Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	14 mei 2024
Portefeuille(s)	Lucht- en Zeehaven, Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling
Portefeuillehouder(s):	Hester van Buren, Reinier van Dantzig
Behandeld door	Economische Zaken en Cultuur, Directie-.en.managementadvisering.EZ@amsterdam.nl
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Bakker inzake schending van mensenrechten door de Nederlandse Staat ten aanzien van geluidshinder Schiphol

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 20 maart 2024 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van het lid Bakker inzake schending van mensenrechten door de Nederlandse Staat ten aanzien van geluidshinder Schiphol.

Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers
Op dinsdag 30 januari jl. vond een rechtszaak plaats van stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Nederlandse Staat. Vandaag, 20 maart 2024, gaf de rechtbank de omwonenden gelijk. De conclusie van de rechtbank is dat de Nederlandse Staat omwonenden van Schiphol jarenlang onvoldoende heeft beschermd tegen geluidhinder, wat in strijd is met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Onderzoek toont namelijk aan dat vliegtuiggeluid niet alleen hinderlijk is, maar ook dat langdurige blootstelling aan (vliegtuig)geluid serieuze gezondheidsrisico's met zich meebrengt. Dit kan leiden tot vermoeidheid, slaapgebrek, stress en een hogere bloeddruk wat de kans vergroot op (chronische) ziektes[1][2].

De uitspraak betekent dat het demissionaire kabinet (of een toekomstige nieuwe regering) ervoor moet zorgen dat de geluidsgrenzen binnen 12 maanden niet langer worden overschreden en dat er wordt ingegrepen (door het aantal vluchten direct terug te brengen) als dat wel gebeurt. Volgens de RBV zou de uitspraak er bovendien toe leiden dat er moet worden teruggevallen op geluidsregels uit 2008, regels die maximaal 400.000 vluchten per jaar zouden toestaan.

---

1 https://www.rivm.nl/geluid/over-geluid/effecten-van-geluid
2 https://eerlijkovervliegen.nl/feiten/geluidhinder/

De Partij voor de Dieren is benieuwd naar de reactie van het college ten aanzien van de gewonnen rechtszaak en vraagt zich af hoe Amsterdam zich, gezien de uitkomst van de rechtszaak, als activistisch aandeelhouder gaat inzetten om de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken en schending van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens te voorkomen.

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van Partij voor de Dieren, op grond van artikel 84 van het Reglement van orde gemeenteraad en raadscommissies Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:

1. Heeft het college kennisgenomen van de rechtszaak tegen de Nederlandse Staat gewonnen door stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder?[3]
2. Hoe beoordeelt het college de schending van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens door de Nederlandse staat? Hoe beoordeelt het college haar eigen aandeel in deze schending van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens?
3. Is het college het met de Partij voor de Dieren eens dat de economische schade, zoals gesteld door de landsadvocaat, in het niet staat bij de schending van mensenrechten door de Nederlandse staat? Zo nee, waarom niet?
4. Is het college het met de Partij voor de Dieren eens dat de WHO-normen voor geluidsbelasting gevolgd zouden moeten worden ten aanzien van Schiphol? Zo nee, waarom niet?
5. Hoe kijkt het college naar de eis van stichting RBV om terug te vallen op geluidsregels uit 2008 waarmee het aantal vliegbewegingen binnen een jaar terug moet worden gebracht naar 400.000 vluchten? Is dit een lijn die het college kan steunen? Zo nee, waarom niet?
6. Is het college bereid om het activistische aandeelhouderschap in te zetten om met Schiphol het gesprek aan te gaan over het binnen een jaar terugbrengen van het aantal vliegbewegingen naar maximaal 400.000 vluchten? Zo nee, waarom niet?
7. Wordt een dergelijk standpunt ook onderdeel van de Position Paper ten aanzien van Schiphol? Zo nee, waarom niet?

In 2017 is het Luchthavenindelingbesluit Schiphol gewijzigd. Met die wijziging zijn de mogelijkheden om nieuwbouw te realiseren in het ‘afwegingsgebied geluid’ rondom Schiphol wettelijk geregeld. Omdat het gaat om locaties waar ernstige hinder en/of slaapverstoring door luchtvaartlawaai kan optreden, is het belangrijk om die gezondheidsaspecten zorgvuldig te beoordelen bij de ontwikkeling van (vervangende) nieuwbouw, zo schrijft het college in het Actieplan Geluid[4]. Gezien het bovenstaande heeft de Partij voor de Dieren een aantal vragen.

8. Hoeveel woningen zijn er in de gemeente Amsterdam gebouwd in LIB 4 en LIB 5 sinds 2017? In welke wijken en buurten? Hoeveel en welke woningen in LIB 4 en LIB 5 staan er nog op de planning?
9. Welke signalen heeft het college ontvangen die erop wijzen dat bouwen binnen LIB 4 en LIB 5 geen schending van mensenrechten betreft in reeds gerealiseerde en nog te bouwen

3 https://www.parool.nl/amsterdam/rechter-nederland-schendt-mensenrechten-door-te-veel-vlieghinder-toe-te-staan-100-000-schipholvluchten-op-de-tocht~b9aee187/
4 https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1035978/actieplan_geluid.pdf

woningen? Hoe kijkt het college nu naar het uitgangspunt uit het Actieplan Geluid, zoals hierboven genoemd? Is dit volgens het college nog actueel?

10. Hoeveel Amsterdamse woningbouwplannen komen nu in gevaar door de uitspraak van de rechtbank? Indien de verwachte overschrijding van geluidsnormen bij aankomende woningbouwplannen worden beoordeeld als een schending van mensenrechten, is het college dan bereid om deze plannen te heroverwegen ten behoeve van de gezondheid van toekomstige inwoners? Zo nee, waarom niet?

Het college kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

1. Heeft het college kennisgenomen van de rechtszaak tegen de Nederlandse Staat gewonnen door stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder?[5]
   Ja.

2. Hoe beoordeelt het college de schending van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens door de Nederlandse staat? Hoe beoordeelt het college haar eigen aandeel in deze schending van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens?
   De Rechtbank Den Haag heeft geoordeeld dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de juiste, door het Europees Verdrag voor Rechten van de Mens (EVRM), vereiste belangenafweging te maken en door burgers onvoldoende rechtsbescherming te bieden tegen ernstige hinder en slaapverstoring. Het college is blij met deze heldere uitspraak. Het college heeft de Staat – samen met andere bestuurlijke partners in de BRS – er al lange tijd op gewezen op het ontbreken van adequate wet- en regelgeving ten aanzien van het vliegen op Schiphol en het gebrek aan rechtsbescherming dat hier het gevolg van is.

3. Is het college het met de Partij voor de Dieren eens dat de economische schade, zoals gesteld door de landsadvocaat, in het niet staat bij de schending van mensenrechten door de Nederlandse staat? Zo nee, waarom niet?
   Het college is van mening dat de maatschappelijke baten van een kleiner Schiphol in termen van aantal vluchten en uitstoot van vervuilende stoffen en geluid, groter zijn dan de economische kosten.

4. Is het college het met de Partij voor de Dieren eens dat de WHO-normen voor geluidsbelasting gevolgd zouden moeten worden ten aanzien van Schiphol? Zo nee, waarom niet?
   Nee. De WHO-richtlijnen zijn bedoeld als hulpmiddel voor beleidsmakers en andere (lokale) professionals om ervoor te zorgen dat gezondheid beter wordt meegenomen in het geluidbeleid. Het zijn geen normen of wettelijke waarden; het betreft gezondheidskundige adviezen, zonder dwingende juridische status. Het college is dan ook van mening dat de WHO-advieswaarden voor geluid niet in de plaats komen van

5 https://www.parool.nl/amsterdam/rechter-nederland-schendt-mensenrechten-door-te-veel-vlieghinder-toe-te-staan-100-000-schipholvluchten-op-de-tocht~b9aee187/

de vigerende geluidsnormen voor Schiphol. De WHO-richtlijnen kunnen wel doorwerking krijgen in het rijksbeleid voor de luchtvaart. In de brief van minister Harbers van 21 maart 2023 aan de Kamer[6] wordt nader ingegaan op de doorwerking van de WHO-richtlijnen geluid. Het gaat dan om politieke keuzes, waarin niet alleen het gezondheidsbelang wordt meegewogen, maar ook alle andere belangen die hierdoor geraakt worden.

De rechtbank heeft niet geoordeeld dat de WHO-richtlijnen gevolgd zouden moeten worden. De rechtbank heeft de Staat dan ook niet verplicht om de bestaande regelgeving aan te passen, maar om die te handhaven (en een praktische en effectieve vorm van rechtsbescherming voor burgers in leven te roepen).
De rechtbank heeft zelf ook opgemerkt dat bij de vaststelling van de WHO-richtlijnen primair met het gezondheidsbelang is rekening houden, terwijl de wetgever bij het bepalen van geluidnormen ook andere belangen dient mee te wegen.

5. Hoe kijkt het college naar de eis van stichting RBV om terug te vallen op geluidsregels uit 2008 waarmee het aantal vliegbewegingen binnen een jaar terug moet worden gebracht naar 400.000 vluchten? Is dit een lijn die het college kan steunen? Zo nee, waarom niet?
Het college is voor minder vluchten op Schiphol. Zoals bekend steunt het college het voornemen van het Rijk om de maximumcapaciteit terug te brengen naar 452.500 als eerste, noodzakelijke stap op weg naar een duurzame luchthaven die in balans met zijn omgeving is. Dit betekent onder andere dat omwonenden moeten worden beschermd tegen geluidsoverlast.

   De rechtbank heeft de Staat opgedragen binnen twaalf maanden de geldende wet- en regelgeving te handhaven en adequate rechtsbescherming te organiseren. Wij gaan er vanuit dat de Staat dit doet en zullen er op aandringen dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Het is wel zeer denkbaar dat Schiphol daartoe nog verder zal moeten krimpen dan 452.500 vluchten. Een schonere, stillere en meer duurzame luchthaven hangt niet alleen af van het maximum aantal vluchten. Daarom acht het college het op dit moment onverstandig om op dit moment een getal om een getal te noemen.

6. Is het college bereid om het activistische aandeelhouderschap in te zetten om met Schiphol het gesprek aan te gaan over het binnen een jaar terugbrengen van het aantal vliegbewegingen naar maximaal 400.000 vluchten? Zo nee, waarom niet?
Niet Schiphol maar het Rijk bepaalt de wet- en regelgeving waaraan het vliegen op Schiphol moet voldoen. Dus niet in de rol van aandeelhouder van Schiphol, maar in de rol van lokale overheid spreken wij regelmatig met het Rijk – in BRS-verband en 1-op-1 - over Schiphol en de gebreken in de wet- en regelgeving.

[6] Brief minister Harbers aan de Kamer van 21 maart 2023: https://open.overheid.nl/documenten/ronl-4aefc9422c10e2c9db435e14f642ef45943b80fd/pdf

7. Wordt een dergelijk standpunt ook onderdeel van de Position Paper ten aanzien van Schiphol? Zo nee, waarom niet?
   De Position Paper zal ook ingaan op de omvang van Schiphol in aantal vliegtuigbewegingen.

8. Hoeveel woningen zijn er in de gemeente Amsterdam gebouwd in LIB 4 en LIB 5 sinds 2017? In welke wijken en buurten? Hoeveel en welke woningen in LIB 4 en LIB 5 staan er nog op de planning?
   Sinds 2017 tot 2024 is de bouw gestart van 114 woningen LIB4 en van 7.807 woningen in LIB5 gebied. Er staan in de planning nog 53 woningen in LIB4 en 13.474 woningen in LIB5 gebied. Voornamelijk in stadsdeel Nieuw West, maar ook in Zuid en Zuidoost.

9. Welke signalen heeft het college ontvangen die erop wijzen dat bouwen binnen LIB 4 en LIB 5 geen schending van mensenrechten betreft in reeds gerealiseerde en nog te bouwen woningen? Hoe kijkt het college nu naar het uitgangspunt uit het Actieplan Geluid, zoals hierboven genoemd? Is dit volgens het college nog actueel?
   Het college heeft geen signalen ontvangen die erop wijzen dat bouwen binnen LIB4 en LIB5 schending van mensenrechten betreft.

   Het vonnis van de rechtbank impliceert niet dat het realiseren van woningen in geluidbelaste gebieden een schending van mensenrechten oplevert. De rechtbank stelt uitsluitend dat de Staat het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) schond omdat de wet niet wordt gehandhaafd, er geen juiste balans was in de weging van verschillende belangen en er geen praktische en effectieve rechtsbescherming wordt geboden.

   In het Actieplan Geluid Amsterdam 2020-2023 heeft het college aangegeven "*dat het belangrijk om die gezondheidsaspecten zorgvuldig te beoordelen bij de ontwikkeling van (vervangende) nieuwbouw. Het Raadsbesluit van 5 juli 2017 geeft hiervoor de kaders. In dit besluit staat hoe rekenschap moet worden gegeven van bouwen binnen de geluidscontouren van Schiphol, met name de 20 Ke-zone (LIB5).*"

   Zoals bij de beantwoording van vraag 4 is aangegeven zijn de advieswaarden van de WHO voor geluid geen normen of wettelijke waarden. Het genoemde kader is nog actueel en behoeft geen aanpassing.

10. Hoeveel Amsterdamse woningbouwplannen komen nu in gevaar door de uitspraak van de rechtbank? Indien de verwachte overschrijding van geluidsnormen bij aankomende woningbouwplannen worden beoordeeld als een schending van mensenrechten, is het college dan bereid om deze plannen te heroverwegen ten behoeve van de gezondheid van toekomstige inwoners? Zo nee, waarom niet?
    De WHO-richtlijnen gelden niet als geluidsnormen. Er is dan ook geen sprake van een overschrijding van geluidsnormen bij de Amsterdamse woningbouwplannen. Ook voor het handelen van de gemeente Amsterdam geldt dat er voldaan moet worden aan de wet en dat alle relevante belangen op een juiste wijze afgewogen moeten worden.

Op grond van de huidige wetgeving, maar ook in het kader van de bestuurlijke afspraken ‘wonen-vliegen’ is woningbouw toegestaan onder voorwaarden. Amsterdam dient voldoende ‘rekenschap’ te geven dat bouwen in LIB4 en LIB5 potentieel geluidhinder kan opleveren. Daarom wordt bij de uitwerking van woningbouwplannen de principes van geluidadaptief bouwen zo veel mogelijk toegepast. Met stedenbouwkundige en bouwtechnische maatregelen kan hinder door luchtvaartgeluid enigszins beperkt worden. Ook worden toekomstige bewoners vooraf expliciet geïnformeerd over het feit dat ze een geluidbelast gebied gaan wonen. Het vooraf bewust worden van dat feit biedt geïnteresseerde bewoners de kans een keuze te maken, hetgeen helpt bij de acceptatie van het geluid.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven

Reinier van Dantzig
Wethouder Woningbouw en Stedelijke Ontwikkeling