom onderdeel zijn van de Bestuurlijk Regie Schiphol (BRS) een samenwerkingsverband van gemeenten en provincies. De BRS staat met name voor de landsbelangen en is gesprekspartner van het Rijk (ministerie van I en W), als het gaat om plannen en voornemens met betrekking tot Schiphol en het vliegverkeer. Het grootste deel van de regio Gooi en Vechtstreek ligt weliswaar buiten deze geluidscontour, maar dit wil niet zeggen dat er daar geen hinder is.

Dit position paper is bedoeld om het gezamenlijke standpunt van de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek uit te dragen. Door met dit paper bestuurlijk in te stemmen, kan een gedeeld standpunt in de BRS ingebracht worden. Dit is van belang omdat de overlast zich over een veel groter gebied laat voelen dan enkel binnen de geluidscontour van 48 en 58 dB L_{den}. Door als gemeenten in de regio Gooi en Vechtststreek een gesloten front met een gezamenlijk standpunt naar buiten te treden, in de BRS, maar ook daarbuiten, wint het geluid van het 'grensgebied' (de naaste omgeving) aan kracht.

Het kaartje toont de geluidscontouren die de basis zijn voor het beleid van het Rijk. Deze contouren zijn gebaseerd op hoe de geluidsbelasting door luchtverkeer er uit ziet. De Europese maat Lden staat voor de gemiddelde geluidsbelasting van het gebied over etmaal gedurende een jaar. In het luchthavenbesluit moeten de geluidscontouren van 48, 56 en 70 dB Lden worden opgenomen. Die contouren bepalen het aantal toegestane vliegbewegingen, maar ook de bouw en het gebruik van woningen.
We hanteren in dit paper de volgende gangbare definities (uitgaande van geluidsdruk): het ***binnengebied***: hier is de geluidsdruk meer dan 58 dB Lden. Dit is het gebied dat aan Schiphol grenst en waar de vliegtuigbewegingen zich op lage hoogte concentreren. Het aantal woningen en inwoners dat aan deze geluidsdruk mag worden blootgesteld is gemaximeerd en dat is bepalend voor het aantal vliegbewegingen.
Het ***buitengebied***: dat is de schil om het binnengebied heen waar een geluidsdruk heerst tussen de 48 en 58 dB Lden. Wat we in dit paper ***de naaste omgeving*** van Schiphol noemen is het gebied waar een geluidsdruk van minder dan 48 dB Lden geldt. Bij de berekening van de gemiddelde geluidsbelasting in decibel (dB) per etmaal (24 uur) (Lden), geldt dat geluid 's avonds en 's nachts zwaarder meetelt dan overdag. Dit sluit niet uit dat op een gegeven dag de geluidsbelasting veel hoger kan zijn. De aan de rand van de contour, bijvoorbeeld vlak naast het binnengebied is de geluidsbelasting niet merkbaar lager dan binnen het buitengebied.

1.1 Aanleiding

De reden om dit paper op te stellen kunnen als volgt opgesomd worden:

- De overlast van het vliegverkeer binnen de geluidscontour neemt niet af.
- Ook buiten de contour merken we dat er overlast is en dat ook hier sprake is van toename.
- De gemeenten buiten de geluidscontour willen betrokken worden bij het debat over Schiphol en daar invloed op kunnen uitoefenen.
- Het perspectief 'van de naaste omgeving' biedt een belangrijke aanvulling op de discussie over Schiphol.
- Het position paper biedt aldus een kader voor inbreng in de BRS namens de Regio, door Gooise Meren en kan dienen als een instrument voor lobby om de gezondheids- en milieubelangen in de maatregelen en het beleid rond Schiphol meer gewicht te geven, ook buiten de BRS om.

Doel en aanpak

Het doel van dit paper is: *bijdragen aan een situatie waarbij het vliegverkeer van en naar Schiphol niet leidt tot onnodige schade aan het milieu en de gezondheid van inwoners*.
We gebruiken de term 'onnodig' omdat vliegverkeer met de huidige technologie van straalmotoren per definitie overlast veroorzaakt. Overlast is dus niet te voorkomen, maar het binnen de perken houden wel: vandaar onze keuze voor de term 'onnodige' overlast.

We focussen daarbij concreet op:

- *Maatregelen* rondom Schiphol om hinder en milieuschade te beperken.
- *Beleid* dat zich richt op de balans gezondheid/milieu en economie m.b.t. vliegverkeer.
- *Visie* op de rol van vliegverkeer in een duurzaam mobiliteitssysteem.

Onze inzet daarbij is dat we de huidige maatregelen, het beleid en de visie willen ombuigen naar een situatie waarbij het belang van gezondheid en milieu voor onze inwoners op de eerste plaats komt. Wij sluiten hierbij aan bij het streven van de BRS naar een balans tussen duurzame connectiviteit én een gezonde leefomgeving (Bron: BRS).

2 Maatregelen

We steunen maatregelen om hinder en milieuschade te beperken in het algemeen en pleiten in het bijzonder voor uitbreiding van de scope van maatregelen tot de naaste omgeving.

2.1 Situatie

Overlast
Inwoners in de Regio Gooi en Vechtstreek ervaren regelmatig ernstige last van het vliegverkeer. Dit geldt voor een substantieel aantal inwoners van Muiden en Muiderberg, waar de geluidsoverlast als zeer belastend wordt ervaren. Ook buiten de zogenaamde 48-58 dB L_{den} geluidsgrens (wat we de naaste omgeving hebben genoemd) is de situatie niet veel beter. Inwoners uit Naarden en Bussum melden regelmatig overlast. Ook uit Hilversum en Wijdemeren is het aantal meldingen substantieel. De aflopen 3 jaar zijn er door inwoners uit Gooise Meren 7.348 meldingen gedaan op de website van https://vliegherrie.nl/; uit Hilversum waren dat er 5.015, uit Wijdemeren 4.496 uit Huizen 1.066, uit Laren 93 en uit Blaricum 5. We moeten hierbij aantekenen dat het aantal melding geen goede maat is voor het exacte aantal personen dat overlast ervaart; enerzijds omdat niet iedereen die last ervaart dit meldt en anderzijds omdat sommige mensen die last ervaren dit juist veelvuldig melden. In de bijlagen vindt u extra grafische informatie over de overlast, buiten de geluidscontour.

Vliegverkeer geeft behalve geluidshinder nog andere negatieve effecten, met name:
- Uitstoot (ultra) fijnstof (niet goed voor gezondheid, zorgt voor ademhalingsklachten).
- Uitstoot CO_2 en Waterstof (broeikasgassen die bijdragen aan opwarming).
- Uitstoot NO_X (stikstofdepositie, effect op natuur).
- Uitstoot van andere zogeheten zeer schadelijk stoffen (gezondheids- en milieueffecten).

Gezondheid en Milieu
De omvang van de milieueffecten en gezondheidseffecten op het grondgebied van de gemeenten in onze regio zijn niet duidelijk. Er wordt wel onderzoek gedaan naar deze effecten, maar dit gaat met name over effecten nabij (en op) de luchthaven.

De documentatie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat zien dat de uitstoot van schadelijke stoffen door het vliegverkeer alleen op het vliegveld zelf op grondniveau tot 900 meter hoogte en tot 25 km. afstand van de luchthaven geregistreerd wordt. Volgens deze registratie komt jaarlijks zo'n 40.000 kilogram kankerverwekkend formaldehyde en ruim 5.000 kilogram eveneens kankerverwekkend benzeen vrij. Daarnaast wordt nog eens meer dan 400.000 kilogram deels kankerverwekkende vluchtige organische stoffen uitgestoten.

Wat boven 900 meter hoogte en verder dan 25 km van Schiphol - en dus ook boven onze regio - wordt uitgestoten, is onbekend, maar gezien het brandstofverbruik van een vliegtuig op hoge snelheid zal dat een substantieel deel van de totale uitstoot zijn. Behalve kankerverwekkende uitstoot is ook sprake van emissies van stoffen die de natuur schaden (meer dan 3,5 miljoen kilogram NOx per jaar) en 240.000 kilogram zwaveldioxide. Ultrafijnstof wordt in het geheel niet geregistreerd.

Maatregelen geluid kabinet
Het kabinet heeft in het regeerprogramma opgenomen om de geluidsbelasting van Schiphol met 20 % te verminderen. Het ministerie van I en W ontwikkelt een pakket aan maatregelen om dit resultaat te behalen. Het meest recente pakket van maatregelen (december 2024) moet leiden tot 15 % geluidsreductie. Deze maatregelen moeten in november 2025 ingaan. Voor de resterende 5 % zullen in een later stadium aanvullende maatregelen genomen moeten worden. Het invoeren van geluidsbeperkende maatregelen die gevolgen hebben voor het aantal vliegbewegingen vraagt om toestemming van de Europese Commissie. Hiertoe wordt de zogeheten 'balanced approach' doorlopen, een benadering die een ordening van maatregelen vraagt waarbij het verminderen van het aantal vluchten de laatste stap is. Als de commissie

akkoord is, worden de maatregelen medio maart 2025 opgenomen in het LVB (Luchthavenverkeersbesluit) waarover de tweede kamer een besluit wil nemen.
.
De voorgestelde maatregelen van het kabinet zijn (Bron: Rijksoverheid):

- Stillere toestellen in de nacht.
- Tariefdifferentiatie: voor lawaaiige vliegtuigen moet meer betaald worden voor het gebruik van Schiphol.
- Meer stillere vliegtuigen: maatschappijen vervangen Lawaaiige vliegtuigen voor stillere (bovenop de geplande vervanging).
- Weren lawaaiige vliegtuigen in de nacht.
- Minder nachtvluchten (25.000 - 27000).
- Lager totaal aantal vluchten (max. 478.000).

Overige maatregelen
De opgave om de uitstoot van met name CO_2, fijnstof en stikstof door vliegverkeer te reduceren, wordt door Schiphol en ook het ministerie erkend. Het streven van Schiphol is om de luchthaven tot een van de meeste duurzame luchthavens te maken. We zien in lijn met dit voornemen dat er onderzoek wordt verricht (naar bijvoorbeeld fijnstof en schadelijk stoffen) en manieren waarop deze uitstoot verminderd kan worden. We zien ook dat op de luchthaven maatregelen worden geïntroduceerd en dat wat betreft de operatiemogelijkheden wordt gezocht om milieugevolgen mee te wegen.

Tegelijkertijd geldt dat de bijdrage aan bijvoorbeeld CO_2-reductie om de klimaatdoelen van Parijs te halen 30 % in 2030 zou moeten zijn. Schiphol heeft eerder afgesproken om de CO_2-uitstoot met 9% te verlagen ten opzichte van 2019, maar dat is dus bij lange na niet genoeg (Bron: Schiphol.nl).
In het algemeen geldt dat de koppeling van maatregelen aan concrete (en te handhaven) doelen nog ontbreekt en dat er nog grote stappen gezet moeten worden.

Meten versus berekenen
In Nederland zijn alle normen over vliegtuiggeluid gebaseerd op berekeningen. Omwonenden willen dat de overheid meer gebruikmaakt van metingen, omdat zij die meer vertrouwen. Het RIVM, het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum) en het KNMI hebben daarom een nationale meetstrategie voor vliegtuiggeluid ontwikkeld (Bron: RIVM). De nationale meetstrategie is ontwikkeld als onderdeel van de Programmatische Aanpak voor het Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV). De overheid wil hiermee metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid beter op elkaar afstemmen. Zo vormen ze een solide basis voor informatie aan omwonenden en voor beleidsbeslissingen.

2.2 Standpunt

- *We ondersteunen de maatregelen die reductie van hinder en impact op gezondheid en het milieu opleveren. We vinden dat deze winst niet teniet gedaan mag worden door meer vliegbewegingen.*

De inzet op minder zware en stillere vliegtuigen is winst, maar mag niet leiden tot extra ruimte voor meer vliegbewegingen. Het netto effect is dan dat de hinder alsnog niet afneemt.

- *We zijn voor de herinrichting van het luchtruim als dit een bijdrage levert aan minder hinder en milieuwinst oplevert. Daarbij wegen we mee wat de effecten zijn voor de gemeenten in onze regio. Deze dienen voor al deze gemeenten een verbetering te zijn.*

Op dit moment werken verschillende partijen samen aan de nieuwe indeling van het luchtruim boven Nederland. Hiervoor is een eerste ontwerp gemaakt hoe het toekomstige luchtruim eruit moet komen te zien. In februari jl. is bekend gemaakt dat de eerdere voorgenomen herinrichting door van 3 naar 4 aanvliegroutes te gaan, niet haalbaar is gebleken (om aan te laten sluiten op internationale vliegroutes). Het luchtruim wordt wel anders ingericht en omwonenden zullen de gevolgen daarvan mogelijk merken. De analyse van het NLR voorziet verschuivingen van de geluidsbelasting die ook betrekking hebben op onze regio. Volgens de berekeningen zal dit leiden tot een toename van geluidbelasting in zuidoostelijke richting ter hoogte van Hilversum-Abcoude en in oostelijke richting neemt de geluidbelasting af. Het gebied met 48 dB Lden of meer zal naar verwachting iets kleiner worden.

Een randvoorwaarde voor ons hierbij is dat de herziening geen, zoals dat heet, *per saldo* winst oplevert (gemiddeld wordt de last minder, maar voor sommigen neemt de last toe), maar dat iedereen minder last zal ervaren. Met andere woorden willen wij in de regio Gooi & Vechtstreek geen negatieve gevolgen ondervinden van de nieuwe herindeling.

- *We zijn voor een nieuw robuust handhavingspuntensysteem met grenswaarden voor de geluidbelasting gekoppeld aan een versterkte handhaving.*

Het is belangrijk dat er een systeem van normen en handhavingspunten komt dat eenduidig is en waar niet allerhande uitzonderingen in zijn opgenomen (baanonderhoud, weer etc.). Dit draagt bij aan een transparant systeem dat zichtbaar rekening houdt met de belangen van inwoners.

- *We zijn voor NOMOS meetpunten in onze regio dat onderdeel is van een handhavingssysteem met grenswaarden voor geluidsbelasting en dat is gekoppeld aan handhaving.*

Het snel plaatsen van zo'n punt in onze regio, ook al is dat nog niet gekoppeld aan handhaving, zien we als een erkenning dat overlast ook in onze regio speelt en aandacht verdient.

- *We zijn voor duidelijke standaarden ten aanzien van de uitstoot van vliegtuigen.*

Maatregelen m.b.t. het vliegverkeer die gezondheid- en milieu moeten beschermen, zijn gebaat bij duidelijke richtlijnen. Deze zijn bevorderlijk voor de ontwikkeling en implementatie van een innovatie en regime dat bescherming kan afdwingen.

2.3 Acties

- *Gooise Meren brengt de hierboven verwoorde standpunt - mede namens de gemeenten in de regio – bij de BRS in.*

In de BRS worden maatregelen - die het ministerie voorstelt en ontwikkeld in samenspraak met luchtvaartpartners - besproken en is er ruimte voor onze inbreng. Als deze mede gedragen wordt door regiogemeenten neemt de impact hiervan toe.

- *Gooise Meren (in samenspraak met regiogemeenten) houdt een directe lijn met inwoners/inwonersorganisatie*

Als het gaat om de ervaren hinder van Schiphol staan we open voor suggesties en ideeën om overlast te verminderen. Door een lijn te houden met de beleving van inwoners van de (overlast van) het vliegverkeer, houden we een lijn met inwoners en winnen daarmee draagvlak voor maatregelen die de last van het vliegverkeer beperken.

- *We zetten ons in om in onze Regio een of meer NOMOS meetpunt(en) te realiseren.*

Een zogenaamd NOMOS (Noise Monitoring System) meetpunt, is een meetpunt dat in het directe gebied rondom Schiphol is geplaatst (er zijn op dit moment 41 van deze meetpunten). Het meetpunt meet permanent al het geluid in de omgeving en is verbonden met een computer dat vliegverkeer kan onderscheiden van andere omgevingsgeluiden en is gekoppeld aan vliegroutes. Omwonenden kunnen de geluidsmetingen inzien. Zo'n NOMOS meetpunt speelt nog geen rol in handhaving, maar kan deze rol in de toekomst wel verkrijgen als het handhavingsstelsel zich ontwikkeld. Bij NOMOS is door de gemeenten Gooise Meren en Hilversum een verzoek ingediend om een of meerdere meetpunten in de regio te plaatsen. Wij hopen op een positieve uitkomst van deze aanvraag.

3 Beleid

Het luchtvaartbeleid moet zich richten op een strengere normstelling waarbij milieu en gezondheid de randvoorwaarden vormen voor de ontwikkeling van de luchtvaart.

3.1 Situatie

Het huidige beleid richt zich wat gezondheid en milieu betreft op de balans tussen deze factoren en de voordelen voor economie en connectiviteit.

Beleid (de doelen, plannen en middelen, en regels voor de luchtvaart) op het gebied van Schiphol wordt vastgelegd in diverse documenten, namelijk:

- Hoofdlijnenakkoord, regeerprogramma.
- Omgevingswet.
- De Wet Luchtvaart.
- De Luchtvaartnota.
- NOVEX Schiphol.
- Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB).
- Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

In het hooflijnenakkoord en het hierop gebaseerde regeerprogramma van het kabinet Schoof, zijn de korte termijnplannen voor Schiphol opgenomen. De omgevingswet beschrijft de verantwoordelijkheden van de diverse overheden voor de veiligheid, de gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving, gerelateerd aan diverse functies.
De luchtvaartnota legt het beleid voor de komende jaren in hoofdlijnen vast. De NOVEX Schiphol thematiseert de bijzondere opgaven waar de luchthaven Schiphol de omgeving voor plaatst.

De Wet Luchtvaart geeft de algemene eisen weer aan vliegverkeer, met de nadruk op veiligheid. Het LVB en het LIB werken deze eisen uit voor specifieke luchthavens.

Het hoofdlijnenakkoord, regeerprogramma, de luchtvaartnota, de NOVEX en in het bijzonder het LVB zijn de belangrijkste documenten als het gaat om beleid rondom hinder. Het plan is om het nieuwe LVB luchtvaart in 2025 vast te stellen. Hierin worden de maatregelen uit eerder genoemde balanced approach opgenomen en wordt aldus een juridische onderbouwing geboden voor een maximaal aantal vliegbewegingen.

Het huidige beleid in deze documenten richt zich op de balans tussen leefomgeving en connectiviteit, maar gaat niet uit van een onderbouwd concept van een gezonde leefomgeving. De inzet is er op gericht het aantal vluchtbewegingen niet te ver onder de 500.000 te laten zakken. De achterliggende gedachte is dat afname van hinder ruimte geeft voor extra vliegbewegingen. Zoals we zagen (H 2.1) is vanaf 2026 het maximum begrensd op 478.000 vliegbewegingen.

3.2 Standpunt

De naaste omgeving van Schiphol moet nadrukkelijk erkend worden als gebied met last van Schiphol.
Geluidsnormen gelden binnen het 48 – 58 dB L_{den} gebied, dit zou uitgebreid moeten worden tot de naaste omgeving van Schiphol (het gebied aangrenzend aan geluidscontouren van Schiphol voor het buitengebied). Om daarmee de geluidsdruk in die gebieden ook te kunnen naar beneden te kunnen brengen en daarmee de hinder te beperken.

Gezondheid en milieu als richtinggevend voor normen
We vinden dat de balans tussen de belangen van de luchtvaart en die van het land een weging vragen waarbij de belangen van gezondheid en milieu primair zijn. Een toename van economische belangen mag niet leiden tot het lager prioriteren van gezondheidsbelangen. De balans is er daarom één tussen een gefixeerd

gezondheids- en milieubelang en de luchtvaartvorm die hierbinnen mogelijk is. De WHO-richtlijnen voor geluid en schadelijke stoffen kunnen gekozen worden als die basis (zie ook Bijlage 5).

Adaptief systeem; ontwikkelingen in normstelling
Wij vinden dat er een adaptief systeem van normen moet komen dat zowel realistisch is als stapsgewijs toewerkt naar een situatie waarin de hinder op het vlak van geluid, luchtkwaliteit en natuur afneemt, totdat het in lijn is met geëigende normen. Dit stelsel moet zich niet beperken tot de contour rondom Schiphol, maar het bredere gebied omvatten waar last wordt ervaren en schadelijke effecten optreden.

Maximum aantal vliegbewegingen behouden als norm
We vinden dat een maximaal aantal vliegbewegingen behouden moeten worden als norm. De reden hiervoor is dat innovaties en wijzigingen in de aanvliegroutes de last voor inwoners niet per se merkbaar verminderen, terwijl beperking van vliegbewegingen dat wel doen. Het aantal vliegtuigpassages is een op zichzelf staande hinderfactor. Het verminderen van het aantal vliegbewegingen draagt er bovendien aan bij dat het vliegverkeer op een minder belastende wijze kan vliegen (minder kruisende vluchten, hoger kunnen vliegen).

Nachtvluchten verbieden
We zijn voor een algeheel verbod op nachtvluchten. De gezondheid van inwoners is gebaat bij een ononderbroken nachtrust. Een verbod op nachtvluchten draagt hier sterk aan bij.

3.3 Acties

We brengen ons standpunt in de BRS in. Het BRS standpunt zien we als een factor in het versterken van de belangen van de brede omgeving van Schiphol.
Voor alle genoemde acties in deze paragraaf geldt dat het regionaal portefeuillehoudersoverleg Ruimte en Mobiliteit, het overleg is waar de relevante inbreng wordt afgestemd (BRS, Rijk, acties etc.).

- *We brengen als gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek onze zienswijze op het beleid ook direct in bij het Rijk.*
- *We ondersteunen publieke acties om aandacht te vragen voor de schadelijk effecten van de luchtvaart.*
- *We maken onze standpunten en acties kenbaar via publieke media en eigen communicatiemiddelen.*

4 Visie

We moeten toewerken naar een naar een duurzaam en gezond internationaal vervoersysteem

4.1 Situatie

In diverse verkenningen van de toekomst van het vervoer, en in de huidige luchtvaartnota, wordt het vliegverkeer in relatie gezien met andere vormen van publiek vervoer. Het toekomstbeeld dat hieruit naar voren komt is wat betreft het alternatief voor vliegen tamelijk eenduidig, namelijk voor afstanden van tot 800 kilometer inzetten op (snel) trein verkeer. In de luchtvaartnota is de ambitie benoemd om richting 2040 zo'n 20 miljoen reizigers per trein te vervoeren. De huidige praktijk is echter dat internationaal reizen via het spoor niet bepaald in de lift zit. Het is slecht georganiseerd, vaak tijdrovend, kent talloze tussenstops, lastige overstaps en mist comfort. Ook qua prijs is het bovendien niet heel concurrerend ten opzichte van het vliegverkeer.

4.2 Standpunt

- *Mobiliteit als sluitend systeem*

We zien alle mobiliteit als onderdeel van één systeem, waarbij elke vervoersmodaliteit een eigen rol en positie heeft, met als algehele opdracht een aansluitend systeem te realiseren, dat efficiënt en duurzaam is.

- *Bijdrage vliegverkeer aan duurzame mobiliteit*

Onze visie op luchtverkeer is congruent met onze visie op duurzaamheid. We willen als regiogemeenten bijdragen aan milieudoelstellingen en vinden dat ook dat het vliegverkeer een bijdrage moet leveren. Dit kan onder meer door te kiezen voor zwavelvrije brandstof.

- *We staan voor het investeren in een duurzaam internationaal vervoersysteem, waarbij de trein een goed alternatief vormt voor het vliegtuig.*

We ondersteunen de ontwikkeling van een (publiek) systeem waarbij vervoersvormen op elkaar aansluiten en tezamen bijdragen aan het verminderen van gezondheids- en milieulasten. Treinvervoer is in vergelijking met auto- en vliegverkeer veiliger en beter voor milieu en klimaat. Dit vraagt om een forse investering in het vervoer per spoor.

- *We vragen aandacht voor het aantrekkelijker maken van internationaal vervoer per trein.*

Het vervoer per trein kan ook in de huidige situatie aantrekkelijk gemaakt worden door betere internationale samenwerking en prioriteit te geven aan internationaal treinverkeer.

4.3 Actie

- *Brede mobiliteitsvisie*

Bij het Rijk pleiten – via onder meer de BRS - voor een brede mobiliteitsvisie waarin het internationaal treinverkeer een volwaardige rol heeft.

- *Lobby internationaal treinverkeer*

Aansluiten bij lobby voor verbetering internationaal treinverkeer.

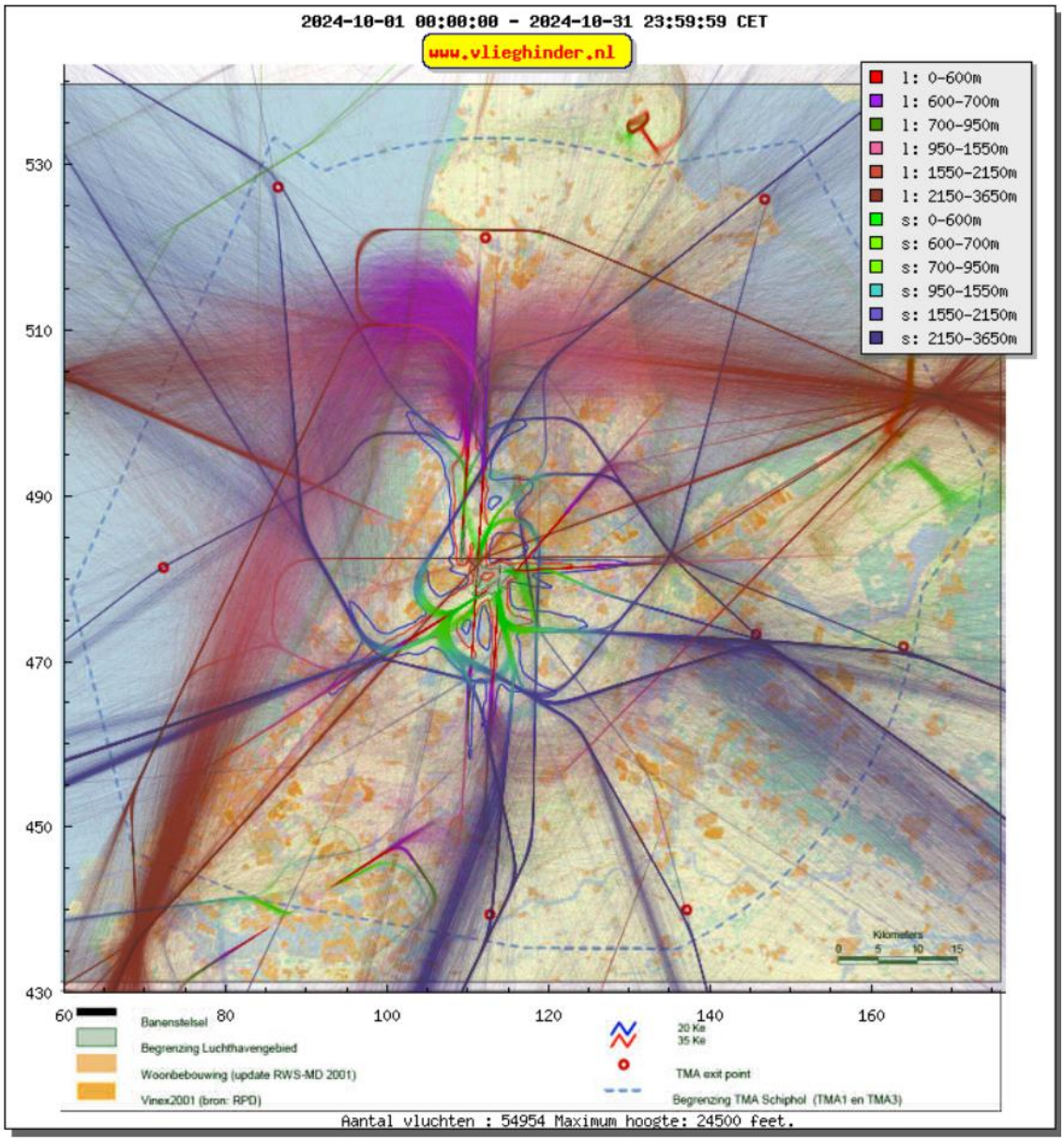
- *Gezamenlijk werken aan duurzaam lokaal vervoer*

Op lokaal niveau nemen we de opdracht om te werken aan een duurzaam multimodaal vervoersysteem serieus en zien we dit als een bijdrage om het algehele mobiliteitssysteem duurzamer te krijgen.

Bijlagen

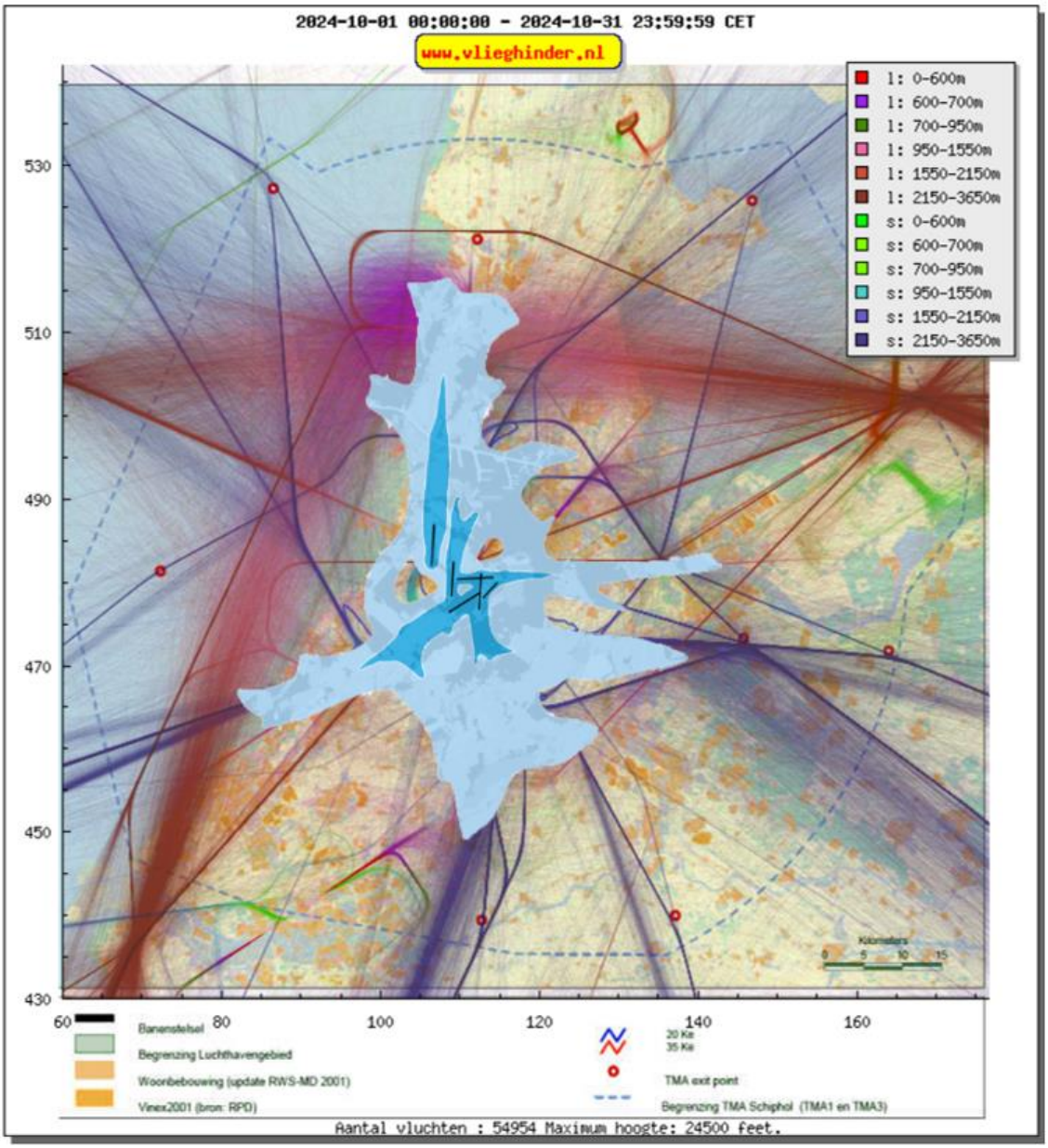
Ons standpunt is dat de last van vliegverkeer van Schiphol ook buiten de vastgestelde contouren (zie kaart op p 3.) substantieel is. Met onderstaande kaartjes illustreren we dit. Daarbij geldt dat de feitelijke situatie regelmatig afwijkt van de formele situatie (de kaartjes betreffen een momentopname, de situatie kan regelmatig veranderen).
Zoals gezegd is L_{den} het gemiddelde geluidsniveau dat over een jaar wordt berekend. Kaartje 1 en 2 laten zien dat ook buiten de contour veel overlast van (laag vliegend) vliegverkeer ervaren kan worden. Kaartje 3 en 4 laten zien dat er ook veel klachten van overlast gemeld worden buiten de contour. Kaartje 5 vergelijkt de contouren van Schiphol met de WHO-normering. Kaartje 6 t/m 9 geeft een weergave van het aanzienlijk aantal vliegbewegingen op een bepaald tijdstip boven Muiden en Naarden (gemeente Gooise Meren).

1. **Overzicht van de vliegbewegingen over de maand oktober 2024**

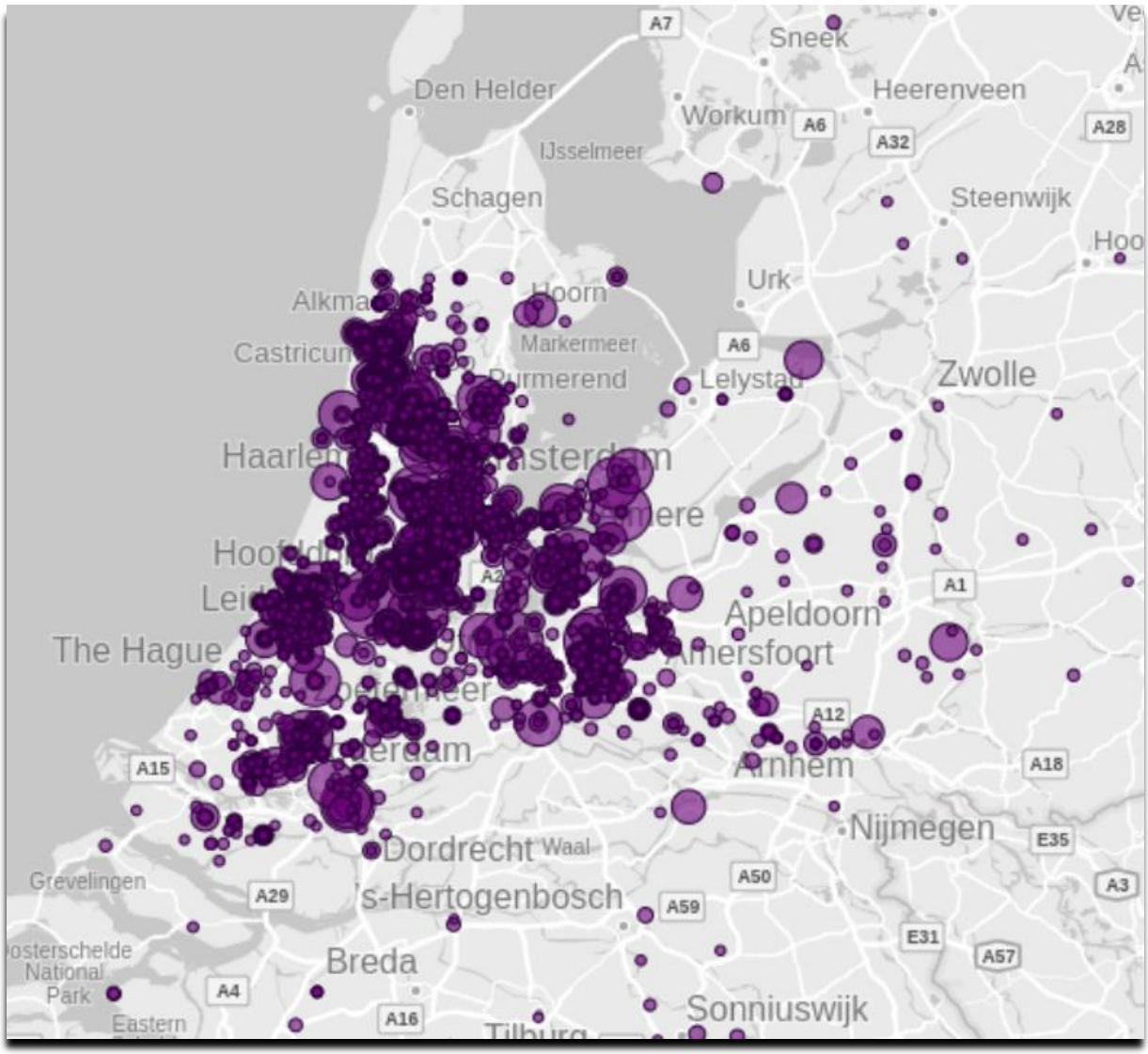


2. **Overzicht van de vliegbewegingen over de maand oktober 2024 met de Schiphol contouren ingevoegd**

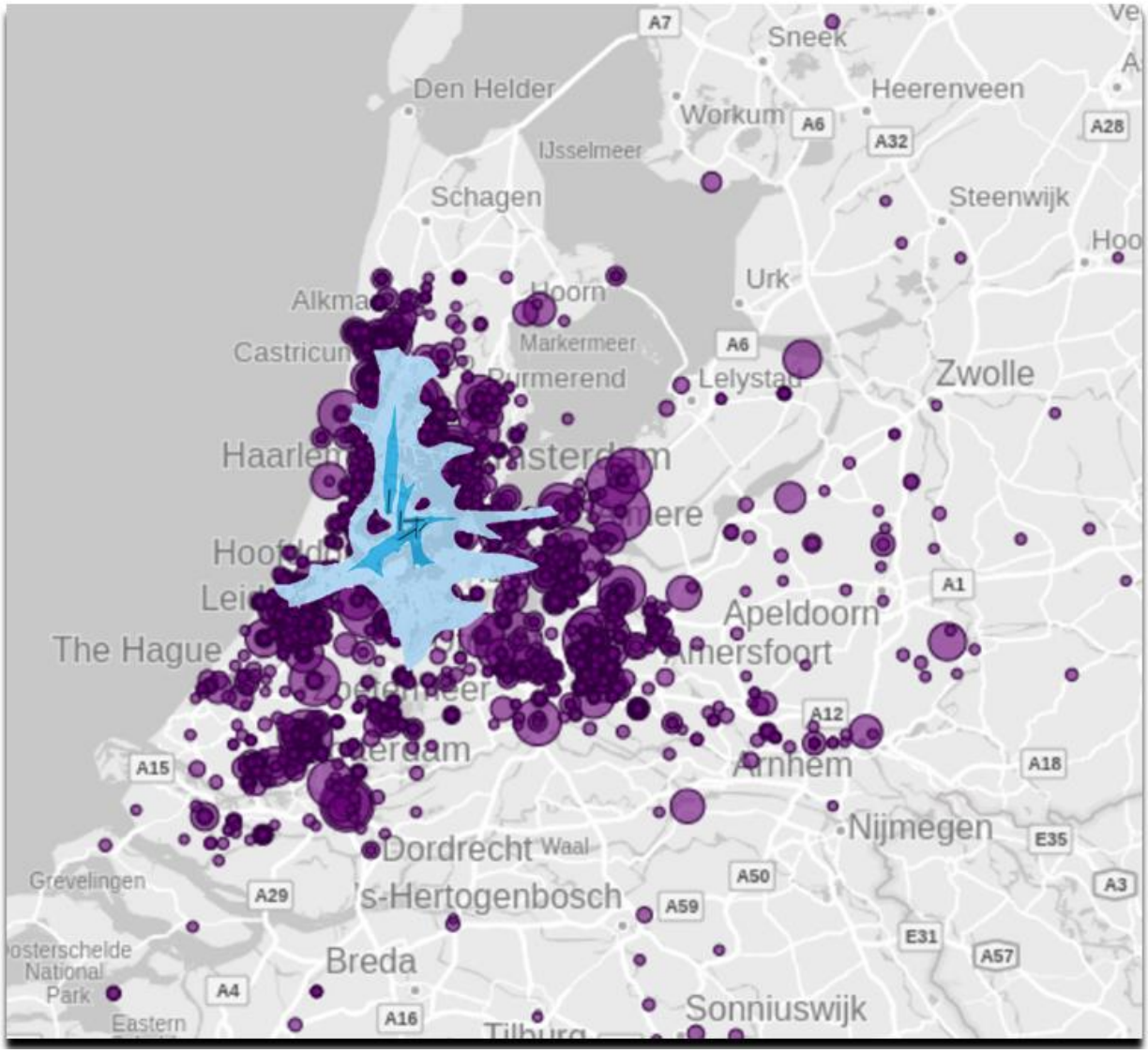
Hierdoor wordt zichtbaar welke vliegbewegingen buiten die contouren vallen.



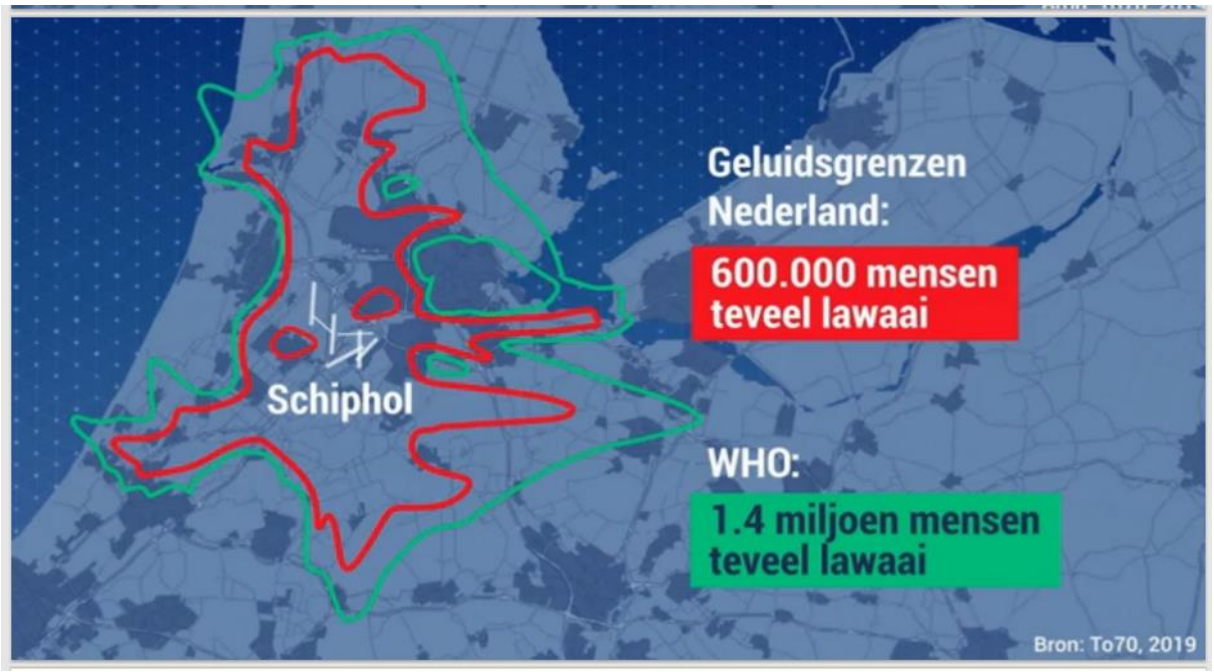
3. **Overzicht van klachten gemeld bij vliegherrie.nl** https://vliegherrie.nl/#map



4. **Overzicht van klachten gemeld bij vliegherrie.nl https://vliegherrie.nl/#map met de geluidscontouren van Schiphol ingetekend.**

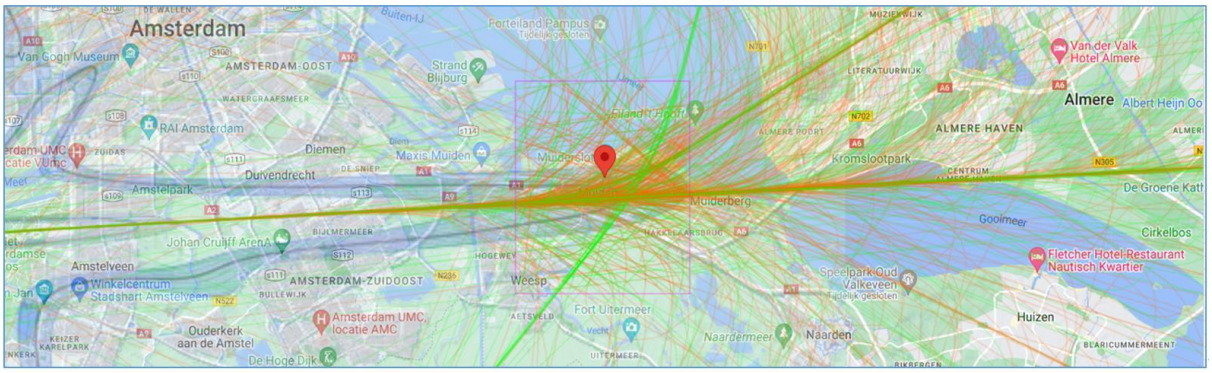


5. Contouren van Schiphol en WHO



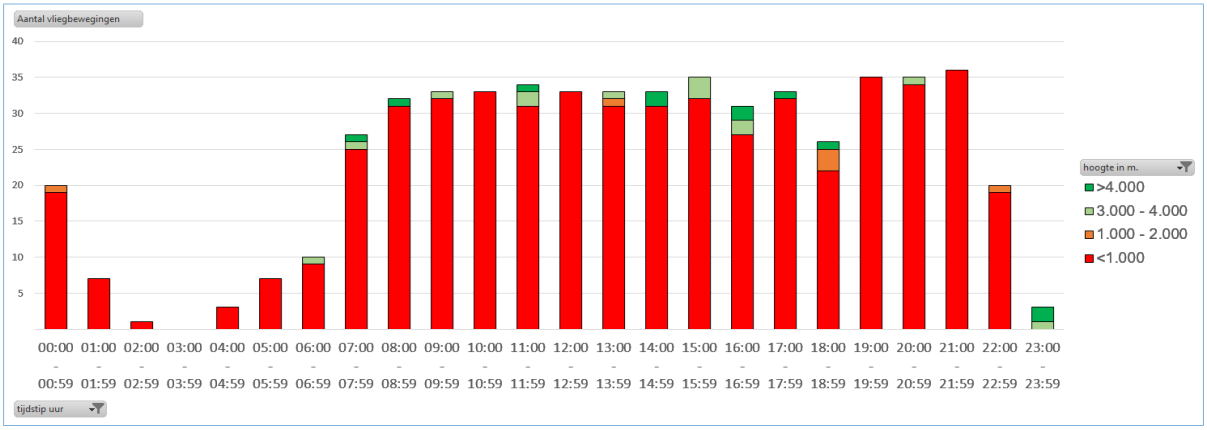
Volgens de contouren van Schiphol zouden 600.000 mensen aan te veel lawaai worden blootgesteld. Volgens de normen van de WHO zijn dat er 1,4 mln. De WHO stelt in haar rapport uit 2019 (Bron: WHO) over de gevolgen van omgevingslawaai een grens aan de hoeveelheid vliegtuiglawaai waaraan mensen blootgesteld zouden mogen worden. Voor een heel etmaal ligt de grens onder 45 dB Lden en voor 23:00 - 07:00 uur onder 40 dB Lnight. Als de advieswaarden van de WHO nageleefd zouden worden, zou Schiphol zo drastisch moeten krimpen, dat dit volgens het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat echter niet realistisch is.

6. Overzichtskaart Muiden



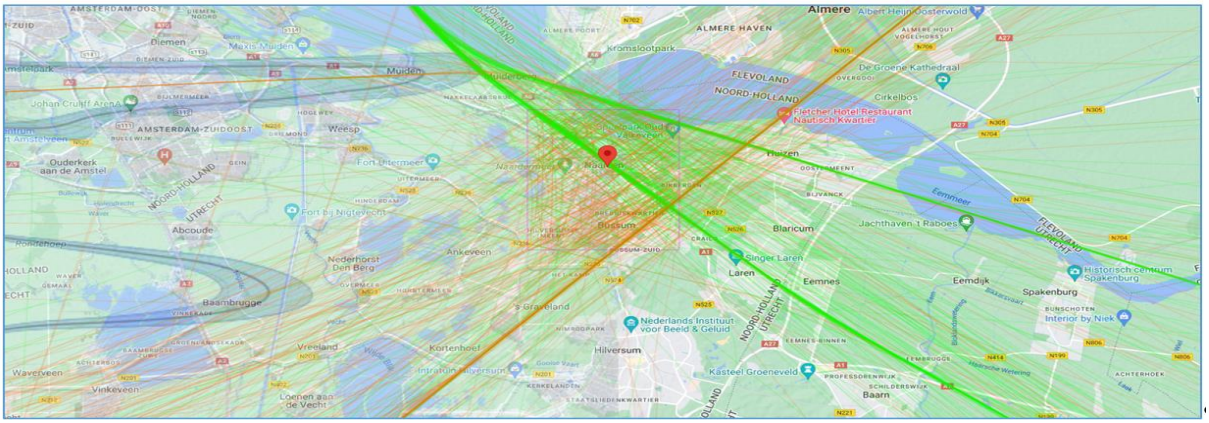
Op 12 december 2023 beleefde Muiden in het gebruiksjaar 2024 het hoogste aantal vliegbewegingen binnen de gemeente Gooise Meren, t.w. 559, waarvan 530 (95%) onder de 1.000 meter.
Bron: https://donderdorp.nl/

7. Vliegbewegingen per uur en naar hoogte over Muiden



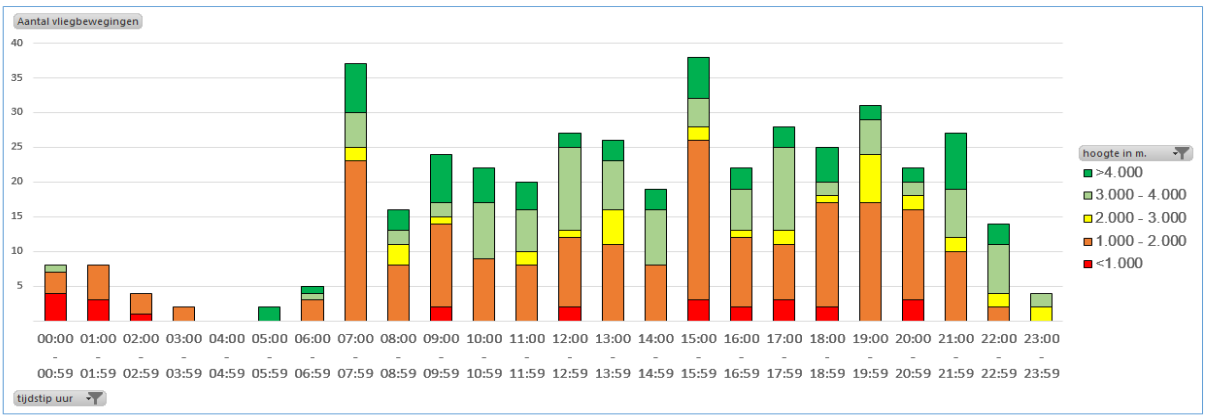
Tussen 07:00 – 23:00 passeerden er onafgebroken gemiddeld om de 2 minuten een vliegtuig.

8. Overzichtskaart Naarden



Op 31 juli 2024 beleefde Naarden in 2024 de meeste vliegbewegingen in de gemeente Gooise Meren, t.w. 431, waarvan 25 lager dan 1.000 m. en 203 tussen de 1.000 – 2.000 meter hoogte. Die dag was er sprake van dalend verkeer naar Kaag- en Aalsmeerbaan (rode lijnen) dat het stijgend verkeer afkomstig van de Zwanenburg- en Polderbaan (groene lijnen) kruiste.

9. Vliegbewegingen per uur en naar hoogte over Naarden.



Tussen 07:00 – 23:00 passeerden er onafgebroken gemiddeld om de 2 tot 4 minuten een vliegtuig.