

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 27 november 2017

Datum GS-besluit: : 19 december 2017

Vragen nr. 105

Vragen van mevrouw **C. Boelhouwer (SP)**, mevrouw **drs.ing. O.A.C. de Meij (50Plus)**, de heren **F.J. Kramer (GroenLinks)** en **J.H. Leever (ONH)** over keuze voor zwijgplicht omwonenden Schiphol.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 27 november 2017 door de leden van Provinciale Staten, de dames **C. Boelhouwer (SP)**, **drs.ing. O.A.C. de Meij (50Plus)**, de heren **F.J. Kramer (GroenLinks)** en dhr. **J.H. Leever (ONH)** de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

De Volkskrant meldde recent dat Schiphol met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en diverse gemeenten een afspraak heeft gemaakt dat “kopers van nog te bouwen woningen tekenen een koopovereenkomst met daarin een zogeheten kettingbeding, die klagen over hinder uit den boze maakt”.

Het zogenaamde kettingbeding houdt in dat mensen die eenmaal getekend hebben op de hoogte te zijn van overlast, daarna nooit meer mogen klagen. Dit contract gaat als een kettingreactie over op alle toekomstige bewoners. Het uitgangspunt blijkt daarbij te zijn dat de luchtvaartsector wordt beschermd tegen extra kosten. Mochten die kosten toch komen, dan moeten andere partijen dit op zich nemen.

Hierover hebben ondergetekenden schriftelijke vragen. Ja/Nee antwoorden graag toelichten.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

INLEIDING BEANTWOORDING DOOR GS

In het voorjaar van 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt binnen het onderdeel “wonen en vliegen” van het SMASH-traject. Met dit akkoord is een jarenlange

patstelling, waardoor noodzakelijke woningbouwplannen stil kwamen te liggen, doorbroken. Er is extra planologische ruimte voor woningbouw binnen de LIB 4- en 20 Ke-contour overeengekomen, met meer afwegingsruimte voor de gemeenten, te verankeren in het Luchthavenindelingbesluit en de Provinciale Ruimtelijke Verordeningen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de woningbouwbehoefte in de metropoolregio. Daardoor kan de kwaliteit van bestaande stedelijke gebieden op peil worden gehouden, evenals de vitaliteit in de kernen rondom Schiphol. Dat is in het belang van de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam waarvan de mainport Schiphol een essentieel onderdeel is.

Onlosmakelijk onderdeel van het SMASH-akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. In maart 2017 is de regio in BRS-verband (Bestuurlijke Regie Schiphol) daaromtrent een afsprakenpakket overeengekomen, waarover u in april bent geïnformeerd (kenmerk: 910083/934795). Door het 'Rekenschap geven' nemen gemeenten verantwoordelijkheid voor het afwegen van luchtvaartaspecten in de planvorming. Vliegtuiggeluid dient gedegen en transparant mee te worden gewogen bij planvorming binnen de 20 Ke-contour. De afspraken inzake het 'Rekenschap geven' krijgen juridische doorwerking in de vorm van een provinciale en gemeentelijke beleidsregel. Samenhangend met het 'Rekenschap geven' is ook de afspraak gemaakt dat gemeenten, wanneer zij besluiten tot woningbouw, niet zullen vragen om het verleggen van vliegroutes dan wel een wijziging van het luchtverkeer uit hoofde van de extra ontstane bouw mogelijkheden door het Luchthavenindelingbesluit, respectievelijk de Provinciale Ruimtelijk Verordening.

De afspraken rond informatievoorziening houden in dat gemeenten zich ertoe verbinden om (potentiële) toekomstige eigenaren, bewoners en gebruikers van woningen binnen het 20 Ke-gebied, alsmede partijen die voornemens (of doende) zijn die woningen te realiseren, actief en zo vroeg mogelijk te informeren over de geluidbelasting als gevolg van Schiphol. Gemeenten kunnen daarbij, voor zoverre daartoe bij machte, in het kader van gronduitgifte en bij het aangaan van huur- en gebruiksovereenkomsten, een bepaling opnemen waaruit volgt dat de partijen bekend zijn met de geluidbelasting ter plaatse. Deze bepaling kan in het geval van een koopovereenkomst middels een kettingbeding worden versterkt. Het kettingbeding houdt in dat de koper bekend is met de geluidssituatie ter plaatse en zich ertoe verplicht deze informatie ook weer op te nemen in de leveringsakte bij de overeenkomst met zijn rechtsopvolger, samen met de verplichting voor die rechtsopvolger om dit weer door te geven. Doel is te verzekeren dat een (potentiële) nieuwe bewoner geïnformeerd wordt over de mogelijke geluidbelasting door vliegverkeer. Hiermee kan worden voorkomen dat een nieuwe bewoner onaangenaam wordt verrast. Met het kettingbeding doet de burger geen afstand van zijn rechten. De bewoner houdt, net als alle andere bewoners, het recht op het indienen van klachten over hinder van het vliegverkeer. Alle klachten worden geregistreerd bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en BAS doet tevens de monitoring in de vorm van analyses en kwartaal- en jaarrapportages (zie ook www.bezoekbas.nl).

Mede op basis van deze regionale afspraken heeft de staatssecretaris op 20 oktober 2017 aan de Tweede Kamer laten weten het gewijzigde Luchthavenindelingbesluit Schiphol in werking te laten treden (brief bijgesloten). Volgens de staatssecretaris is er met het zojuist beschreven afsprakenpakket door de regio een maximale inspanning geleverd om te voldoen aan de bestuurlijke afspraken. Inmiddels heeft zij het ontwerp wijzigingsbesluit aan de Koning aangeboden en is het wijzigingsbesluit gepubliceerd. Het gewijzigde LIB treedt in werking per 1

januari 2018. U wordt nog separaat geïnformeerd over de wijze waarop de uitwerking van de regionale afspraken zal worden gemonitord en geëvalueerd.

Vraag 1:

Klopt het dat de provincie meewerkt aan privaatrechtelijke overeenkomsten waarin inwoners van Noord-Holland afstand moeten doen van een deel van hun rechten?

Antwoord 1:

Dit klopt niet. Er is hier geen sprake van privaatrechtelijke overeenkomsten waarbij inwoners afstand doen van rechten. Een bewoner houdt, net als nu het geval is, het recht op het indienen van klachten over hinder van het vliegverkeer. Alle klachten worden geregistreerd bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) en daar afgehandeld. BAS doet tevens de monitoring in de vorm van analyses en kwartaal- en jaarrapportages (zie ook www.bezoekbas.nl). Het kettingsbeding is vooral een instrument tot informatievoorziening, waarmee wordt beoogd dat (potentiële) nieuwe bewoners goed worden geïnformeerd over de aanwezigheid van vliegroutes in hun nabijheid. Zie ook de inleiding op deze beantwoording.

Vraag 2:

Vindt u het gewenst dat de provincie NH hier aan meewerkt?

Antwoord 2:

Zoals hierboven aangegeven werkt de provincie niet mee aan privaatrechtelijke overeenkomsten waarin inwoners van Noord-Holland afstand moeten doen van een deel van hun rechten. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 3:

Zo ja, in welke gevallen vindt u dat gewenst?

Antwoord 3:

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 4:

Zo nee, bent u bereid in beleid vast te leggen dat de provincie hier niet aan meewerkt?

Antwoord 4:

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 5:

Welke mogelijkheden ziet u om te voorkomen dat dergelijke overeenkomsten in Noord-Holland worden opgelegd?

Antwoord 5:

Dergelijke overeenkomsten zijn niet aan de orde, zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 6:

Hoe verhouden dergelijke afspraken zich tot de ambitie om de dialoog met omwonenden te verbeteren?

Antwoord 6:

Het gedegen en vroegtijdig informeren van (potentiële) nieuwe bewoners over vliegtuiggeluid, ook door middel van een kettingbeding in (koop)overeenkomsten, draagt bij aan een goede dialoog met omwonenden.

Vraag 7:

Wat houden de afspraken precies in en wat is de rol van de provincie hierin?

Antwoord 7:

Zie voor de afspraken de inleiding op deze beantwoording en de daarin aangehaalde brief van 24 april 2017. De afspraken zijn overeengekomen tijdens de vergadering van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op 29 maart 2017. De provincie Noord-Holland is voorzitter van dit overleg.

Vraag 8:

Wat zijn a) de tekst, b) de rechtsgrond en c) het doel van het kettingbeding?

Antwoord 8:

- a) Gemeenten zijn vrij in het bepalen van de tekst van het kettingbeding, maar kunnen gebruik maken van de in BRS-verband overeengekomen standaardbepaling. Deze standaardbepaling is bijgesloten bij deze beantwoording.
- b) De werking van een kettingbeding volgt uit de opname daarvan in overeenkomsten. De bepaling wordt opgenomen in koopovereenkomsten en andere gebruiksovereenkomsten voor onroerende zaken gebaseerd op het Burgerlijk Wetboek. Het kettingbeding werd eerder al gebruikt door de gemeente Rotterdam in overeenkomsten in het kader van woningbouwprojecten bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.
- c) Doel van het kettingbeding is het borgen dat (potentiële) nieuwe bewoners goed worden geïnformeerd over de geluidbelasting als gevolg van vliegtuiggeluid ter plaatse. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 9:

Hoe beïnvloedt het kettingbeding:

- a. De telling van gehinderden, ernstig gehinderden of slaap verstoorden?
- b. De waarde van nieuwe woningen.
- c. De mogelijkheden om bezwaar te maken bij wijzigingen/uitbreidingen in het vliegverkeer.

Antwoord 9:

- a. Of er al dan niet sprake is van een kettingbeding wordt niet meegenomen in de telling van gehinderden, ernstig gehinderden of slaapverstoorden.
- b. Niet zozeer het kettingbeding, maar de feitelijke geluidbelasting ter plaatse kan bepalend zijn voor de waarde van woningen. Een kettingbeding draagt bij aan het in een vroegtijdig stadium gedegen informeren van (potentiële) nieuwe bewoners over deze geluidssituatie.

- c. Of er al dan niet sprake is van een kettingbeding is niet van invloed op de wettelijke mogelijkheden tot bezwaar. Niemand wordt het recht tot bezwaar ontnomen.

Vraag 10:

Geldt het klaagverbod ook bij wijzigingen in het vliegverkeer en de bijbehorende geluidsoverlast en/of bij overtredingen van de geluidscontouren?

Antwoord 10:

Geen enkele bewoner wordt de mogelijkheid tot klagen ontnomen. Zij behouden het recht op het indienen van klachten over hinder van het vliegverkeer, dus ook als er niet conform de afspraken wordt gevlogen.

Vraag 11:

Hoe rechtvaardigt u de rechtsongelijkheid tussen nieuwe en oudere bewoners?
Wat gebeurt er met klachten die toch worden ingediend?

Antwoord 11:

Er is geen sprake van rechtsongelijkheid tussen nieuwe en oudere bewoners. Het kettingbeding is een instrument tot informatievoorziening, waarmee wordt beoogd dat (potentiële) nieuwe bewoners goed worden geïnformeerd over de aanwezigheid van vliegtuiggeluid. Nieuwe bewoners hebben net als alle andere bewoners het recht op het indienen van klachten. Alle klachten worden geregistreerd en afgehandeld bij BAS.

2 bijlagen:

- Standaardbepaling luchtvaartgeluid Kettingbeding
- Kamerbrief inwerkingtreding wijzigingsbesluit LIB Schiphol (16 okt. 2017)