

Klankbordgroep Schiphol/A1/A6  
Minder Hinder

Behandeld door  
Gert-Jan Vreeke  
06-11356378  
g.vreeke@gooisemeren.nl

Onderwerp      Prestaties college Gooise Meren m.b.t. Schiphol

Datum 25 oktober 2024  
Pagina 1 van 4

Geachte Leden Klankbordgroep Schiphol A1 /A6; Minder Hinder en sympathisanten

De gemeente Gooise Meren en u als klankbordgroep Schiphol/A1/A6 trekken samen op als het gaat om de belangen van de inwoners van Gooise Meren met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Daarbij zijn onze rollen onderscheiden, maar in de regel aanvullend. U als klankbordgroep spoort ons aan om onze mogelijkheden als overheid ten volle te benutten en een actieve, het liefst activistische rol te spelen om de belangen van inwoners serieus te behartigen. In dat kader heeft u als klankbordgroep op 13 september 2023 tijdens een presentatie aan college en Raad, cijfers getoond over de omvang van het vliegverkeer boven Gooise Meren. U heeft de last getoond die dat bij onze inwoners veroorzaakt en bent ingegaan op wat we inmiddels weten van de gezondheidseffecten van geluidsoverlast en luchtvervuiling door vliegverkeer. U heeft aangegeven dat een lokale overheid niet machteloos is als het gaat om een halt toeroepen aan het veronachtzamen van onze 'landsbelangen' (een gezonde leefomgeving) ten overstaan van de 'luchtbelangen' (internationale verbondenheid en economie). Uw presentatie heeft ons nog meer doordrongen van de noodzaak om de ontwikkelingen rond luchthaven Schiphol kritisch te volgen. We zijn hierdoor nader gaan kijken hoe we als gemeente een goede bijdrage kunnen leveren aan het in balans brengen van de belangen van het vliegverkeer en die van een gezonde leefomgeving. In uw brief aan college en raad van september 2024 vraagt u aan het college en de raad van Gooise Meren aan te geven wat zij hebben gedaan om bij te dragen aan vermindering van de last van Schiphol. Met deze brief namens het college geven wij graag antwoord op uw vragen. Daarbij kunnen wij niet voor de Raad spreken en beperken we dit antwoord tot wat het college heeft gepresteerd. We gaan in op de volgende onderwerpen:

- Korte geschiedenis
- Verwachtingen
- Samenwerking BRS
- Geluidsmetingen
- Schone lucht akkoord
- Positie bepalen

#### *Geschiedenis van de bemoeienis van het college met ontwikkelingen luchtvaart*

De samenwerking tussen Minder Hinder en het college van Gooise Meren stamt uit 2016. U als Minder Hinder (toen: Actiegroep overlast Schiphol) – in een andere samenstelling – klopte bij het toenmalige college aan om namens inwoners mee te denken over de last van inwoners van Schiphol, en ook de A1

en de A6. Na enkele verkennende gesprekken heeft Minder Hinder de rol verworven om als klankbordgroep te functioneren. Gooise Meren was toen geen onderdeel van de overleggen rond Schiphol, namelijk de Omgevingsraad Schiphol- het overleg tussen overheden, bewoners, milieubeweging, bedrijfsleven en de luchtvaartsector - en de Bestuurlijke Regie Schiphol – het overleg tussen overheden in de ring rondom Schiphol. Die rol had Weesp, vanwege de ligging en de gehanteerde organisatievorm. Echter Weesp was niet een actief lid en ontbeerde ook de capaciteit om actief te worden op dit dossier. Weesp heeft deze rol daarom overgedragen aan Gooise Meren. Dat kon ook omdat Gooise Meren door de ligging van Muiden binnen de (geluids)contour van Schiphol lag, die deelname aan de Omgevingsraad en de BRS mogelijk maakt. Vanaf dat moment zijn er steeds afstemmingmomenten geweest tussen Gooise Meren en Minder Hinder. De Omgevingsraad is in 2023 en feitelijk overgegaan in de Maatschappelijk Raad Schiphol (MRS), het officiële adviesorgaan vanuit inwoners om advies uit te brengen aan de minister en Schiphol. Minder Hinder heeft als inwonersorganisatie een stevige rol verworven in dit geheel. Een en ander houdt in dat zowel Gooise Meren als Minder Hinder binnen officiële / geformaliseerde overlegorganen positie hebben verworven. Gooise Meren heeft haar invloed vooral in de bestuurlijke setting (de BRS) uitgeoefend, terwijl Minder Hinder naast de inbreng in de MRS ook een meer activistische rol op zich heeft genomen, ook naar de gemeente toe.

#### *Verwachtingen*

Gemeenten hebben geen directe zeggenschap over Schiphol. Niet over beleid, niet over maatregelen, en hebben geen positie als het gaat om handhaving op het vlak van geluid en luchtkwaliteit. Ook op het terreinen van bouwen in de nabijheid van de luchthaven kunnen gemeenten geen eigen keuze maken. Het Rijk, c.q. het kabinet en het ministerie van I en W, bepalen – binnen de grenzen van Europese wetgeving - welke koers Schiphol mag varen. Net als Minder Hinder constateren wij dat op het gebied van geluid, stikstof, CO<sub>2</sub> en schadelijke stoffen, er de nodige stappen gezet moeten worden. We zien regulering via passende (gezondheids)normen gekoppeld aan strenge handhaving als de te zetten stappen.

De invloed van gemeenten volgt de indirecte lijnen van politiek. Deze kan op een informele als op een meer formele wijze uitgeoefend worden. Informeel kunnen lokale politici hun landelijke partijgenoten aanspreken en proberen hen tot betere keuzes te brengen. Formeel kunnen gemeenten – net als inwoners – hun opvattingen op aspecten van beleid kenbaar maken via zienswijzen als er nieuw beleid wordt gemaakt. Gooise Meren en Minder Hinder hebben door deelname aan respectievelijk de BRS en de MRS invloed op het Rijk dat beleid maakt en regels vaststelt.

We noemen dit voorbehoud om aan te geven dat van de lokale overheid niet verwacht kan worden dat zij eigenstandig doorbraken op het gebied van geluidsoverlast en verbetering luchtkwaliteit in relatie tot vliegverkeer kan realiseren. De insteek van het college is daarom steeds geweest in te zetten op samenwerking. Door onderdeel te zijn van de BRS probeert het college van Gooise Meren invloed uit te oefenen op het Schiphol dossier.

#### *Samenwerking BRS*

De BRS heeft de positie verworven van een overlegpartner met het Rijk. Een belangrijke uitkomst van deze positie is dat Rijk en BRS de ontwikkeling rondom de luchthaven als aandachtsgebied hebben

aangemerkt door het als een NOVEX te bestempelen. (Een NOVEX is een gebied dat het Rijk heeft aangewezen als een deel van Nederland dat door haar bijzondere problematiek extra aandacht nodig heeft.)

De BRS is behalve gesprekspartner van het ministerie van I en W, gesprekspartners van Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), en biedt input voor maatregelen om geluidshinder te verminderen, maatregelen die met steun van de luchtvaartmaatschappij uitgevoerd worden.

De BRS heeft met genoemde partijen een aantal maatregelen gerealiseerd die bijdragen aan de vermindering van geluidshinder, waarvan dit de voornaamste zijn (andere mogelijkheden worden onderzocht):

- Planning baanonderhoud verbeteren
- Efficiënter landen bij verminderd zicht
- Startroutes en naderoutes optimaliseren
- Hoger aanvliegen polderbaan in de nacht
- Ontmoedigingsbeleid bepaalde vliegtuigen
- Investeren in stillere vliegtuigen
- Verbod op komst nieuwe airlines met lawaaiigere vliegtuigen

Een belangrijke ontwikkeling in dit verband is de conformatie aan de zogenaamde Balance Approach, dit is een vanuit Europa voorgesteld stelsel van regels dat hinder van vliegverkeer moet beperken. Nederland is het eerste land dat deze procedure op de schaal van een grote luchthaven doorloopt. Het is bedoeling dat de maatregelen die hieruit voortkomen een plek krijgen in het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit (LVB) waarover het Rijk medio maart 2025 een besluit wil nemen. Vooralsnog gaat het om de volgende beoogde maatregelen, die aansluiten op de bovengenoemde maatregelen:

- Schiphol duurder voor lawaaiige vliegtuigen
- Meer vliegtuigen vervangen door nieuwe vliegtuigen
- Weren lawaaiige toestellen in de nacht
- Minder vluchten. Daarbij wordt gedacht aan tussen de 475.000 en 485.000 vluchten
- Minder vluchten in de nacht (van 32.000 naar 27.000).

Zoals gezegd dienen deze maatregelen opgenomen worden het Luchthavenverkeersbesluit. Daarvoor moet het pakket eerste naar de Europese commissie, vervolgens neemt het kabinet een besluit zodat de maatregelen vastgelegd worden in wetgeving. De BRS en de MRS worden betrokken bij de maatregelen die definitief onderdeel worden van het LVB. Naast genoemde maatregelen is het plan om meer te sturen op milieunormen en te werken aan een nieuwe indeling van het luchtruim. Het realiseren van deze maatregelen is voor de betrokken partijen een grote inspanning. In hoeverre ze de beleefde hinder verminderen is nog onduidelijk. De BRS zal in ieder geval aansturen op verdergaande inspanningen en sturen op sterke reductie van de ervaren overlast.

Gooise Meren bespreekt de ontwikkelingen en stemt de input bij de BRS af met de gemeenten in de Regio Gooi en Vechtstreek. De ontwikkelingen van het vliegverkeer boven onze regio worden meer een meer een gedeeld thema. De samenwerking op dit vlak zal zich verder ontwikkelen.

### *Metingen geluid*

In onze regio ontbreekt een zogenaamd NOMOS-meetpunt, d.w.z. een vast meetpunt van luchthaven Schiphol dat de geluidsbelasting van Schiphol meet, zonder dat hieraan overigens juridische maatregelen aan gekoppeld zijn. Gooise Meren is samen met Hilversum in overleg om ook in onze Regio zo'n meetpunt te verwerven. Mocht dit weinig opleveren dan onderzoeken we graag met Minder Hinder of we dit zelf kunnen organiseren.

### *Schone lucht akkoord*

Gooi Meren is aangesloten bij het Schone lucht akkoord. Dit betekent dat er gericht gewerkt wordt aan maatregelen om de luchtkwaliteit in onze gemeente te verbeteren. De aansluiting bij dit akkoord betekent dat wij bestaande maatregelen in een integraal plan onderbrengen en onderling afstemmen, de luchtkwaliteit beter gaan monitoren en voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit subsidies kunnen aanvragen.

### *Positie bepalen*

Tenslotte zijn wij bezig om een position paper op te stellen en zoeken hiervoor de samenwerking met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek. In dit paper verwoorden we ons standpunt over de gewenste balans tussen luchtvaart en de leefomgeving. Zo'n positiebepaling biedt een basis om in de BRS vanuit een weloverwogen en door gemeenten gedragen positie mede sturing te geven aan besluiten in dit overleg. Het is voorts goed om middels zo'n positiebepaling aandacht te vragen voor de effecten van luchtverkeer op gebieden met toch enige afstand van luchthaven Schiphol. We zien dat ook in buurgemeenten zoals Hilversum en Laren de zorgen over het vliegverkeer toenemen. Door het position paper een regionaal karakter te geven, verwachten we meer impact op het debat over de ontwikkeling van de luchtvaart te kunnen hebben.

Met vriendelijk groet,

*GJ Vreeke*

Namens het college van Gooise Meren

Gert-Jan Vreeke  
Strategisch adviseur