

Verlag over 2023

Minder Hinder Gooise Meren

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

Dit document is geschikt om dubbelzijdig af te drukken.

Inhoudsopgave

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen	5
Ontwikkelingen in het vliegverkeer en het debat over Schiphol	5
De Maatschappelijke Raad Schiphol van start	6
Meer betrokkenheid van de gemeenteraad en het college van B&W	7
Onze aanbevelingen	8
Luchtverkeer	11
Schipholregio	11
Gooise Meren	11
Muiden	12
Muidenberg	13
Naarden	14
Bussum	15
Burgemeenten	16
Ontwikkelingen Schiphol	17
Keerpunt in denken over luchtvaart	17
Experimenteerregeling voor onbepaalde tijd geschorst	17
De Balanced Approach	18
Uitstoot luchtvaart nog schadelijker dan gedacht	19
De Maatschappelijke Raad Schiphol	19
Stichting Vliegtuighinder mag Staat aanklagen voor overlast	20
Luchtkwaliteit	21
Hollandse Luchten programma	21
Schone Luchtakkoord	21
Pilot geluidmeten	22
Wegverkeer	23
Zonnegeluidswal langs A1 bij Naarderwoonbos	23
Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en burgemeenten	24
Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2023 en 2022 tot 4,5 km hoogte	25
Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2023 en 2022	28
Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio	29

Inleiding, belangrijkste bevindingen en aanbevelingen

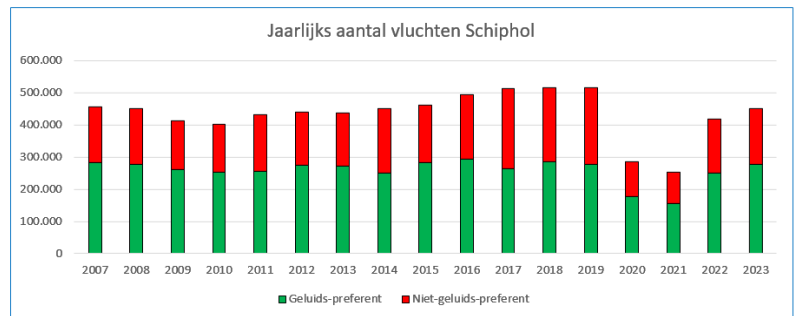
In dit jaarverslag biedt de Klankbordgroep Minder Hinder Gooise Meren een overzicht van onze activiteiten in het afgelopen jaar. Wij vragen hiermee aandacht voor de milieu- en gezondheidsschade van de groeiende verkeersstromen in de lucht en op de snelwegen over en rond de gemeente Gooise Meren. Als sympathisant en als bestuurder van de Gemeente Gooise Meren willen wij u van de vele ontwikkelingen op de hoogte houden. Al sinds 2016 is Minder Hinder Gooise Meren actief in de gemeente Gooise Meren om aandacht te vragen voor de milieu- en gezondheidsgevaaren. Wij vertegenwoordigen inmiddels een groep van ruim 500 inwoners die zich als sympathisant hebben aangemeld.

Ons verslag begint met een toelichting op de ontwikkeling van het Schiphol vliegverkeer in 2023 en het steeds luider gevoerde maatschappelijke debat over de omvang van het aantal vliegbewegingen. Verder geven we aandacht aan het belang van een betere (rechts)bescherming tegen de nadelige gevolgen van al dat vliegverkeer. Het gaat daarbij om de nieuwe Maatschappelijke Raad Schiphol, die omwonenden van Schiphol in het overheidsbeleid een sterkere stem moet geven. En ook om het belang van een grotere betrokkenheid van de lokale gemeentepolitiek bij het herstellen van de balans tussen de belangen van de leefomgeving en de luchtvaart.

In deze inleiding gaan we kort op deze onderwerpen en op onze aanbevelingen in. In de hoofdstukken die daarop volgen geven we een uitgebreidere toelichting op de inzet van Minder Hinder Gooise Meren, onder meer bij het meten van de lokale luchtkwaliteit en het geluid in onze regio. De bijlagen aan het einde van dit jaarverslag bevatten de statistieken van de Schiphol vliegbewegingen in 2023 vergeleken met die van 2022, inclusief het aantal klachten daarover en melders van klachten. Die geven een gedetailleerd beeld van de impact van het vliegverkeer op de leefomgeving in Gooise Meren, de Gooi- & Vechtstreek en de hele Schipholregio. Ze zijn daarom zeer de moeite waard.

Ontwikkelingen in het vliegverkeer en het debat over Schiphol

In 2023 is het Schiphol vliegverkeer met ruim 8% gegroeid ten opzichte van 2022. Hierdoor is het aantal melders van klachten in de gehele Schipholregio met bijna 5% toegenomen. In de Gooise Meren nam het aantal vliegbewegingen met uitzondering boven Bussum iets af. De gerapporteerde overlast bleef over het gehele jaar ongeveer gelijk. Bij de buurgemeenten van Gooise Meren was er duidelijk wel sprake van meer overlast. Het huidige grote aantal vliegbewegingen dat het topjaar 2019 begint te benaderen, veroorzaakt ernstige geluidshinder en luchtvervuiling. Veiligheidsrisico's nemen toe. Niet alleen in de onmiddellijke omgeving van Schiphol, maar in een steeds wijdere omtrek wordt overlast ondervonden. Nu ook in gebieden waar voorheen geen of beperkte hinder werd ervaren.



Maar ook in het debat over de toekomst van het Schiphol vliegverkeer is er in 2023 veel gebeurd. Nog niet eerder is er in het afgelopen jaar zo kritisch over de omvang van het Schiphol vliegverkeer en de nadelige gevolgen voor de gezondheid van omwonenden, de natuur en het klimaat gesproken en geschreven.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft geprobeerd om het wettelijk stelsel waarmee het geluid van het luchtverkeer begrensd werd, opnieuw te gaan handhaven. Door internationale druk tegen krimp van Schiphol die daar het gevolg van zou zijn, heeft de minister hier van af moeten zien. Het

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is echter wel met een balanced approach procedure begonnen om de geluidsoverlast te verminderen. I&W sprak aanvankelijk de verwachting uit dat met ingang van november 2024 de eerste geluidsbeperkende maatregelen in te kunnen voeren. De Europese Commissie, die de procedure beoordeelt, heeft echter om meer uitleg en nader onderzoek gevraagd dan de minister had ingeschat, waardoor deze datum naar alle waarschijnlijkheid niet meer gehaald gaat worden.

Met hun verzet tegen iedere vorm van beperking van het vliegverkeer, onder meer via publiekelijke rechtszaken, spelen de luchtvaartmaatschappijen hoog spel. Dat vindt ook de interim-CEO van Schiphol, Ruud Sondag, die het krimpplan van de minister steunt. Volgens hem is het niet verstandig van de luchtvaartsector om terug te willen keren naar het bovenwettelijke aantal vliegbewegingen uit het piekjaar 2019. Dit zal de groeiende groep van bezorgde omwonenden niet in dank afnemen. En ook niet de politiek in Den Haag. Het is in het belang van de luchthaven zelf om rekening te houden met de zorgen en belangen van omwonenden en zo maatschappelijk acceptabel te blijven. Zeker nu de sympathie voor de luchtvaart in de maatschappij afneemt, onder meer vanwege zorgen over klimaatverandering. Schiphol heeft een eigen actieplan voorgesteld met als meest in het oog springende maatregel het schrappen van alle nachtvluchten. Volgens de luchthaven is dat veel minder revolutionair dan het klinkt. Veel andere grote internationale luchthavens zoals Frankfurt, Parijs en Londen hebben dat immers al veel langer. Juist het opschorten van de tijdelijke regeling van de minister biedt kansen om een verbod op nachtvluchten wel mee te nemen in de definitieve regeling waaraan het ministerie nu werkt.

Inwoner Bussum

Vanochtend al weer uit mijn slaap gehaald door vliegtuigherrie en nu om 17.00 uur nog steeds laag overvliegend. Geen moment rust. Lastig thuiswerken.

Bron: <https://vliegherrie.nl> 23-10-2023

Volgens hem is het niet verstandig van de luchtvaartsector om terug te willen keren naar het bovenwettelijke aantal vliegbewegingen uit het piekjaar 2019. Dit zal de groeiende groep van bezorgde omwonenden niet in dank afnemen. En ook niet de politiek in Den Haag. Het is in het belang van de luchthaven zelf om rekening te houden met de zorgen en belangen van omwonenden en zo maatschappelijk acceptabel te blijven. Zeker nu de sympathie voor de luchtvaart in de maatschappij afneemt, onder meer vanwege zorgen over klimaatverandering. Schiphol heeft een eigen actieplan voorgesteld met als meest in het oog springende maatregel het schrappen van alle nachtvluchten. Volgens de luchthaven is dat veel minder revolutionair dan het klinkt. Veel andere grote internationale luchthavens zoals Frankfurt, Parijs en Londen hebben dat immers al veel langer. Juist het opschorten van de tijdelijke regeling van de minister biedt kansen om een verbod op nachtvluchten wel mee te nemen in de definitieve regeling waaraan het ministerie nu werkt.

eigen actieplan voorgesteld met als meest in het oog springende maatregel het schrappen van alle nachtvluchten. Volgens de luchthaven is dat veel minder revolutionair dan het klinkt. Veel andere grote internationale luchthavens zoals Frankfurt, Parijs en Londen hebben dat immers al veel langer. Juist het opschorten van de tijdelijke regeling van de minister biedt kansen om een verbod op nachtvluchten wel mee te nemen in de definitieve regeling waaraan het ministerie nu werkt.

De Maatschappelijke Raad Schiphol van start

Op 1 juli 2023 heeft de minister van I&W de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) officieel geïnstalleerd. Het is een erkende adviesraad vanuit de omwonenden over besluiten rondom de luchthaven die de leefomgeving beïnvloeden. De MRS gaat het kabinet helpen om een nieuwe balans tussen vliegverkeer en leefkwaliteit te vinden door gevraagd en ongevraagd advies uit te brengen. Daarbij wordt actief de dialoog met de minister, Schiphol en de luchtvaartsector gezocht. Met het vastleggen in de wet van de taken en bevoegdheden van de MRS krijgen omwonenden van Schiphol eindelijk een stem bij besluiten over de toekomst van Schiphol.

Met het onverwachte vertrek van Eddy van Hijum als voorzitter (teruggekeerd als lid van de Tweede Kamer) heeft de MRS een stroeve start gemaakt. Niet alleen is er binnen de raad veel discussie over de advisering aan de minister, ook is er kritiek op de indeling van de gekozen vertegenwoordigers per landingsbaan. De vrees bestaat dat deze tegen elkaar uitgespeeld kunnen worden. En zijn er zorgen over het voor onderzoek beschikbare budget.

Maar de verwachtingen over de rol die de MRS kan spelen bij het herstellen van de huidige onbalans tussen vliegen en de leefomgeving zijn hoog. Inmiddels ziet ook het ministerie van I&W in dat een luchthaven in het meest dichtbevolkte deel van Nederland niet onbegrensd kan groeien. Studies van de GGD en RIVM bevestigen dat de leefkwaliteit in veel gemeenten binnen de Schipholregio door geluidshinder onder druk staat. Om over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en andere zorgwekkende stoffen nog maar te zwijgen. Over de verdere toekomst van de luchthaven is een brede maatschappelijke en politieke discussie nodig, waarbij een goed functionerende MRS onmisbaar is. Op dit moment zoeken de MRS en het ministerie intensief naar een nieuwe voorzitter, die met een nieuw kabinet moet optrekken om het belang van de leefomgeving scherper mee te wegen in het luchtvaartbeleid. En zo de stem van omwonenden te versterken.

Meer betrokkenheid van de gemeenteraad en het college van B&W

Op 13 september 2023 heeft Minder Hinder Gooise Meren tijdens een politieke avond een presentatie over het vliegverkeer van een naar Schiphol verzorgd.

Deze begon met het voorlezen van een e-mail afkomstig van een bewoonster uit Muiderberg. Zij beschreef op beeldende wijze hoe het permanente aanzwellende en weer wegstervende geluid van het vliegverkeer haar woongelot elke dag opnieuw vergalde.



Met de presentatie hebben wij laten zien dat de nadelen van de huidige omvang van Schiphol veel groter zijn geworden dan de voordelen. De getoonde feiten hebben wij uit openbare, betrouwbare en deskundige bronnen verkregen, zoals het RIVM, het CBS, de TU Delft en de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO). Het is zeer onaannemelijk dat de luchtvaart binnen decennia grote stappen zal maken in het terugdringen van de geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke uitlaatgasen. Daarom hebben wij geconcludeerd, dat er niet anders op zit dan een krimp van het vliegverkeer. Temeer omdat dit economisch verantwoord is.

Wij hebben de Raad opgeroepen om veel zichtbaarder dan nu voor de belangen van inwoners van Gooise Meren en voor alle omwonenden van Schiphol op te komen. Daartoe hebben we de gemeenteraadsleden een aantal concrete aanbevelingen gedaan. Verschillende raadsfracties hebben daar positief op gereageerd, onder meer Wij Gooise Meren en PLEK.

Op de eerste plaats dringt Minder Hinder Gooise Meren aan op een actievere houding van de gemeente in de bestuurlijke overleggen over Schiphol. Hier worden immers belangrijke besluiten genomen. Al in 2016 heeft Minder Hinder het college van B&W aangezet om de zetel binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio, in te nemen die de gemeente toekomt. Gooise Meren ligt al enige tijd deels binnen de formeel vastgestelde Schiphol geluidscontouren (specifiek: de kern Muiden). Sinds 2017 neemt Gooise Meren, mede namens de gehele regio Gooi en Vechtstreek, deel aan dit overlegorgaan. Maar tot nu toe heeft de gemeente zich daar weinig actief opgesteld en zich niet duidelijk uitgesproken. Ze heeft zo kansen laten liggen om voor de belangen van inwoners op te komen.

Inwoner Muiden

Pas laat kunnen slapen rond 01:30uur ivm. laagvliegers over Muiden. Om 06:05 uur weer wakker gemaakt door laagvliegers over Muiden. Muiden is een onleefbare, ongezonde gemeente geworden

Bron: <https://vliegherrie.nl> 31-05-2023

Ook hebben wij de gemeente opgeroepen zich aan te sluiten bij het Schone Lucht Akkoord. In dit landelijke akkoord hebben de Rijksoverheid, provincies en een groot aantal gemeenten zich tot doel gesteld om de gezondheidsschade van luchtvervuiling de komende 10 jaar met minimaal 50% te verminderen. Hier zijn burgers bij betrokken die lokaal de luchtkwaliteit meten. De gemeente heeft zich het afgelopen jaar wel actief bij het project Hollandse Luchten van de provincie opgesteld. Samen met inwoners is een begin gemaakt met het in kaart brengen van de lokale luchtkwaliteit. Maar het college van B&W heeft zich nog niet aan dit belangrijke Schone Luchtakkoord willen verplichten.

Als actieve bewonersvereniging is Minder Hinder Gooise Meren in 2023 bij deze fijnstofmetingen nauw betrokken geweest. In dat kader hebben wij ook deelgenomen aan een pilot om de kwaliteit van de geluidsomgeving inzichtelijk te maken. Alle aanleiding dus voor de gemeente om haar verantwoordelijkheid te nemen bij het verbeteren van de lokale lucht- en geluidskwaliteit. Inmiddels ligt er, mede naar aanleiding van de presentatie van Minder Hinder, een motie van de gemeenteraad die het college

oproept om zich net als vele andere gemeenten in Nederland bij dit Schone Luchtakkoord aan te sluiten.

Maar bovenal hebben wij het gemeentebestuur opgeroepen om niet alleen via de bestuurlijke weg voor de belangen van de inwoners van Gooise Meren op te komen. Het is belangrijk dat de gekozen volksvertegenwoordigers zich duidelijker en ook publiekelijker uitspreken over de noodzaak om de balans tussen luchtvaart en de leefomgeving te herstellen. Zo laten zij zien dat het nog langer tolereren van al die overlast niet meer van deze tijd is. Bijvoorbeeld door de rechtszaak financieel te ondersteunen die de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Nederlandse staat heeft aangespannen. Dit in navolging van andere gemeenten, zoals Amsterdam, Uithoorn, Aalsmeer, Hilversum en Nieuwkoop. Deze gemeenten schuwen de publiciteit niet.

5.
Treed naar buiten en laat zien dat de gemeente opkomt voor haar inwoners, net als Hilversum, Uithoorn en Aalsmeer doen.

Onze aanbevelingen

Minder Hinder Gooise Meren zet zich in voor een betere bescherming van onze leefomgeving tegen de overmatige geluids- en milieuoverlast van het vlieg- en snelwegverkeer. Dat doen we samen met de groeiende groep van verontruste omwonenden uit de Schipholregio en landelijke milieu- en actiegroepen. Wij noemen hiervan de federatie van bewonersverenigingen uit de Schipholregio, de Werkgroep Toekomst Luchtvaart (WTL) en de buurtplatforms uit Gooise Meren, zoals KTV, bewonersplatform Naarden Vesting, de Stadsraad Muiden, de Dorpsraad Muiderberg, RemCom en Parkwijk Naarden. Niet alleen ter bescherming van de leefbaarheid in onze omgeving, maar ook ter bescherming van het klimaat nu en in de toekomst.

Als het gaat om een betere balans tussen vliegen en de leefomgeving richt Minder Hinder zich op de kansen die de luchtruimherziening biedt om de publieke belangen van leefbaarheid, klimaat en economische ontwikkeling gelijkwaardig te wegen bij het ontwerpen van nieuwe vliegroutes en procedures. Daartoe willen wij met de gemeente optrekken om via de Bestuurlijke Regie Schiphol invloed uit te oefenen op de besluitvorming van het kabinet. Wij roepen daarom het gemeentebestuur en de lokale politiek op om de Rijksoverheid en landelijke politieke partijen aan te spreken op:

- Begrenzing van de luchtvaart op Schiphol tot **maximaal 250.000 vliegbewegingen**, door:
 - het beperken van het aantal bestemmingen en vliegbewegingen tot wat voor de Nederlandse economie van werkelijke betekenis is;
 - het beprijzen van de schadelijk effecten van luchtvaart door het invoeren van milieueffingen;
 - het ontmoedigen van zeer goedkope, frequente vluchten voor kortdurende recreatieve doeleinden, zoals stedentripjes;
 - een betere aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen ter vervanging van korte vluchten.
- Het invoeren van vliegprocedures waarmee de geluidsbelasting en milieubelasting in de directe omgeving van Schiphol gereduceerd kunnen worden door:
 - toepassing van de **geluidsarme CDA landingsprocedure** (Continuing Decending Approach), waarbij vanaf grotere hoogte met minimaal motorvermogen met een constante dalingshoek op de landingsbaan wordt aangevlogen;
 - toepassing van de **geluidsarme CCO klimprocedure** (Continuous Climb Operations), waarbij het vliegtuig in één rechte lijn naar de kruishoogte klimt.
- Het registreren van **alle** schadelijke uitstoot van de luchtvaart (en niet alleen de uitstoot op grondniveau en tot 900 meter hoogte, inclusief ultrafijnstof).

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

- Samen met de inwoners van Gooise Meren, Hilversum en de BEL gemeenten die deelnemen aan het **meetnetwerk Hollandse Luchten** van de provincie Noord-Holland, de meetresultaten analyseren en daar in nauw overleg met de gemeente conclusies aan verbinden.
- Het onder de aandacht brengen van de kansen die het **Schone Lucht Akkoord** de gemeente kan bieden als het gaat om het ontwikkelen, financieren en uitvoeren van effectieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

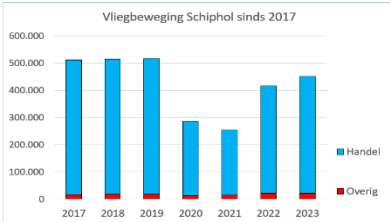
Waar het gaat om het (snel)wegverkeer in onze gemeente dringt Minder Hinder Gooise Meren er bij de gemeente op aan om in gesprek te gaan met Rijkswaterstaat en/of andere externe partijen met als doel:

- Het onderzoeken van de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen om de geluidsbelasting van de snelwegen A1 en A6 ter hoogte van Muiderberg en Muiden te reduceren, zodat ook bij overschrijding van de geprognostiseerde verkeersvolumes de wettelijk maximaal toelaatbare waardes niet worden overschreden.
- Het onderzoeken van mogelijkheden om de overlast door motoren en sportwagens te beperken en zich aan te sluiten bij de gemeentes die met de rijksoverheid in gesprek zijn over verruiming van de bevoegdheden om die overlast te kunnen beperken.

Luchtverkeer

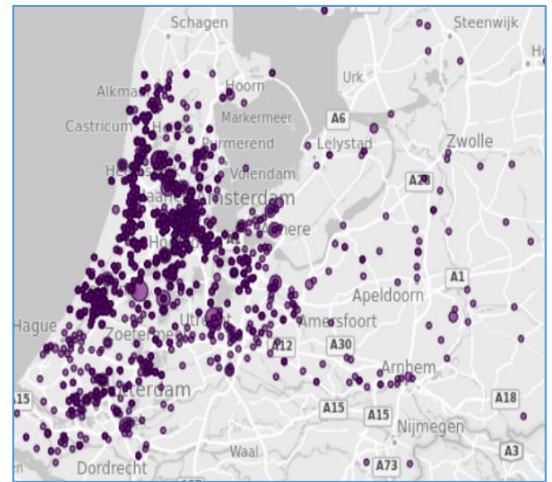
Schipholregio

In het gebruiksjaar 2023, dat van 1 november 2022 t/m 31 oktober 2023 loopt, was het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol 451.904 en dat is een toename van 8,3% ten opzichte van 2022. In 2023 bereikte Schiphol een omvang van 88% van het pré coronajaar 2019. In het 4^{de} kwartaal van 2023 lag het aantal vluchten zelfs al op 93% van het 4^{de} kwartaal 2022. Het vliegverkeer is dus bijna weer op het niveau van 2019.

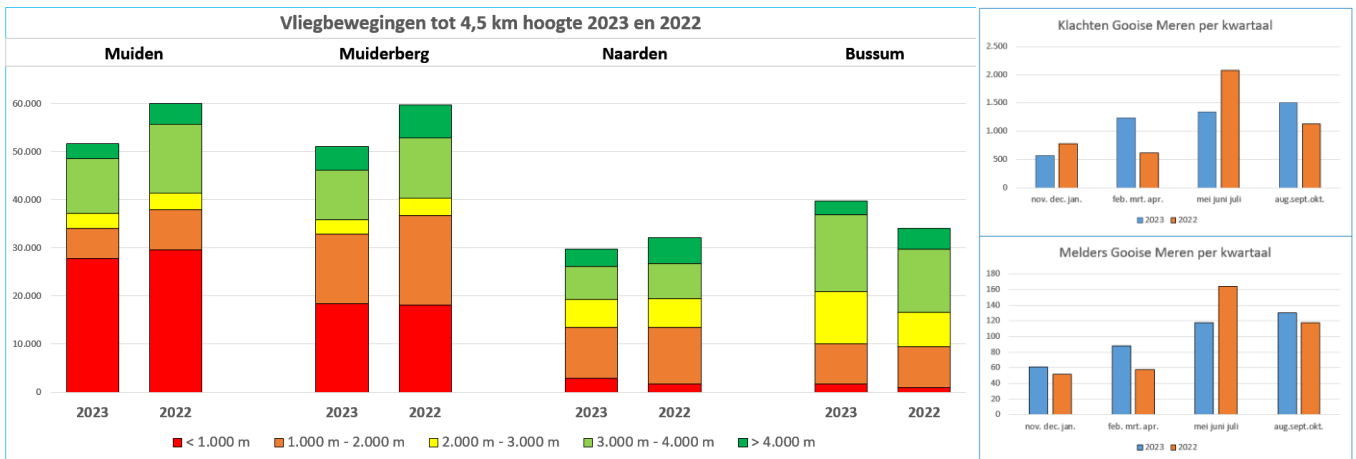


Voor het zogenaamde Handelsverkeer, de burgerluchtvaart en het vrachtverkeer, geldt een limiet van 500.000 vliegbewegingen. In 2023 zijn hiervan 430.822 vliegbewegingen gebruikt. Voor het overige verkeer geldt geen limiet. Dat verkeer bestaat uit de omstreden zaken- en privéjets (19.908 in 2023, een afname 6% t.o.v. 2022) en een gering aantal helikoptervluchten (1.174).

De toename van het luchtverkeer is terug te zien in het aantal klachten en het aantal melders van klachten. Het aantal klachten¹ nam met 9% af, maar het aantal melders van klachten in de gehele Schipholregio was bijna 5% meer dan in 2022. De tijd dat klachten alleen uit de directe omgeving van Schiphol afkomstig waren ligt al lang achter ons. Het kaartje hiernaast laat zien waar de klachten vastgelegd op de alternatieve site van vliegherrie² afkomstig zijn. Een belangrijke oorzaak van de enorme toename van de voetafdruk van Schiphol is het over steeds grotere afstanden laag aanvliegen van het landende verkeer. Dit is volgens de Luchtverkeersleiding Nederland nodig om de capaciteit van het luchtruim te vergroten.



Gooise Meren



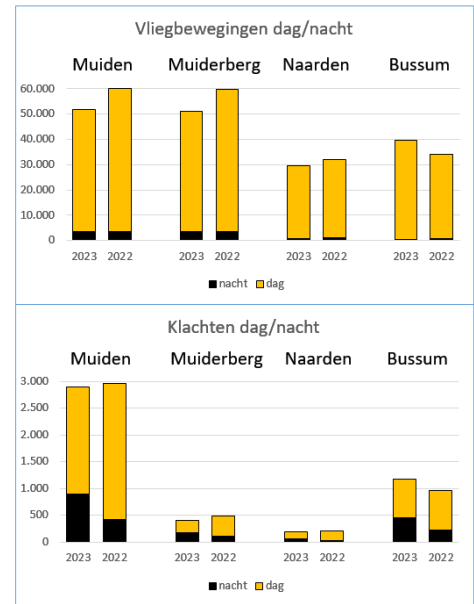
¹ In de kwartaalrapportages van BAS, waar deze cijfers aan ontleend zijn, worden de zogenaamde veelmelders (personen die op jaarbasis meer dan 500 klachten indienen), **niet** uit de cijfers verwijderd. Als een klein aantal personen een zeer groot aantal klachten indient, kan dat het algemene beeld vertekenen.

² <https://vliegherrie.nl/>

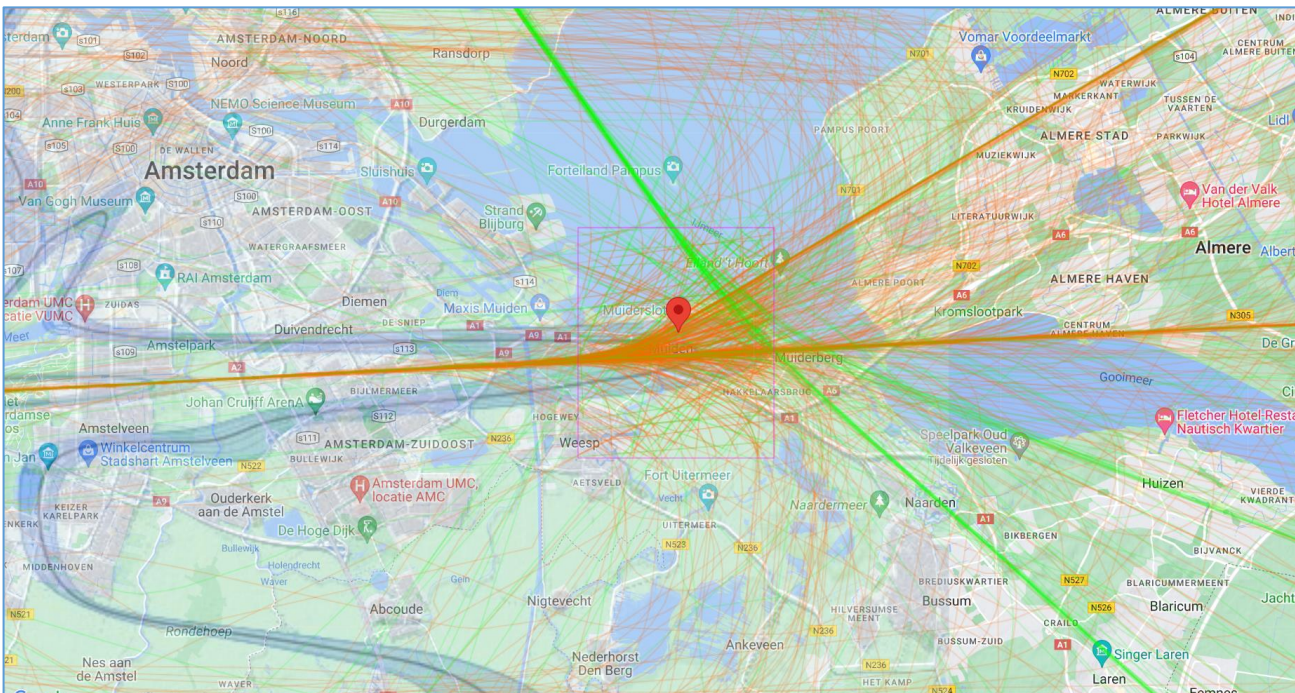
Het aantal vliegbewegingen boven Gooise Meren³ nam met uitzondering voor Bussum enigszins af. Bij Muiden en Muiderberg was minder dalend verkeer naar de Buitenveldertbaan (- 13%) dat daar de meeste overlast veroorzaakt. Vooral bij Bussum was er sprake van veel dalend verkeer naar de Kaag- en Aalsmeerbaan dat stijgend verkeer van de Polder- en Zwanenburgbaan kruiste.

In het vierde kwartaal 2023 was er het meeste vliegverkeer van dat jaar en dat is terug te zien in de gerapporteerde overlast die in dat kwartaal het hoogste was.

Opvallend is dat in 2023 over Muiden en Muiderberg het aantal nachtvluchten licht is afgenomen en over Naarden en Bussum zelfs ruim ten opzichte van 2022, maar dat het aantal klachten over nachtvluchten in alle plaatsen van Gooise Meren toch is toegenomen.



Muiden



Muiden, 533 vliegbewegingen op 7 augustus 2023. Dalend verkeer naar het westen naar de Buitenveldertbaan (rood) en stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen).

Het aantal landingen op de Buitenveldertbaan, dat in deze plaats de meeste hinder veroorzaakt, bedroeg 24.785 wat 13% minder is dan in 2022. Maar dit is altijd nog 8% meer dan in het pré coronajaar 2019, toen er 22.871 keer op de Buitenveldertbaan werd geland. Dit landend vliegverkeer passeerde Muiden tussen 600 en 1.000 meter hoogte.

³ De cijfers over vliegbewegingen die wij ontleen aan de website <https://www.vlieghinder.nl/> bevatten (nagenoeg) al het vliegverkeer tot een hoogte van 4,5 km. Dus ook het niet Schiphol verkeer, zoals vluchten naar andere regionale luchthaven en kleine luchtvaart (sportvliegtuigen.)

De meeste overlast is over het tweede kwartaal gerapporteerd. In dat kwartaal kwamen 10.211 vliegtuigen lager dan 1.000 meter over Muiden. 39 inwoners van Muiden hebben in dat kwartaal 864 klachten ingediend.

In het vierde kwartaal (aug., sept., okt.) was er sprake van 12.384 vliegbewegingen, waarvan 6.926 vluchten onder de 1.000 meter en 996 tussen de 1.000 en 2.000 meter. 7 augustus was de drukste dag met 533 vliegbewegingen. Over heel 2023 had Muiden 12 dagen met meer dan 400 vliegbewegingen; in 2022 waren dat 23 dagen.

Het aantal nachtvluchten in 2023 was 3.452 wat een lichte afname was van 4% t.o.v. 2022. Desondanks was het aantal klachten over nachtvluchten (889) meer dan verdubbeld. Wij hebben aanwijzingen dat dit door lager aanvliegen komt. We zien dat in het vierde kwartaal 2023 meer vliegtuigen tussen de 800 – 900 meter over komen en minder tussen de 900 – 1.000 meter dan in hetzelfde kwartaal van 2022.

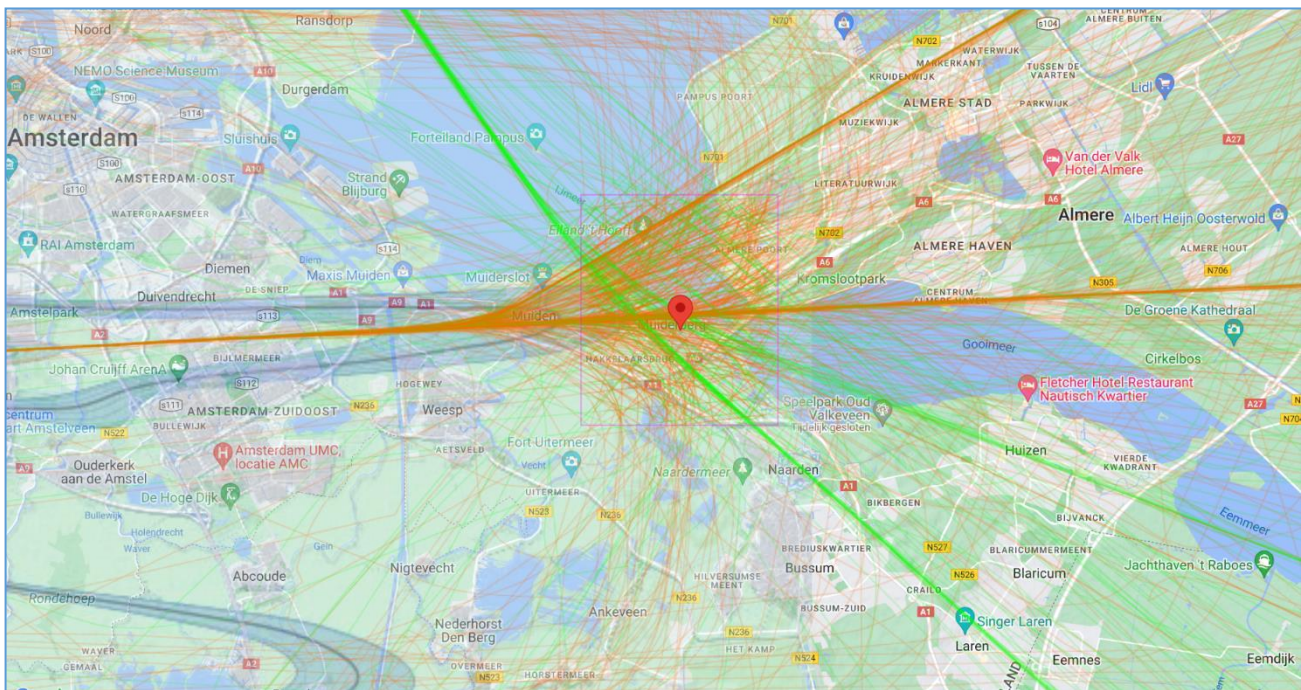
Inwoner Muiden

Ik ben maar uit bed gestapt om 01:15 uur. Over Muiden heen om te landen op Schiphol.....

Bron: <https://vliegherrie.nl> 31-05-2023

Het gemiddeld aantal melders per kwartaal (41) was nagenoeg gelijk aan 2021 (45) en het totaal aantal klachten (2.901) over heel 2023 was 2% minder dan in 2022 (2.965).

Muiderberg



Muiderberg, 518 vliegbewegingen op 7 augustus 2023. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer uit het oosten en noordoosten naar de Buitenveldert-, Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

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

In het derde kwartaal (mei, juni, juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 16.298 vliegbewegingen, waarvan 3.713 onder de 1.000 meter en 4.581 tussen de 1.000 en 2.000 meter. In dat kwartaal hebben 15 inwoners van Muiderberg 151 klachten ingediend.

In het vierde kwartaal was 7 augustus 2023 de drukste dag met 518 vliegbewegingen, waarvan 308 vluchten lager dan 1.000 meter en 160 tussen de 1.000 en 2.000 meter. Over heel 2023 had Muiderberg 9 dagen met meer dan 400 vliegbewegingen.

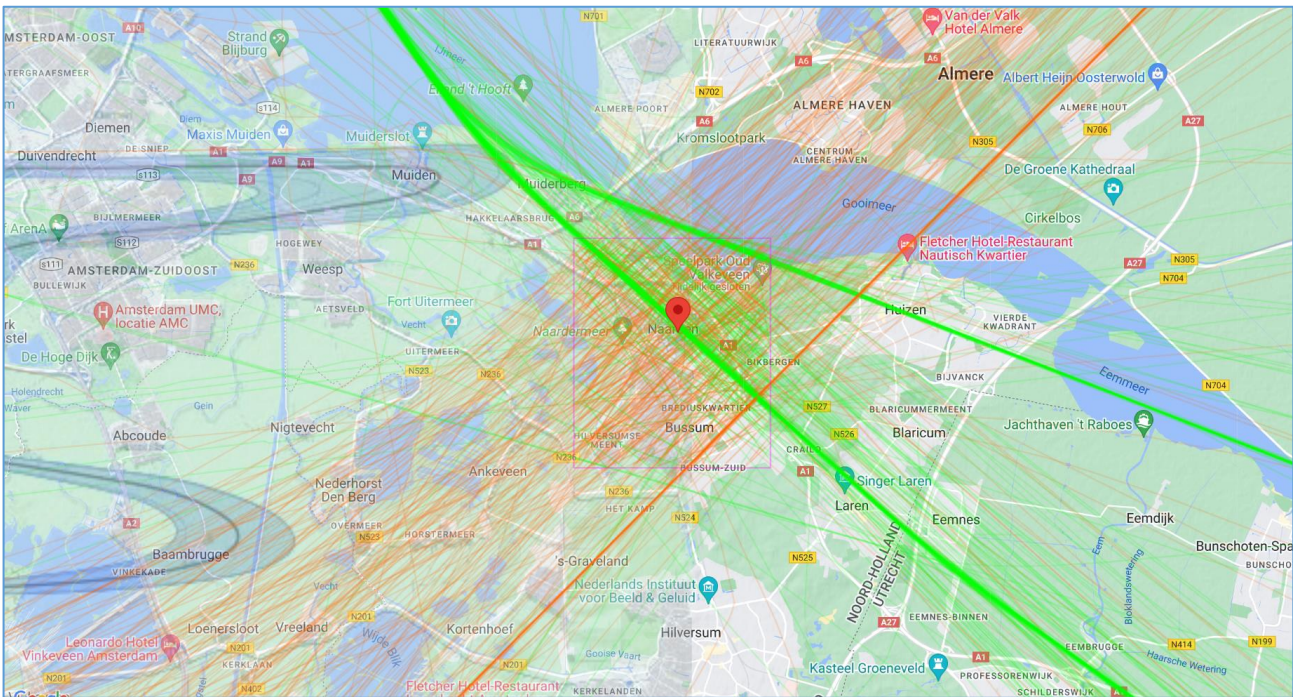
Het aantal nachtvluchten in 2023 (3.410) nam met 6% af t.o.v. 2022, maar het aantal klachten daarover (181) nam met 72% toe. Ook hier zou het lager aanvliegen in de nacht een verklaring kunnen zijn.

Inwoner Muiderberg

Vannacht om 04:45 wakker gemaakt door vliegherrie en opgestaan. Na enige tijd weer geprobeerd te slapen toen om 07:00 het lawaai weer begon. Gaat nu nog steeds door!

Bron: <https://vliegherrie.nl> 14-10-2023

Naarden



Naarden, 357 vliegbewegingen op 3 september 2023. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer uit het noordoosten naar de Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

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

In het derde kwartaal (mei, juni, juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 12.115 vliegbewegingen, waarvan 797 lager dan 1.000 meter en 4.863 tussen de 1.000 en 2.000 meter. In dat kwartaal hebben 15 inwoners van Naarden 151 klachten ingediend.

In het vierde kwartaal was 3 september 2023 de drukste dag met 357 vliegbewegingen, waarvan 23 vluchten onder de 1.000 meter en 142 tussen de 1.000 en 2.000 meter. In dat kwartaal hebben 13 inwoners van Naarden 68 klachten ingediend.

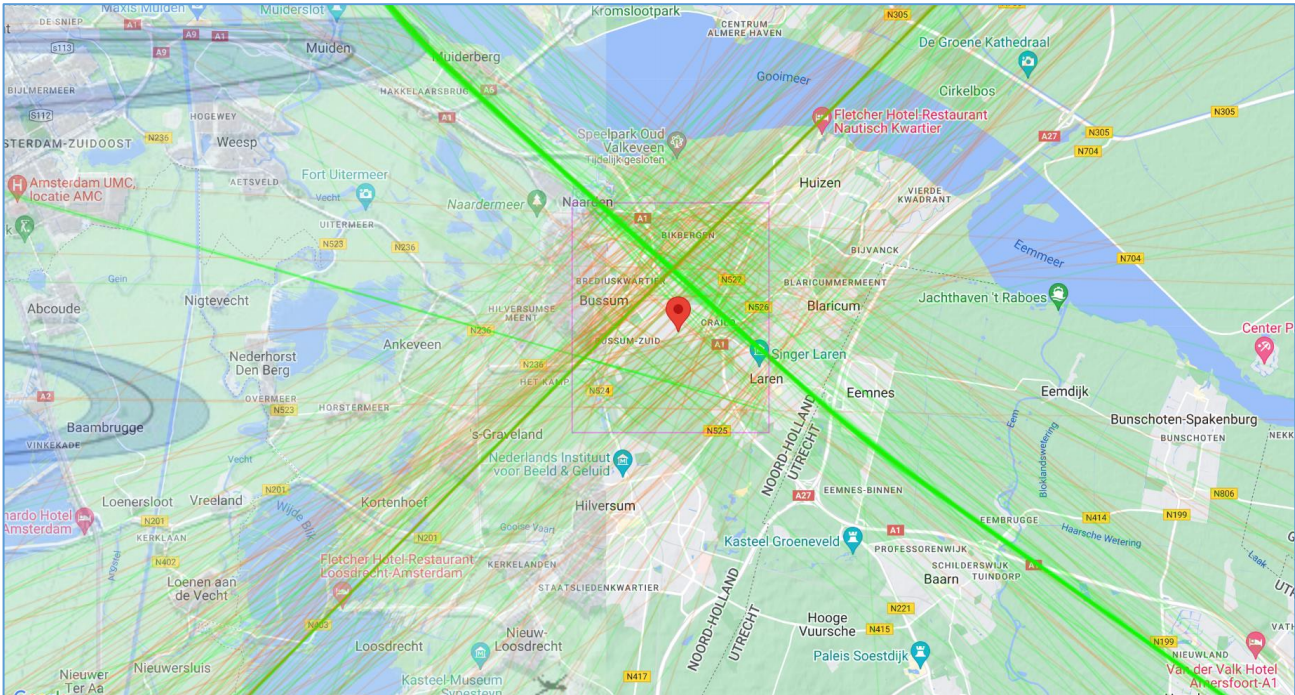
Inwoner Naarden

Sinds ik wakker ben, is het geen tel stil geweest in de lucht. Rommelen, fluiten, donderen. Het is gekmakende terreur. Je krijgt geen adempauze. Heb letterlijk de tranen in mijn ogen staan hiervan

Bron: <https://vliegherrie.nl> 07-06-2023

Het aantal nachtvluchten in 2023 (847) nam met 23% af t.o.v. 2021, maar het aantal klachten daarover (67) was twee keer zoveel als in 2022 met het lager aanvliegen in de nacht als mogelijke verklaring.

Bussum



Bussum, 264 vliegbewegingen op 18 augustus 2023. Stijgend verkeer naar het zuidoosten van Polder- en Zwanenburgbaan (groen) en dalend verkeer uit het noordoosten naar de Kaag- en Aalsmeerbaan (rood)

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

Het vertrekkende verkeer vanaf de Aalsmeerbaan is in 2023 sterk toegenomen van 30.206 in 2022 naar 48.618 in 2023 (+ 59%) en is voor een belangrijk deel de oorzaak van het toegenomen vliegverkeer en gerapporteerde overlast in de vorm van klachten (+ 22%) en melders van klachten (39%).

In het derde kwartaal (mei, juni, juli) bereikte het aantal vliegbewegingen een piek van 12.195 vliegbewegingen. In die periode was er langdurig sprake van wind uit noordelijke richtingen, dat dalend verkeer uit het noordoosten op ca 2.000 meter en stijgend verkeer uit het noordwesten op ca 4.000 meter tot gevolg had, dat precies boven Bussum elkaar kruiste. In dat kwartaal hebben 47 inwoners van Bussum 332 klachten ingediend.

In het vierde kwartaal was 28 augustus 2023 de drukste dag met 264 vliegbewegingen, waarvan 8 vluchten onder de 1.000 meter en 148 tussen de 1.000 en 2.000 meter. In dat kwartaal hebben 51 inwoners van Bussum 459 klachten ingediend; de hoogste aantallen van 2023.

Het aantal nachtvluchten in 2023 (444) was 32% minder dan in 2022 maar het aantal klachten daarover (455) was ruim het dubbele van 2022. Wederom zou het lager aanvliegen in de nacht een verklaring kunnen zijn.

Inwoner Bussum

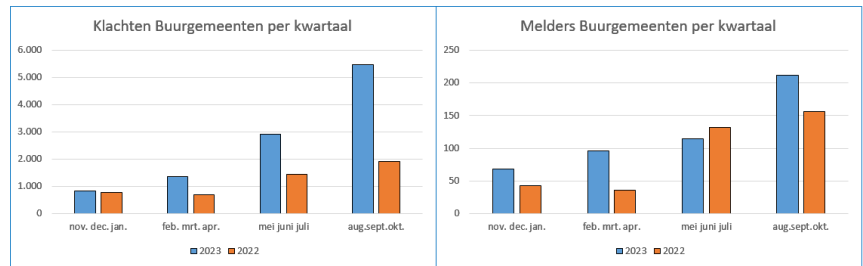
Ècht, je kan niet normaal meer in je tuin genieten met die klereherrie. Bussum is weer aan de beurt. 22u geweest, kappe nu!! Knettergek word je er van

Bron: <https://vliegherrie.nl> 08-06-2023

Buurgemeenten

In onze Buurgemeenten was over het hele jaar het totaal aantal klachten (10.566) ruim 2 keer zo hoog als in 2022 en het gemiddeld aantal melders per kwartaal (123) nam met een derde toe.

In het vierde kwartaal (aug. sept. okt.) werd het meest geklaagd. In dat kwartaal hebben 212 inwoners 5.472 klachten ingediend. De meeste klachten kwamen uit Hilversum (3.907), dat ook het hoogste aantal melders van klachten (120) had.



Inwoner Hilversum

Gisteren ging het de hele dag en avond tot zeker 23 uur door, vanochtend was het zeker vanaf 7 uur weer raak. Afschuwelijke Aalsmeerbaanroute!

Bron: <https://vliegherrie.nl> 21-06-2023

Hilversum ligt onder de vertrek route van de Aalsmeerbaan en het aantal starts van die baan is in 2023 sterk toegenomen van 30.206 in 2022 naar 48.618 in 2023 (+ 59%).

Het aantal klachten over nachtvluchten (2.816) over heel 2023 was ruim 2 keer zoveel als in 2022. In het vierde kwartaal 2023 werden de meeste klachten over nachtvluchten (1.376) ingediend, waarvan de meeste uit Hilversum (1.046) afkomstig waren.

Ontwikkelingen Schiphol

Keerpunt in denken over luchtvaart

Niet eerder is er in het afgelopen jaar zo kritisch over de omvang van Schiphol en de nadelige gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden, de natuur en het klimaat gesproken en geschreven.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is tot de conclusie gekomen dat het niet langer verantwoord is, om het wettelijk stelsel waarmee het geluid van het luchtverkeer begrensd werd, niet te handhaven. Met een tijdelijke experimenteerregeling zou dit per april 2024 hersteld worden, maar door internationale druk tegen krimp van Schiphol zonder toepassing van de balanced approach procedure heeft de minister de tijdelijke experimenteerregeling voor onbepaalde tijd uitgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) was echter ook al met een balanced approach procedure begonnen en verwacht met ingang van november 2024 de eerste geluidsbeperkende maatregelen in te kunnen voeren.

Verder zien we dat meer en meer partijen achter krimp van Schiphol staan. Voor Lelystad Airport bestaat vrijwel geen draagvlak meer en er komt steeds meer oog voor de belangen van omwonenden.

Dit zijn de eerste kleine stapjes in het terugdringen van de nadelen van het vliegverkeer. Ook het afgelopen jaar is weer gebleken dat er op dit gebied nog veel meer moet gebeuren.

Experimenteerregeling voor onbepaalde tijd geschorst

Met de tijdelijke experimenteerregeling wilde de minister van I&W het stelsel uit 2009 om de geluidsbelasting van het vliegverkeer te begrenzen met ingang van 1 april 2024 weer gaan handhaven. Handhaving vond niet meer plaats, omdat er een nieuw stelsel voor in de plaats zou komen. Dit is echter niet gebeurd. Het nu weer actueel wordende stelsel zou inhouden dat de hoeveelheid geluid van vliegtuigen op 30 punten in de omgeving van Schiphol in een jaar niet boven een bepaalde waarde, uitgedrukt als grenswaarde in L_{den} of L_{night} , overschreven mag worden.

Inwoner Bussum

De hele zondag gaat het maar door. Geen ogenblik rust. Gooise Meren is verloren aan de veelvliegelite.

Bron: <https://vliegherrie.nl> 23-10-2023

Handhaving van de bestaande grenswaarden zou echter betekenen dat Schiphol tot ongeveer 400.000 vliegbewegingen zou moeten krimpen. Dat is veel minder dan de 460.000 vluchten die vanaf 2024 gaan gelden. Sinds het vaststellen van de normen in 2009 is Schiphol sterk gegroeid. De secundaire banen, zoals de Buitenveldert- en de Aalsmeerbaan, hebben die groei mogelijk gemaakt, omdat deze banen hun maximale capaciteit nog niet bereikt hadden. De primaire banen, de

Polder- en Kaagbaan, zaten wel al op hun limiet. Om toch 460.000 vliegbewegingen mogelijk te maken, heeft de minister grenswaarden van handhavingspunten bij de Buitenveldert- en Aalsmeerbaan verhoogd.

Minder Hinder Gooise Meren heeft met een zienswijze⁴ op het concept van de experimenteerregeling tevergeefs bezwaar gemaakt tegen het verhogen van die grenswaarden. De omwonenden worden hiermee een "sluitpost" van de regeling, Zij zullen hierdoor met veel meer geluidsoverlast worden geconfronteerd, dan volgens de regelgeving uit 2009 de bedoeling was.

Inwoner Muiderberg

Al dagen lang herrie van binnenkomend en vertrekkend verkeer. Bovendien sluierbewolking door chemtrails zo af en toe

Bron: <https://vliegherrie.nl> 14-10-2023

⁴ <https://minderhindergooisemeren.nl/zienswijze-experimenteerregeling-schiphol/>

Inwoner Muiden

Voor de zoveelste keer de Buitenveldertbaan weer open voor dalend verkeer, bij noordoostenwind, heel bijzonder. Het is tegenwoordig toch echt een preferente baan, helaas!!!

Bron: <https://vliegherrie.nl> 25-05-2023

Op 14 november 2023 heeft de minister de experimenteerregeling voor onbepaalde tijd geschorst en aangekondigd dat ook het “anticiperend handhaven” vanaf 1 april 2024 door blijft gaan. Hij is hiermee gezwicht voor politieke druk uit vooral de Verenigde Staten, die met sancties tegen de KLM hebben gedreigd als de krimp door zou gaan. De experimenteerregeling en de krimp die daarvan het gevolg is zou onzorgvuldig zijn uitgevoerd en schending zijn van de EU-regels en de VS-EU Air Transport Agreement uit 2007. De krimp is zonder het volgen van de zogenaamde balanced approach procedure tot stand gekomen en daar heeft ook de Europees Commissaris voor Transport bezwaar tegen gemaakt.

De Balanced Approach

In het vervolg op de tijdelijke experimenteerregeling die voor onbepaalde tijd geschorst is voert het Ministerie van I&W een Balanced Approach procedure uit. Deze procedure is internationaal verplicht als een land de capaciteit van een luchthaven wil terugbrengen om geluidsoverlast van de luchtvaart te beperken. De procedure komt er op neer, dat eerst zoveel mogelijk andere maatregelen moeten worden genomen en dat dan pas het aantal vluchten mag worden verminderd.

De procedure is gestart met het vaststellen van de geluidsdoelen. Deze heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgedrukt in aantallen woningen en omwonenden die dan niet meer binnen de hoogste geluidscontour van Schiphol komen te liggen. Vervolgens is onderzocht hoe het geluiddoel bereikt kan worden en dat heeft geleid tot vier maatregelen:

1. Inzet van stillere vliegtuigen in de nacht.
2. Vermindering van het gebruik van de secundaire banen.
3. Reductie van de capaciteit in de nacht tot 28.700 vluchten.
4. Reductie van de capaciteit tot 452.500 vluchten in totaal.

Minder Hinder Gooise Meren is van mening dat de geluidsdoelen in de praktijk nauwelijks iets zullen voorstellen. Het zal voor een omwonende van Schiphol niets uitmaken of hij of zij net binnen of net buiten de hoogste geluidscontour komt te wonen. En met 452.500 vluchten is en blijft het luchtverkeer qua geluid en uitstoot van schadelijk stoffen een bedreiging voor de volksgezondheid, de natuur en het klimaat.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) verwachtte aanvankelijk met ingang van november 2024 de eerste geluidsbeperkende maatregelen in te kunnen voeren. Eind januari 2024 werd bekend dat deze datum naar alle waarschijnlijk niet gehaald worden. De Europese Commissie, die de procedure beoordeelt, heeft om meer uitleg en nader onderzoek gevraagd dan de minister had ingeschat.

Inwoner Naarden

Lekker in de tuin zitten en van de avond genieten is er niet meer bij dankzij Schiphol

Bron: <https://vliegherrie.nl> 09-09-2023

Uitstoot luchtvaart nog schadelijker dan gedacht

Uit een studie⁵ door het Massachusetts Institute of Technology, die in 2023 is afgerond, blijkt dat wereldwijd jaarlijks vijf keer zoveel mensen aan de gevolgen van luchtvervuiling door de vliegindustrie overlijden dan uit eerdere studies naar voren is gekomen. In totaal gaat het ieder jaar om bijna 75.000 mensen die voortijdig aan hun einde komen.

Schiphol, een van de drukste luchthavens van Europa, ligt in het dichtst-bevolkte gedeelte van een dichtbevolkt land. Over grote afstanden komen vliegtuigen erg laag over, wat bij andere, buitenlandse luchthavens veel minder het geval is. Dit zijn voor Minder Hinder Gooise Meren belangrijke redenen om voor een veel drastischer krimp van Schiphol te pleiten dan de 452.500 vliegbewegingen die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nu voor ogen heeft.

Inwoner Muiden

Niet te geloven. Weer een nacht met Buitenveldertbaan als landingsbaan. Bij noordoostenwind. De rest van de banen in onderhoud, slechte planning!!!!!!!

Bron: <https://vliegherrie.nl> 02-05-2023

De Maatschappelijke Raad Schiphol

Op 1 juli 2023 is de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) officieel geïnstalleerd. De MRS bestaat uit tien gekozen bewonersvertegenwoordigers, die elk een cluster vertegenwoordigen, en vijf maatschappelijke organisaties. Zij worden ondersteund door een team van experts. De MRS gaat gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen, onder andere aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die verplicht is om op dit advies te reageren. De MRS volgt de Omgevingsraad Schiphol op.

De gemeente Gooise Meren bestrijkt twee clusters. Muiden en Muiderberg liggen in het cluster Buitenveldertbaan Buiten en Naarden en Bussum in het cluster Aalsmeerbaan Buiten.

Omdat onze sympathisanten massaal aan onze oproep gehoor hebben gegeven om hun naam, adres en woonplaats aan ons op te geven, hebben wij voor elk cluster twee kiespersonen kunnen aanstellen. Na de verkiezingen blijven zij voor 4 jaar als ambassadeurs van de MRS actief. Zij verbinden de clustervertegenwoordigers met de sympathisanten van Minder Hinder Gooise Meren door informatie te delen en hen te betrekken bij de activiteiten en adviezen van de MRS.



De MRS zal de belangen van de omwonenden van Schiphol beter kunnen behartigen dan haar voorganger, de Omgevingsraad Schiphol (ORS):

- De minister krijgt een appreciatieverplichting. Dit houdt in dat de minister de voorstellen van de MRS moet honoreren of afdoende en openlijk in de Tweede Kamer moet afwijzen. Dit kan de democratische controle op de besluitvorming van Schiphol ten goede komen;
- In de MRS nemen ook deskundigen zitting. Zij kunnen de clustervertegenwoordigers in het complexe Schiphol dossiers ondersteunen;
- De clustervertegenwoordigers krijgen de beschikking over een budget, dat zij zelfstandig aan onderzoeken kunnen besteden.

⁵ <https://drive.google.com/file/d/13TJkFMTr55oPl1ZD5ImE-mSq-h46dH6w/view>

Maar er heerst ook kritiek op deze organisatie. Een belangrijke tekortkoming is de opdeling van de raad in clusters. Hierdoor bestaat het gevaar dat clustervertegenwoordigers tegen elkaar worden opgezet als een clustervertegenwoordiger voor de belangen van zijn of haar cluster opkomt. En verder is het adviesrecht van de raad maar een licht middel. De minister kan hier gemakkelijk omheen manoeuvreren. Een vetorecht zou beter recht doen aan de grote effecten die ontwikkelingen op en rond Schiphol op grote groepen mensen kunnen hebben.

Stichting Vliegtuighinder mag Staat aanklagen voor overlast

De rechtbank van Den Haag heeft op 15 november 2023 beslist dat de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) ontvankelijk is, waarmee wordt voldaan aan de formele eisen voor een rechtszaak. De stichting vertegenwoordigt omwonenden van de luchthaven, die eisen dat de overheid rond Schiphol handhaaft op de geluidsnormen. Zij willen dat de Staat maatregelen neemt, zoals het inperken van vliegbewegingen, om zo 'de negatieve effecten van het vliegverkeer tot een (leefbaar) minimum te beperken', aldus de stichting. De inhoudelijk behandeling van de zaak volgt op 30 januari

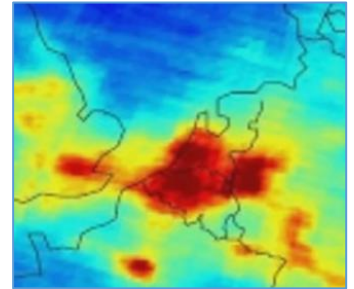
Inwoner Muiderberg

Het lijkt alsof er in het weekend bij Luchtverkeersleiding een stagiair werkt die alleen de Buitenveldertbaan kan openen.

Bron: <https://vliegherrie.nl> 15-10-2023

Luchtkwaliteit

Naast de geluidhinder die door de luchtvaart en het wegverkeer wordt veroorzaakt, zorgen deze bronnen ook voor aantasting van de luchtkwaliteit. Zoals op het kaartje hiernaast is te zien komt deze aantasting in heel Nederland voor m.u.v. de noordelijke provincies. De verontreiniging betreft fijnstof, ultrafijnstof (vooral door vliegtuigen) en stikstofdioxide (NO₂). Minder Hinder Gooise Meren was en is betrokken bij onderstaande onderwerpen.



Hollandse Luchten programma

Hollandse Luchten is in 2018 als pilot in de regio IJmond gestart en heeft zich sindsdien ontwikkeld tot een burgermeetnetwerk met meetgemeenschappen op verschillende locaties in Noord-Holland. Het doel van Hollandse Luchten is om bewustwording over luchtvervuiling te vergroten door burgers de luchtkwaliteit zelf te laten meten en ze vervolgens handvatten te geven om in overleg met de gemeenten vorm te geven aan (beleids)maatregelen om die luchtkwaliteit te verbeteren.

In 2022 hebben de gemeentes Hilversum en Gooise Meren zich bij het Hollandse Luchten project aangesloten. Het initiatief behelst het ter beschikking stellen aan burgers van fijnstofmeters (PM 2,5) en Stikstofdioxide(NO₂)-meters (zgn. Palmesbuisjes). In Gooise Meren wordt met zo'n 15 sensoren de luchtkwaliteit in kaart gebracht. Voor Muiden en Muiderberg is een plan gemaakt om onderzoek te doen naar onder andere de luchtkwaliteit rond de A1. Ook wordt onderzocht of de vliegcorridor die over het gebied gaat, invloed heeft op de metingen. In het bijzonder wordt er gemeten op plaatsen waar mensen buiten recreëren. In Naarden en Bussum onderzoeken betrokken bewoners onder andere bronnen als doorgaand verkeer en houtkachels.



In het afgelopen jaar zijn er meerdere data-analyse bijeenkomsten geweest waarbij de meetgroepen, bestaande uit bewoners ondersteund door beleidsmedewerkers van de gemeente, zich gericht hebben op het herkennen van de patronen in de meetresultaten en het herleiden daarvan tot mogelijke veroorzakers. In 2024 richt de inzet zich meer op het vertalen daarvan naar maatregelen en het beïnvloeden van het beleid van de gemeente.

Eind vorig jaar heeft de Provincie Noord Holland zich gecommitteerd aan de voorzetting van het Hollandse Luchten programma in de komende jaren, waarbij de nadruk zal liggen op verbreding van de metingen (stoffen die gemeten worden) en het vergroten van de diversiteit van de bestaande meetgroepen. De bedoeling is om van Hollandse Luchten een meerjarig programma te maken.

Schone Luchtakkoord

Het lokaal meten van de luchtkwaliteit op een zo groot mogelijk aantal plaatsen is een onmisbaar hulpmiddel bij het verbeteren van de luchtkwaliteit in Gooise Meren. Ondertekening van en uitvoering geven van het Schone Luchtakkoord hoort daar ook bij. Het doel van dit akkoord is om de gezondheidsschade van luchtvervuiling de komende 10 jaar met minimaal 50% te verminderen.

Deelname is vrijwillig en staat open voor alle gemeenten en provincies in Nederland. Naast de betrokkenheid van kennisinstellingen zoals het RIVM en TNO is er ook budget beschikbaar om maatregelen die de luchtkwaliteit en gezondheid in de deelnemende gemeenten verbeteren, mogelijk te maken. In deze opzet kunnen gemeentes profiteren van kennisdeling tussen overheden, ondersteuning bij de



uitwerking en invoering van maatregelen en de mogelijkheid om met innovatieve pilots mee te doen, onder meer bij het betrekken van burgers en bedrijven om lokaal de luchtkwaliteit te meten.

Minder Hinder Gooise Meren dringt er al enkele jaren bij de gemeente op aan om haar verantwoordelijkheid te nemen bij het verbeteren van de lokale lucht- en geluidskwaliteit. Inmiddels ligt er, mede naar aanleiding van de presentatie van Minder Hinder op 13 september, een motie van de gemeenteraad die het college oproept om zich net als vele andere gemeenten in Nederland bij dit akkoord aan te sluiten.

Pilot geluidmeten

In februari 2023 is er in het kader van het Hollandse Luchten project gestart met een pilot programma voor het meten van geluid in Gooise Meren, Laren en Blaricum. Deze pilot is onderdeel van het GeluidsLandschap Instant Monitoring Initiatief (GLIMI) onder leiding van de gespecialiseerde instellingen SoundAppraisal en Munisense.

Het doel van de pilot was om de kwaliteit van de geluidsomgeving inzichtelijk te maken. Het huidige geluidbeleid richt zich sterk op jaarlijks berekende geluidsniveaus en statistisch berekende hinder. Deze gemiddelde geluidsniveaus worden aangegeven in dB(A) en gaan voornamelijk over geluid van verkeer en industrie. Hoewel deze informatie op landelijke en regionale schaal goed werkt, zegt het weinig over de ervaren hinder. Dit komt doordat alle piekgeluiden die tot grote hinder kunnen leiden niet in de berekeningen worden meegenomen of zijn terug te vinden. Omdat deze berekende jaargemiddelde waarden soms onvoldoende overeenkomen met gemeten geluidswaarden en de daadwerkelijke geluidsbeleving, is hier steeds minder draagvlak voor bij inwoners.

Door geluid te meten worden ook de piekgeluiden en stillere momenten zichtbaar. De gebruikte geluidmeetsystemen bieden de mogelijkheid om geluid te identificeren en te onderscheiden op basis van het type geluidsbron, de locatie, het tijdstip, de luidheid en de hinderlijkheid. In de GLIMI pilot is niet alleen gewerkt met het meten van objectieve geluidsniveaus (decibellen) maar zijn ook de geluidsbelevingen van bewoners verzameld. Dat sluit aan op de doelstellingen van het Hollandse Luchten project waarin burgerparticipatie een grote rol speelt.

Gedurende 5 maanden is er geluid gemeten, zijn er bijeenkomsten en luisterwandelingen georganiseerd en hebben deelnemende bewoners hun geluidsbeleving doorgegeven. Op zes locaties zijn fysieke geluidsmeters geplaatst; op de Brinklaan in Bussum, de Amersfoortsestraatweg/Godelindeweg in Naarden, De Blauwe Wereld in Muiden, de Kogge in Blaricum en de Herdershoeve in Laren. Omwonenden en andere deelnemers aan het project konden hun subjectieve geluidsbeleving melden via het GLIMI-webportaal. Daar is in totaal 75 keer gebruik van gemaakt.

De pilot is formeel eind 2023 afgerond en de resultaten zijn in het november uitgebrachte eindrapport gepresenteerd dat onder meer beschikbaar is op [de website van Minder Hinder Gooise Meren](https://minderhindergooisemeren.nl/nieuws/)⁶. De belangrijkste conclusies zijn dat er op drie plaatsen, Bussum, Muiden en Laren, sprake is van aanzienlijke geluidsbelasting door piekgeluiden die voor een belangrijk deel lijken te worden veroorzaakt door luidruchtige (motor)voertuigen.

Een aantal deelnemende inwoners heeft het initiatief genomen om het rapport formeel aan te bieden aan de verantwoordelijke bestuurder van de provincie en de wethouders van Gooise Meren en Laren. Met als doel om te onderzoeken welke (beleids)maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid op de betreffende locaties.

⁶ <https://minderhindergooisemeren.nl/nieuws/>

Wegverkeer

Naast de geluids- en milieuoverlast van het vliegverkeer is voor veel inwoners van Gooise Meren de geluids- en milieubelasting van de snelwegen A1 en A6 die onze gemeente doorkruisen een groeiende zorg. Omdat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor de geluidsbelasting van snelwegen, probeert Minder Hinder Gooise Meren de gemeente te bewegen met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan over onderzoeken naar extra maatregelen om de leefomgeving in onze gemeente te beschermen.

Zonnegeluidswal langs A1 bij Naarderwoonbos

In de wijk Naarderwoonbos wordt veel geluid- en fijnstofoverlast van de A1 ervaren, vooral omdat er ter hoogte van het Naarderbos geen geluidswerende voorzieningen zijn. Dat is een belangrijke reden dat dit traject als saneringslocatie is aangewezen vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Daardoor zullen maatregelen zoals standaard geluidschermen en de aanleg van stil asfalt getroffen worden.

De inwoners van de wijk, die heel dicht op het A1 tracé ligt, willen de extra bescherming van een geluiddempende wal in plaats van een standaard geluid reflecterend scherm waar RWS mee werkt. Zij hebben zelf een businesscase opgesteld om een zogenaamde zonnegeluidswal te realiseren. Het gaat daarbij om een aarden geluidswal van 10 m hoog die voorzien is van een groot aantal zonnepanelen. De extra kosten die gemoeid zijn met de aanleg van zo'n wal zouden dan (deels) gefinancierd moeten worden door de energieopbrengsten van de zonnecollectoren.

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



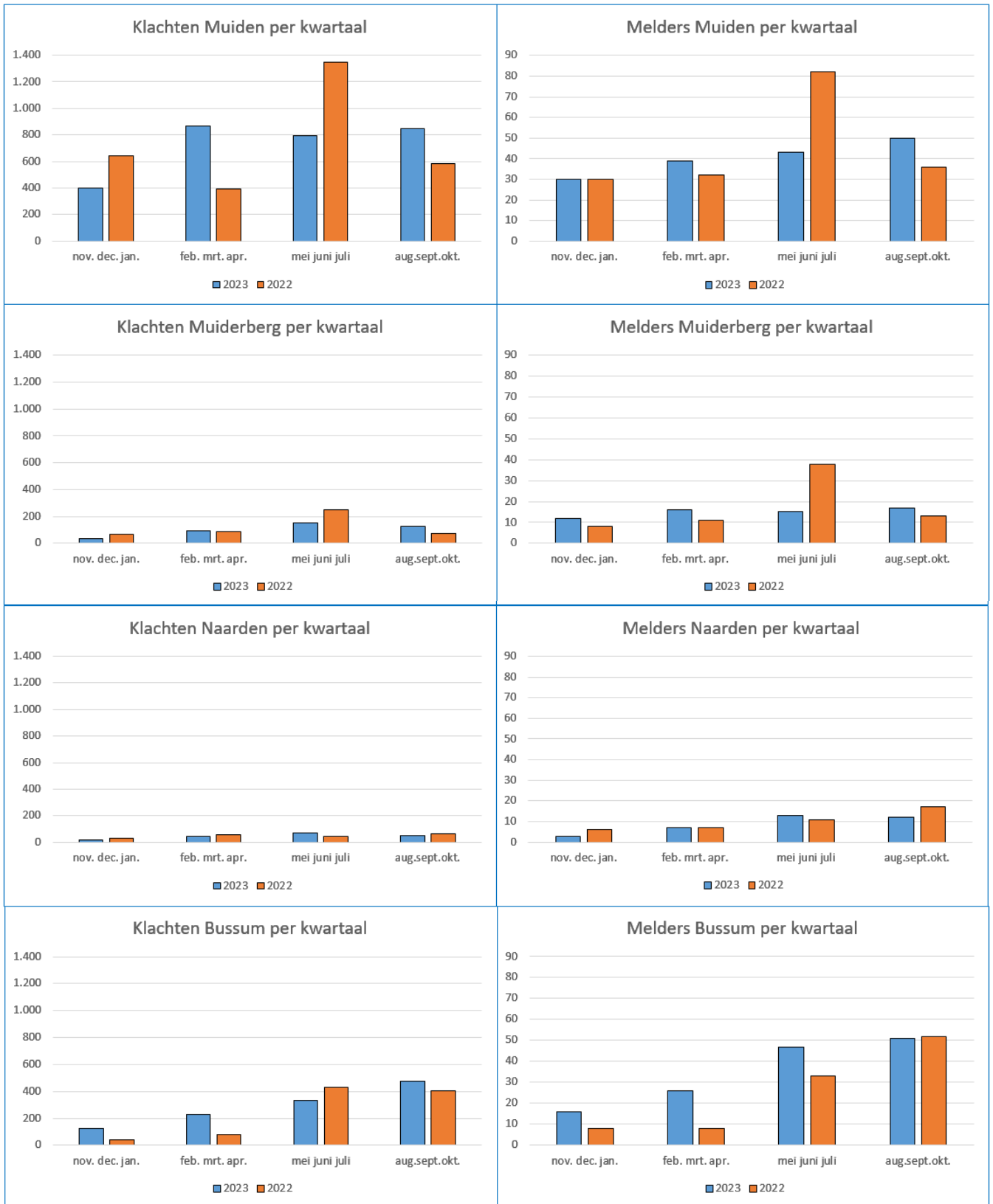
Een impressie van hoe de zonnegeluidswal eruit kan komen te zien.

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

Het is belangrijk dat de gemeente zich bij de uitvoering van de zonnegeluidswal rekenschap geeft van de impact die de weerkaatsing van het snelweggeluid op de zonnepanelen kan hebben in andere wijken die grenzen aan het A1 tracé, in het bijzonder de Keverdijk-Thijssepark-Vierhoven (KTV) buurt. In de tweede helft van 2023 heeft het bedrijf DGMR in opdracht van de gemeente op verschillende locaties metingen in de wijken Keverdijk en Thijssepark gedaan om de huidige geluidsniveaus van de A1 en de toerit (oude Rijksweg) te bepalen.

Minder Hinder Gooise Meren blijft de uitkomsten van de geluidmetingen en de mogelijke vervolgstappen actief volgen. De verwachting is dat er in het voorjaar van 2024 een besluit over de voortgang van Zonnegeluidswal project genomen zal worden door de gemeenteraad.

Bijlage 1 Klachten en melders Gooise Meren en buurgemeenten



Bijlage 2 Vliegbewegingen boven Gooise Meren 2023 en 2022 tot 4,5 km hoogte

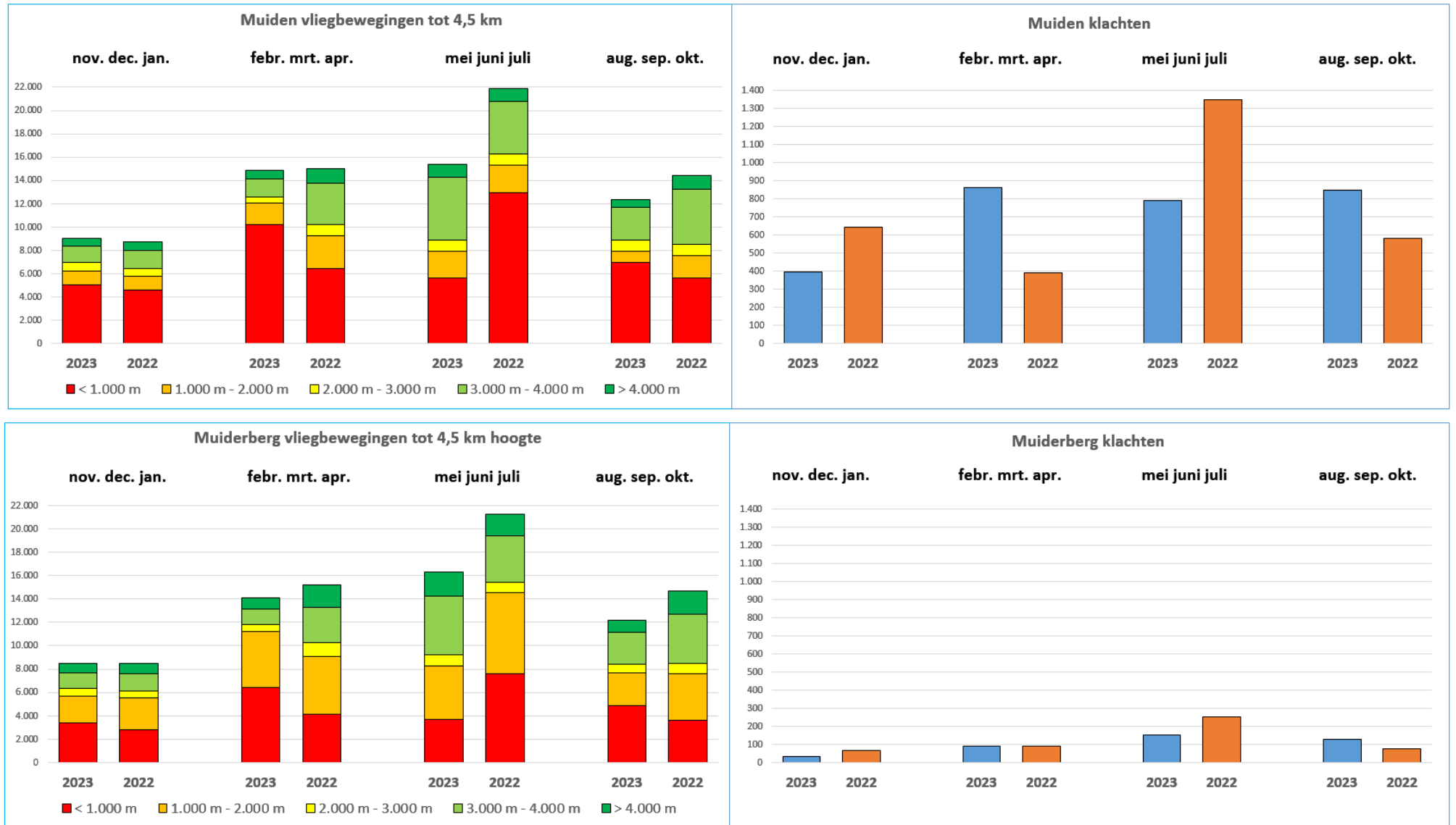
2023	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 m - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	51.672	3.452	533	142	36.845	14.827	27.849	6.244	3.150	11.208	3.221
Muiderberg	51.045	3.410	518	140	36.275	14.770	18.358	14.509	2.918	10.414	4.846
Naarden	29.666	847	357	81	15.179	14.487	2.957	10.568	5.736	6.895	3.510
Bussum	39.758	444	264	109	11.824	27.934	1.697	8.429	10.780	15.940	2.912

2022	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	60.052	3.598	509	165	40.981	19.071	29.604	8.283	3.469	14.368	4.328
Muiderberg	59.671	3.617	472	163	40.830	18.841	18.173	18.569	3.584	12.576	6.769
Naarden	32.189	1.104	346	88	15.577	16.612	1.634	11.870	5.907	7.401	5.377
Bussum	34.046	657	247	93	11.375	22.671	889	8.515	7.195	13.171	4.276

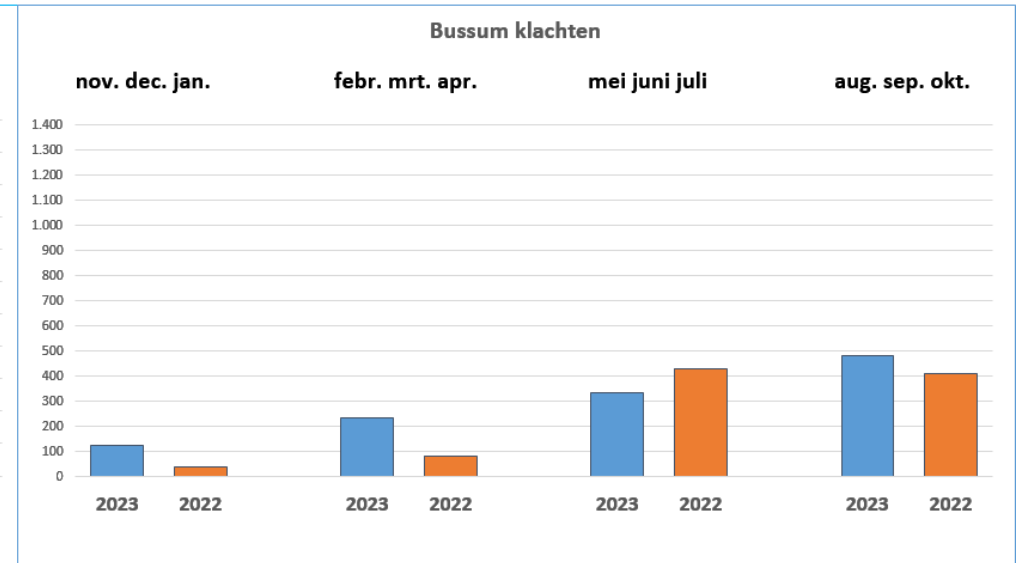
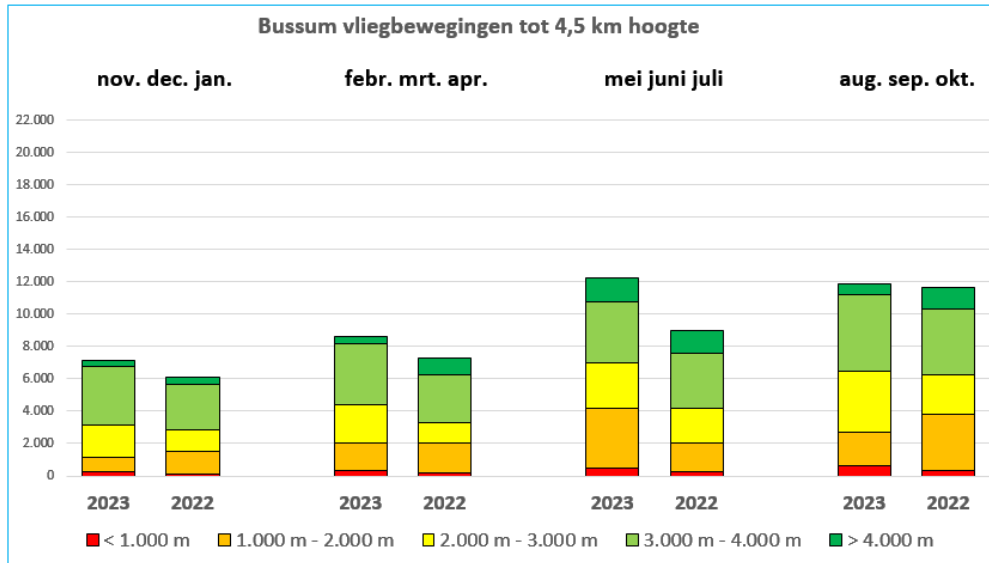
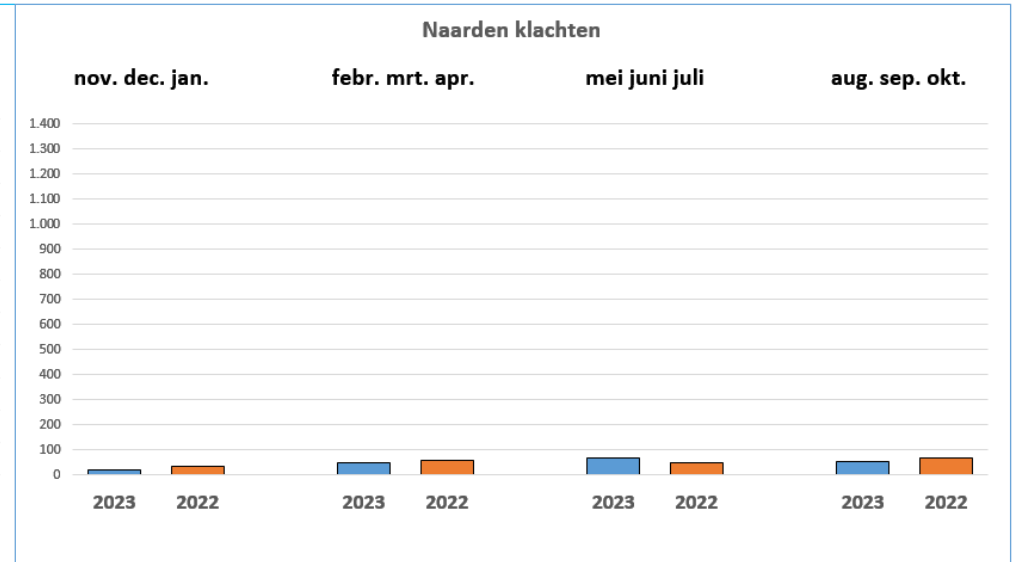
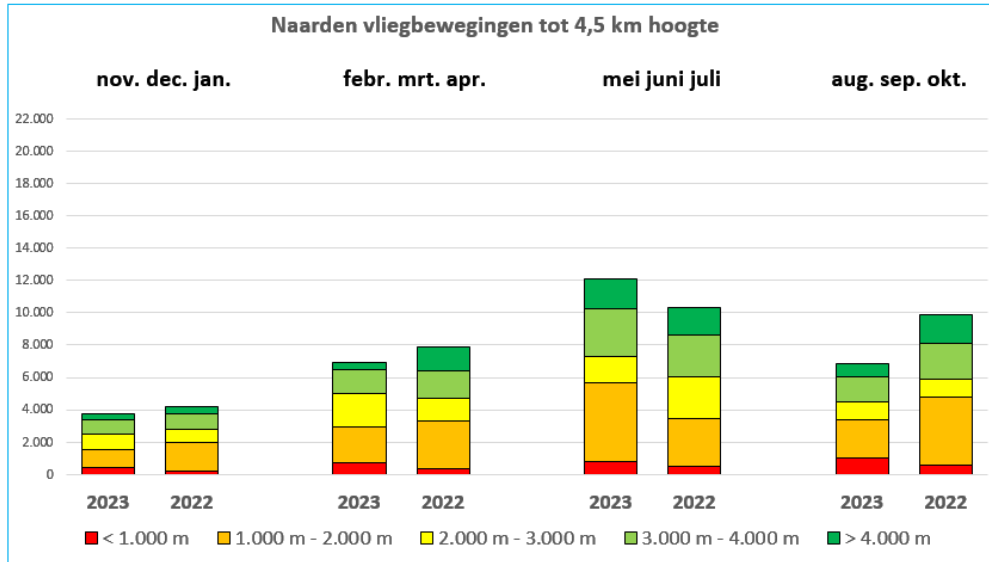
Toe- /afname 2023	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	-8.380	-146	24	-23	-4.136	-4.244	-1.755	-2.039	-319	-3.160	-1.107
Muiderberg	-8.626	-207	46	-24	-4.555	-4.071	185	-4.060	-666	-2.162	-1.923
Naarden	-2.523	-257	11	-7	-398	-2.125	1.323	-1.302	-171	-506	-1.867
Bussum	5.712	-213	17	16	449	5.263	808	-86	3.585	2.769	-1.364

Toe- /afname 2023	Totaal	Waarvan 's nachts	Hoogste aantal 24 u	Gemiddeld per dag	Dalend	Stijgend	< 1.000 m	1.000 m - 2.000 m	2.000 m - 3.000 m	3.000 - 4.000 m	> 4.000 m
Muiden	-14%	-4%	5%	-14%	-10%	-22%	-6%	-25%	-9%	-22%	-26%
Muiderberg	-14%	-6%	10%	-14%	-11%	-22%	1%	-22%	-19%	-17%	-28%
Naarden	-8%	-23%	3%	-8%	-3%	-13%	81%	-11%	-3%	-7%	-35%
Bussum	17%	-32%	7%	17%	4%	23%	91%	-1%	50%	21%	-32%

Vliegbewegingen over Gooise Meren Noord



Vliegbewegingen over Gooise Meren Midden en Zuid

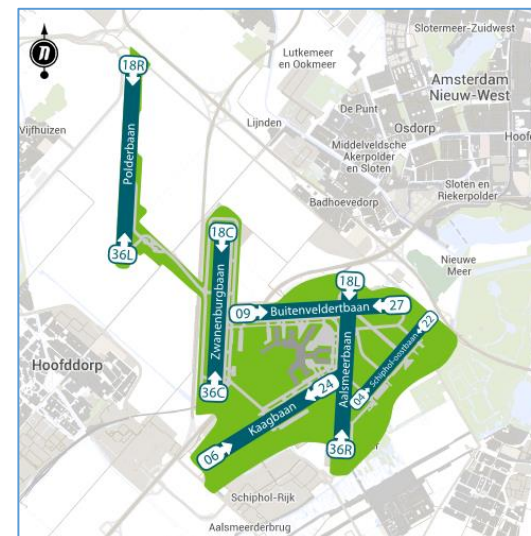


Bijlage 3 Vliegbewegingen Schiphol 2023 en 2022

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

Vliegbewegingen baan	2023			2022			Mutatie absoluut			Mutatie in %			Meest gehinderde gemeenten	
	landingen	starts	totaal	landingen	starts	totaal	landingen	starts	totaal	landingen	starts	totaal		
Helikopters		908	266	1.174	864	287	1.151	44	-21	23	5,1%	-7,3%	2,0%	
Schiphol Oostbaan	04	1.637	2.951	4.588	2.235	3.152	5.387	-598	-201	-799	-26,8%	-6,4%	-14,8%	
Kaagbaan	06	47.729	5	47.734	48.054	242	48.296	-325	-237	-562	-0,7%	-97,9%	-1,2%	Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Buitenveldertbaan	09	7	13.816	13.823	88	10.700	10.788	-81	3.116	3.035	-92,0%	29,1%	28,1%	Bussum, Laren, Eemnes
Zwanenburgbaan	18C	24.830	3.239	28.069	27.990	1.312	29.302	-3.160	1.927	-1.233	-11,3%	146,9%	-4,2%	
Aalsmeerbaan	18L	3	48.618	48.621	1	30.604	30.605	2	18.014	18.016	200,0%	58,9%	58,9%	Hilversum, Bussum, Laren
Kaagbaan	24	928	88.723	89.651	872	79.120	79.992	56	9.603	9.659	6,4%	12,1%	12,1%	Hilversum, Bussum, Laren
Aalsmeer/Kaagbaan		931	137.341	138.272	873	0	110.597	58	27.617	27.675	6,6%		25,0%	
Polderbaan	18R	93.116	0	93.116	68.520	0	68.520	24.596	0	24.596	35,9%		35,9%	
Schiphol Oostbaan	22	10.577	6.163	16.740	9.176	6.967	16.143	1.401	-804	597	15,3%	-11,5%	3,7%	
Buitenveldertbaan	27	24.785	587	25.372	28.586	1.972	30.558	-3.801	-1.385	-5.186	-13,3%	-70,2%	-17,0%	Muiden, Muiderberg, Weesp
Zwanenburgbaan	36C	3.438	13.689	17.127	6.243	21.058	27.301	-2.805	-7.369	-10.174	-44,9%	-35,0%	-37,3%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Polderbaan	36L	0	47.817	47.817	0	53.397	53.397	0	-5.580	-5.580		-10,5%	-10,5%	Muiden, Muiderberg ,Naarden, Bussum, Huizen
Zwanenburg/Polderbaan		3.438	61.506	64.944	6.243	74.455	80.698	-2.805	-12.949	-15.754	-44,9%	-17,4%	-19,5%	
Aalsmeerbaan	36R	18.072	0	18.072	15.998	1	15.999	2.074	-1	2.073	13,0%	-100,0%	13,0%	Muiderberg, Naarden, Bussum, Huizen
Totaal:		226.030	225.874	451.904	208.627	208.812	417.439	17.403	17.062	34.465	8,3%	8,2%	8,3%	

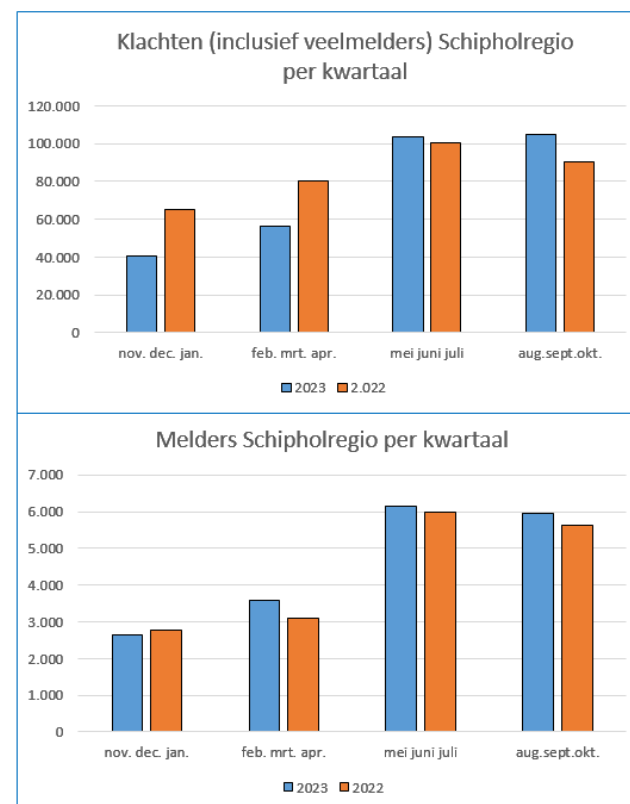
Vliegbewegingen baan	2023	2022	Mutatie	
			Aantal	%
Kaagbaan	137.385	128.288	9.097	7,1%
Polderbaan	140.933	121.917	19.016	15,6%
Totaal preferente banen	278.318	250.205	28.113	11,2%
Aalsmeerbaan	66.693	46.604	20.089	43,1%
Zwanenburgbaan	45.196	56.603	-11.407	-20,2%
Buitenveldertbaan	39.195	41.346	-2.151	-5,2%
Schiphol Oostbaan	21.328	21.530	-202	-0,9%
Totaal niet preferente banen	172.412	166.083	6.329	3,8%
Helikopters	1.174	1.151	23	2,0%
Totaal	451.904	417.439	34.465	8,3%



Bijlage 4 Klachten en melders Schipholregio

Kwartaal	Klachten (inclusief veelmelders)			
	2023	2.022	Bij/af	in %
nov. dec. jan.	40.742	64.924	-24.182	-37,2%
feb. mrt. apr.	56.492	80.027	-23.535	-29,4%
mei juni juli	103.375	100.198	3.177	3,2%
aug.sept.okt.	104.860	90.354	14.506	16,1%
Gem.	76.367	83.876	-7.509	-9,0%
Totaal	305.469	335.503	-30.034	-9,0%

Kwartaal	Melders			
	2023	2022	Bij/af	in %
nov. dec. jan.	2.652	2.763	-111	-4,0%
feb. mrt. apr.	3.591	3.106	485	15,6%
mei juni juli	6.162	5.998	164	2,7%
aug.sept.okt.	5.941	5.644	297	5,3%
Gem.	4.587	4.378	209	4,8%



Toelichting:

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

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