



College van B&W

Uw contact W. Wieffering

T (020) 540 42 92

F (020) 540 45 59

gemeente@amstelveen.nl

AAN

Henk Stoffels, ChristenUnie Amstelveen, Gert-Jan Slump, GroenLinks, Yaron van Koningsveld, BVNL, Kitty Huisman, bbA, Emiel Sjaardema, 50Plus

Postbus 4, 1180 BA Amstelveen

Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Datum 16 mei 2023

Uw brief van 3 april 2023

Ons kenmerk D23-123757

Betreft Schriftelijke vragen van CU – GroenLinks – BVNL – bbA en 50 Plus over Schiphol

Geachte heer Stoffels, heer Slump, heer van Koningsveld, mevrouw Huisman en heer Sjaardema,

Op 3 april 2023 heeft u ons, op grond van artikel 44 Reglement van orde voor de raad van Amstelveen 2022, schriftelijke vragen gesteld over Schiphol. In deze brief gaan wij in op de door u gestelde vragen (cursief) met daaronder onze beantwoording. Graag verwijzen wij u ook naar onze brief van 24 april 2023 waarin wij aan u hebben aangekondigd de beantwoordingstermijn van 30 dagen niet te behalen.

Inleiding:

Naar aanleiding van het raadswerkbezoek aan Schiphol 16 december 2022, actuele landelijke ontwikkelingen, recente onderzoekspublicaties, gesprekken met bezorgde Amstelveners, antwoorden op eerdere schriftelijke vragen en het stadsgesprek over Schiphol 7 maart 2023, zijn bij een aantal raadsleden vragen gerezen over de aanwezigheid van Schiphol en de bijbehorende consequenties voor Amstelveen. Onderstaande tekst bestaat uit een bloemlezing van binnen de raad verzamelde vragen (fracties: ChristenUnie, GroenLinks, BBA, 50PLUS en BvNL). Achtereenvolgens betreft het: geluidsmeetpunten, experimenteer-regeling, uitstoot ultrafijn stof, uitstoot zeer zorgwekkende stoffen en algeheel afsluitende vragen.

Geluidsmeetpunten

Tijdens het Stadsgesprek werd gesproken over en verwezen naar de binnen Amstelveen aanwezige geluidsmeetpunten. Er zijn (voor zover wij weten) twee geluidsmeetpunten van SensorNet, waarvan één op de Bourgondischelaan. Dit is het enige geluidsmeetpunt in de buurt van de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan. Betreffend geluidsmeetpunt schijnt al sinds half november 2022, als gevolg van een stroomafsluiting, buiten gebruik te zijn. Dit blijkt uit een mailwisseling d.d. 6 februari 2023 tussen Kitty Huisman (BBA) en mevrouw Witteman (adviseur Geluid en Lucht). Zeker nu de Buitenveldertbaan zeer frequent wordt ingezet met het groot onderhoud aan de Zwanenburgbaan, een ongewenste situatie.

Ander punt van zorg is de situering van het geluidsmeetpunt Bourgondischelaan. Deze staat niet direct onder de aanvliegroute, waardoor de geluidsmetingen waarschijnlijk minder zuiver zijn. Een alternatief is wellicht bij buurthuis Villa Randwijck, welke wel direct onder de aanvliegroute is gelegen.





1. *Vragen geluidsmeetpunten:*

- a) *Wie houdt binnen de gemeente toezicht op het in bedrijf zijn van de geluidsmeetpunten?*
- b) *Wat is de reden dat geluidsmeetpunt Bourgondischelaan nog steeds buiten gebruik is?*
- c) *Kunt u er zorg voor dragen dat het geluidsmeetpunt op zeer korte termijn weer in gebruik wordt genomen?*
- d) *Is de wethouder bereid om te onderzoeken of de huidige situering van de Amstelveense geluidsmeetpunten optimaal is? Op basis van welke criteria wordt verplaatsing en/of toevoegen van meetpunten overwogen?*

1 a t/m d De gemeente houdt toezicht op het in bedrijf zijn van de geluidsmeetpunten. Het meetpunt Bourgondischelaan is tijdelijk buiten gebruik door een onderbroken stroomvoorziening en een defect als gevolg van eerdere weersomstandigheden. Reparatie van het meetsysteem is al in gang gezet. Naar verwachting is het einde van de levensduur van het meetpunt in zicht. De inzet van de gemeente is dan om een nieuw meetpunt te plaatsen. Ingezet wordt dan op een systeem dat vergelijkbaar is met de Nomos-metingen vanuit Schiphol. De raad zal betrokken en/of geïnformeerd worden.

Voor meer informatie over Nomos:

zie https://noiselab.casper.aero/ams/#page=n_over_nomos

Experimenteer-regeling

Vorig jaar besloot het kabinet dat het maximumaantal vluchten op Schiphol teruggaat van 500.000 naar 440.000 per jaar. Minister Harbers wil uitzoeken of de geluidsoverlast van Schiphol verminderd kan worden, zonder dat het economisch belang wordt geschaad. Als het voorgenomen experiment slaagt, zouden er toch meer vluchten per jaar mogelijk zijn dan eerder was besloten. Deze 'experimenteer-regeling' kwam tijdens het Stadsgesprek in P60 ook ter sprake. Meerdere aanwezigen waren bezorgd over een toename van geluidsoverlast als gevolg van de experimenteer-regeling. Het college ziet en benoemt de risico's van de experimenteer-regeling in de (samen met 'Bestuurlijke Regie Schiphol' (BRS) opgestelde) zienswijze naar minister Harbers van 21 maart 2023. De dagelijkse realiteit van de omwonenden die bescherming zoeken tegen de overlast en het gebrek aan perspectief dat hen geboden kan worden, zijn elementen uit de zienswijze. De tussentijdse evaluatiemomenten en -indicatoren en het toetsingskader voor een eventuele verlenging van de experimenteerregeling zijn niet aanwezig/openbaar gemaakt door de minister. Het karakter van een experiment kan hiermee vervallen tot vrijbrief tot ongehinderde groei van vluchten en daarmee overlast. Ook BRS is dit opgevallen en vraagt hiernaar in de zienswijze. In de brief van 23 februari 2023 vraagt het college aan de minister of er ook gemeten en gemonitord zal gaan worden in de voorgestelde experimenteer-regeling.

Het economische belang van Schiphol weegt zwaar. Dit werd afgelopen 21 maart in een, door KLM en 14 andere luchtvaartmaatschappijen aangespannen kort geding, nogmaals duidelijk. Volgens de rechter kon de zitting in het Guinness Book of Records worden opgenomen vanwege het zeer grote aantal aanwezige advocaten en lobbyisten.¹ Het risico bestaat dat bij vasthouden aan verlaging van het aantal vluchten, de drang naar behoud van capaciteit, kan leiden tot het in gaan zetten van grotere en daarmee vervuilerder en geluidsonvriendelijker toestellen. Het voornemen van minister Harbers om een vierde aanvliegroute naar Schiphol te openen (om vliegverkeer naar Schiphol via Zuid/Zuidoost Europa via oostzijde aan te laten

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/03/21/kort-geding-tegen-de-staat-over-krimp-van-schiphol-29-advocaten-en-heel-veel-technische-details-a4160102>



vliegen)², stemt net als de experimenteerregeling, het kort geding en het risico om zwaardere toestellen in te zetten, weinig hoopvol.

2. Vragen experimenteerregeling:

a) Worden (na aanvang van de experimenteer-regeling) in Amstelveen de effecten van Schiphol gemonitord? Zo ja, wordt alleen de geluidshinder (met kapot en scheef geplaatste meetapparatuur - zie vraag 1) geregistreerd, of wordt ook de luchtkwaliteit gemonitord (zie vraag 3, 4)?

2a Ten aanzien van monitoring geluidshinder verwijzen wij naar onze reactie op de experimenteerregeling: zie

<https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item//01d4f600-995d-4b90-b1c5-32b935e64212>

De experimenteerregeling gaat niet over luchtkwaliteit, zie

https://www.internetconsultatie.nl/experimenteerregeling_schiphol/b1 voor meer informatie.

b) Wie is er verantwoordelijk voor het monitoren van de geluidshinder en de luchtkwaliteit? Waarom vraagt het college dit aan het rijk en neemt het niet zelf een onafhankelijke partij en/of metende inwoners (zie 3c) in de arm?

2b Ten aanzien van geluid wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2a.

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt verwezen naar het antwoord op vraag 3.

De gemeente is voornemens om, op basis van het coalitie-akkoord, verdere invulling te geven aan de aan de in deze vraag genoemde thema's.

c) Is in deze belangenstrijd, met een groot 'leger' van advocaten en lobbyisten aan de zijde van de luchtvaart, Amstelveen een speler van enig gewicht welke gehoord/gezien wordt? Zo ja, waaruit is dat herleidbaar? Zo niet, welke stappen is de wethouder bereid te nemen om hier iets substantieels aan te veranderen?

2c De gemeente is aangesloten bij de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol), dit is het samenwerkingsverband van 56 gemeenten en 4 provincies in de Schipholregio. Het doel van de BRS is om de belangen van de regio te behartigen als het gaat om de ontwikkeling van de luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. Daarnaast voert de gemeente gesprekken met Schiphol. Wij attenderen u op het achtpuntenplan van Schiphol, waarin de Amstelveense belangen goed zijn meegenomen.

Voor info over de BRS: zie https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Bestuurlijke_Regie_Schiphol

Voor info over het achtpuntenplan van Schiphol:

zie <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-gaat-het-stiller-schoner-en-beter-doen-nachtsluiting-verbod-op-privejets-en-mensen-centraal/>

Zie, ten slotte, ook het antwoord op vraag 5a.

² <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/d66-en-cu-bezorgd-over-aanvliegroute-over-gelderland-en-utrecht>



d) Welke maatregelen zal en/of kan het college zelf treffen als op termijn blijkt dat de afgedwongen verlaging van het aantal vluchten gerealiseerd zal worden door het inzetten van grotere en daarmee vervuilerder/geluidsonvriendelijker toestellen, of wanneer de vierde aanvliegroute in gebruik wordt genomen?

2d Als deze situatie zich zou voordoen, is voor de gemeente de BRS het instrument om, gezamenlijk met de BRS-partijen, maatregelen te bespreken. Waar nodig doen wij eigenstandige acties om de belangen van de Amstelveense inwoners te dienen. Ten aanzien van de vierde aanvliegroute worden wij via de BRS op de hoogte gehouden. Wij zullen een zienswijze indienen op het moment dat de vierde aanvliegroute openstaat voor consultatie.

Ultrafijn stof

Tijdens het stadsgesprek schetste een inwoner het beeld van buiten sportende jeugd onder de aanvliegroute. De inwoner uitte zijn zorgen over de consequenties die dit zou hebben voor de gezondheid van deze jonge sporters. Er werd in het stadsgesprek verwezen naar de metingen van de concentraties fijnstof in de buitenlucht. Het RIVM meet met professionele apparatuur de luchtkwaliteit op zo'n 80 locaties in Nederland. Deze meetresultaten worden in een rekenmodel gestopt en op basis daarvan wordt het landelijke luchtmeetnet gepubliceerd (gemeten stoffen: fijnstof, ozon en stikstofdioxide). Inwoners van enkele grotere steden hebben het voordeel dat zij daarnaast nog een professioneel opgezet lokaal netwerk kunnen raadplegen, zoals Eindhoven met AiREAS en Nijmegen met Smart Emission. Het voordeel van zo'n lokaal netwerk is dat op basis van de vele sensoren op een beperkt gebied nauwkeuriger uitspraken over de werkelijk gemeten luchtkwaliteit ter plekke kunnen worden gegeven. Voor wie gedetailleerd wil weten wat de luchtkwaliteit is in eigen woonplaats, woonwijk of straat moet meestal zelf aan de slag gaan. Door zelf de luchtkwaliteit te meten met sensoren hebben inwoners een beter inzicht in wat zij werkelijk inademen³. Wanneer metende inwoners hun data delen ontstaat er een meer betrouwbare dataverzameling. Burgers kunnen zo heel goed bijdragen aan de wetenschap, dit wordt Citizen Science⁴ genoemd. Het meten van ultrakleine deeltjes blijkt zeer lastig, omdat ze met een omvang van enkele nanometers moeilijk te detecteren zijn.

Het RIVM heeft juni 2022 een onderzoeksrapportage⁵ gepubliceerd over de gezondheidseffecten als mensen korte en langere tijd ultrafijn stof inademen. De onderzoekers hebben onder andere gekeken naar de sterfgevallen in 31 gemeenten die vallen binnen een straal van 50 kilometer rond Schiphol en dit vergeleken met gebieden waar sprake is van een lagere uitstoot. De onderzoekers achten het waarschijnlijk dat er een verband is tussen langdurige blootstelling aan ultrafijn stof van vliegverkeer en overlijdens door het hart- en vaatziekten. In gebieden met hoge concentraties gebruiken mensen vaker medicijnen tegen hartaandoeningen dan in gebieden met lage concentraties. Verder heeft blootstelling aan ultrafijn stof bij zwangeren mogelijk een nadelig effect op de ontwikkeling van ongeboren kinderen en zijn er meer vroeggeboorten. De rapportage spreekt van "mogelijk" omdat er ook andere interveniërende variabelen kunnen zijn. Uitkomst van het onderzoek is daarmee niet onomstotelijk causaal, maar geeft volgens het rapport aanleiding om de gezondheidseffecten op inwoners te blijven monitoren (te monitoren gezondheidseffecten: het ademhalingsstelsel, effecten op hart- en vaatstelsel, metabole effecten, geboorte-uitkomsten, effecten op het zenuwstelsel (waaronder psychische gezondheid), en algemene gezondheid (waaronder totale sterfte).

³ <https://houtrookvrij.nl/zelf-meten/>

⁴ <https://samenmeten.nl/citizen-science>

⁵ Gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol Integraal rapport, RIVM, juni 2022.



3. Vragen ultrafijn stof:

a) Waar/hoe wordt de Amstelveense luchtkwaliteit gemeten?

3a Op 12 plekken in Amstelveen worden metingen gedaan naar de hoeveelheid stikstofdioxiden in de lucht. De metingen worden sinds begin 2021 (volgend op een motie 'gezonde lucht', 10 juli 2019) uitgevoerd door Palmes diffusiebuisjes. De maandelijkse meetwaarden zijn terug te vinden op deze site: [Luchtmeetnet.nl](https://luchtmeetnet.nl). De metingen met de Palmes buisjes zijn aanvullend op de landelijke modelberekeningen en metingen van het RIVM. Aangezien er in de gemeente geen vast luchtmeetstation aanwezig is, is eerder onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om aanvullend op het landelijk luchtmeetnetwerk een eigen meetnet op te zetten. Op 18 juli 2018 heeft de raad besloten om geen eigen meetnet in Amstelveen op te zetten. Op basis van het onderzoek is gebleken dat de metingen complex zijn en dat er hoge kosten aan verbonden zijn. [Meten van luchtkwaliteit \(amstelveen.nl\)](https://www.amstelveen.nl/onderzoek-en-metingen/luchtkwaliteit)

b) Zijn de metingen van de luchtkwaliteit in Amstelveen valide voor de algehele luchtkwaliteit? Wordt bijvoorbeeld ook het *ultrafijn stof* door de meetapparatuur waargenomen? Maakt Amstelveen onderdeel uit van een professioneel opgezet lokaal netwerk, zoals Eindhoven met AiREAS en Nijmegen met Smart Emissio?

3b Ultrafijnstof wordt niet gemeten in Amstelveen (alleen berekend). Technologische ontwikkelingen zijn echter in opmars en wellicht dat er in de toekomst wel goedkopere sensoren beschikbaar zijn om fijn stof te meten. Amstelveen maakt geen deel uit van een professioneel opgezet lokaal netwerk.

c) Mocht de Amstelveense luchtkwaliteit nu alleen nog *berekend* worden (aan de hand van de RIVM modellen). Wat kan het college doen om te gaan starten met *meten*? Zou het stimuleren van participatie onder inwoners (met voorlichting, subsidie, expertise) tot 'citizen science' uitkomst kunnen bieden? Worden de genoemde zes typen gezondheidseffecten in Amstelveen structureel gemonitord en afgezet tegenover een vergelijkbare gemeente welke gelegen is in een gebied met een lagere ultrafijn stofconcentratie? Zo ja, kunnen de resultaten hiervan gedeeld worden met de raad? Zo niet, waarom worden deze niet gemeten en/of vergeleken?

3c Citizens science is een onderwerp dat in het kader van Schone Lucht Akkoord (SLA) onderzocht wordt. Als Amstelveen structureel negatief afwijkt dan gaat Amstelveen in gesprek met de veroorzakende partij(en) over beheersmaatregelen. Tevens wordt verwezen naar het antwoord op vraag 3a.

d) Welke beheersmaatregelen kunnen worden getroffen als Amstelveen structureel negatief afwijkt op de uitkomsten van de gezondheidseffectmetingen?

3d Beheersmaatregelen op lokaal gebied worden genomen in kader van het Schone Lucht Akkoord.



Uitstoot zeer zorgwekkende stoffen

Schiphol stoot meer gevaarlijke stoffen uit dan alleen de (ultra)fijn stof, ozon en stikstofdioxide - genoemd in vraag drie. Via een beroep op de Wet Open Overheid, zijn januari 2023 interne stukken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat openbaar gemaakt door het NRC⁶. Hieruit blijkt dat Schiphol voor het grootste deel van de emissies niet hoeft te voldoen aan de regels voor 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS)⁷. Dit kan omdat de bewegingen van vliegtuigen op de luchthaven zelf vallen onder de Wet Luchtvaart. Hierin staan geen regels voor de uitstoot die veroorzaakt wordt tijdens het taxiën, opstijgen en landen. Deze activiteiten zijn goed voor 99,9% van de totale uitstoot van Schiphol. Omdat Schiphol in tegenstelling tot andere bedrijven niet verplicht is een rapportage over hun uitstoot in te dienen bij de Omgevingsdienst, moet het RIVM de vervuiling door Schiphol schatten. Volgens die schattingen stootte Schiphol in 2020 ruim 20.000 kilo formaldehyde uit, een stof die mogelijk kankerverwekkend is. Bij de nummer twee, steenwolproducent Rockwool in Roermond, komt minder dan de helft van de uitstoot van Schiphol vrij. Ook kwam er op Schiphol naar schatting ruim 2.900 kilo kankerverwekkend benzeen vrij. Schiphol stoot daarmee vermoedelijk iets meer benzeen uit dan staalproducent Tata Steel in IJmuiden.

In het kader van de Amstelveense volksgezondheid is de uitkomst van het WOO-onderzoek zorgwekkend te noemen. Amstelveners weten niet aan welke concentraties potentieel zeer gevaarlijke stoffen zij blootgesteld zijn. Preventie en aanpak zijn niet mogelijk op het moment dat er geen kennis is van de aard en mogelijk impact van alle uitstoot van Schiphol.

PFOS (onderdeel van de PFAS-familie) wordt eveneens vermeldt op de ZZS-lijst. PFAS verdwijnt niet meer uit het milieu, stapelt op en is zeer schadelijk voor (ongeboren) mens en milieu.

24 oktober 2022 heeft ChristenUnie Amstelveen schriftelijke vragen gesteld over met PFOS vervuilde grond op Schiphol en mogelijke toepassing van vrijkomende gronden in Amstelveen. In de beantwoording geeft het College aan dat toegepaste grond voldoet aan de normen gesteld door de Omgevingsdienst Noord-Holland. Hierin verwees het college naar lokale regelgeving uit 2020. Echter heeft de Provincie Noord-Holland in 2022 een besluit genomen tot vaststelling van de Beleidsregel PFAS Noord-Holland⁸.

4. Vragen uitstoot zeer zorgwerkende stoffen:

a) Worden concentraties van ZZS-lijst stoffen in Amstelveen in lucht/ bodem/ grondwater/ oppervlaktewater gemeten? Zo ja, aan welke gemeten (niet geschatte) concentratie ZZS-lijst stoffen worden Amstelveners blootgesteld? Zo nee, is het college bereid een meetsysteem in te richten om dergelijke concentraties inzichtelijk te maken?

4a Nee, deze worden niet in lucht gemeten. Wat betreft bodem: Sinds de ontstane extra aandacht omtrent PFAS (2018) wordt PFAS vrijwel standaard gemeten in (water)-bodemonderzoeken die worden uitgevoerd door de overheid en marktpartijen. Uitgevoerde bodemonderzoeken zijn te vinden op deze [website](https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/770c07b7-51f7-455d-92c0-fe8c0b7733a7), inclusief kaartbeelden: [kaart](https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/770c07b7-51f7-455d-92c0-fe8c0b7733a7). Zie daarnaast ook <https://amstelveen.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/770c07b7-51f7-455d-92c0-fe8c0b7733a7>

Omdat PFAS dus al worden bijgehouden, is er geen apart meetsysteem voor grond en grondwater nodig. Metingen van PFAS in oppervlaktewater worden uitgevoerd door de waterschappen. De gemeente beschikt niet over deze gegevens.

Het huidige (lucht)meetnet moet worden uitgebreid, zowel met extra meetpunten

⁶ <https://www.bnnvara.nl/joop/artikelen/schiphol-vrijgesteld-van-milieuwetgeving-en-mag-onbeperkt-schadelijke-stoffen-uitstoten>

⁷ <https://rvs.rivm.nl/onderwerpen/zeer-zorgwekkende-stoffen>

⁸ Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 20 december 2022, nr. 1948319/1948428, tot vaststelling van de Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2022



in Amstelveen als voor meer stoffen zoals VOS. Wij zijn van mening dat de kosten moeten worden gedragen door de veroorzakende partijen (de vervuiler betaalt).

b) Zijn er recente bodem- en waterrapporten beschikbaar van de mate van verontreiniging van specifiek het water en/of de grond in de Poel en/of het Amsterdamse Bos? Zo ja, kan de wethouder deze aan de raad toesturen?

4b Zoals hiervoor gesteld worden PFAS sinds 2018 standaard gemeten in waterbodemonderzoeken door waterschappen, zoals het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze onderzoeken zijn niet bij de gemeente beschikbaar. Er is door de gemeente wel een waterbodemonderzoek uitgevoerd voor de Kleine Poel, dat is ook via deze [website](#) te vinden is.

c) Is inzichtelijk in welke mate en op welke locaties het saneringscriterium voor bodem en/of grondwater ten aanzien van PFOS, PFOA en overige PFAS (en/of overige ZZS) wordt overschreden conform o.a. het Besluit van Gedeputeerde Staten 2022?

4c Het inzicht is op [kaart](#) van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied beschikbaar maar niet actueel. De beschikbare meetgegevens worden in de loop van dit jaar bijgewerkt als input voor de periodieke actualisering van de regionale bodemkwaliteitskaart. Opgemerkt moet worden dat emissies van vluchtige ZZS niet in de bodem zullen worden aangetroffen en dat luchtverkeer niet als een bron van PFAS emissies wordt beschouwd.

d) Welke beheersmaatregelen (zullen) worden getroffen als de gemeten waarden van ZZS-stoffen de toegestane wettelijke kaders overschrijdt en daarmee de risico's voor mens en milieu worden bedreigd?

4d De maatregelen bij ernstige verontreiniging zijn in principe gelijk aan maatregelen bij andere verontreinigende stoffen. Bij het overschrijden van de grenswaarde en toekomstige risico's dan zijn de maatregelen gericht op het wegnemen van de risico's. Dat kan door het verwijderen van de verontreinigde grond, maar ook door het beperken van de (in)directe contactmogelijkheden, zoals het aanbrengen van een afdeklaag.

Slot: inspanningen college

Overheden, bedrijven én burgers zijn samen verantwoordelijk voor een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Schiphol tast door de geluidsoverlast, de verontreiniging en schade aan de kwaliteit van lucht, bodem en water, de fysieke leefomgeving aan. Hoewel Amstelveen niet de veroorzaker is van de overlast en schade, is het nalaten van concrete acties om de bewoners hiertegen te beschermen, ernstig te noemen. Uitkomsten van metingen zijn een concrete eerste stap om inzichtelijk te maken in welke mate er sprake is van overlast door geluid, aantasting van het milieu en de gezondheid van inwoners. Op basis van de uitkomsten van deze metingen kunnen er proactief en daadkrachtig (juridische) stappen worden genomen om inwoners te beschermen. In het coalitieakkoord 2022-2026 staat dat het college zich zal inzetten voor het verminderen van de overlast door Schiphol.

5. Vragen inspanningen college

a) Kan het college aangeven welke concrete stappen (ter vermindering van de overlast, als beloofd in het CUP) zijn gezet en wat de resultaten hiervan zijn?

5a (zie ook antwoorden vraag 2) De gemeente is aangesloten bij de BRS, heeft gereageerd op de experimenteerregeling Schiphol en Schiphol zelf heeft een acht



punten-actieplan opgesteld. In zijn algemeen is de trend waarneembaar, dat de balans tussen vliegverkeer, leefkwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingskansen beter in evenwicht moet worden gebracht. Binnen de BRS zet Amstelveen zich in om de impact van de luchtvaart op de leefomgeving te beperken. BRS vraagt het Rijk om heldere normen en eenduidige regels voor alle uitstoot die een impact heeft op de gezondheid, het milieu en het klimaat.

Daarnaast heeft Amstelveen het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Via dit akkoord voert de gemeente stappen uit die de gemeente zelf kan ondernemen. Ook is de gemeente bezig met het opstellen van de Gezonde Leefomgeving visie. De raad wordt hierover nader geïnformeerd. Met name mobiliteit, houtstook en monitoring zijn relevante onderwerpen voor de Amstelveense gezondheid en luchtkwaliteit.

Voortkomend uit de Amstelveense mobiliteitsvisie en in samenwerking met MRA ziet de gemeente kansen voor verbetering van luchtkwaliteit, door stimulatie van actieve mobiliteit, minder autogebruik (zie bouwsteen Gezonde Mobiliteit) en onderzoek naar mogelijke maatregelen voor een schonere bevoorrading van het Stadshart.

b) Doet dit college alles wat in haar vermogen is om van Amstelveen een veilige en gezonde fysieke leefomgeving te maken?

5b Ja.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen,
de secretaris, de burgemeester,

Bert Winthorst

Tjapko Poppens

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.