



Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Ons kenmerk
PZH-2023-843732907
DOS-2023-0006431

Inhoudelijke aandachtspunten Ontwikkelperspectief NOVEX Schiphol.

In deze bijlage bij de GS brief aan BRS met Bestuurlijke reactie ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio vindt u de inhoudelijke punten van Provincie Zuid-Holland. De opmerkingen staan in het onderstaande overzicht per thema onder elkaar.

Algemeen

1. Het Ontwikkelperspectief is een set van documenten dat enerzijds de focus legt op de impact van luchtvaart op de leefomgevingskwaliteit en ruimtelijke opgaven, en anderzijds de focus legt op het belang van de interbestuurlijke samenwerking tussen de verschillende overheden. We vinden dit een goede eerste uitwerking van de acht hoofdopgaven uit het BOK (2022).
2. We zien daarin de uitdaging en de focus die wordt gelegd om de juiste verbindingen te zoeken in de verschillende landelijke programma's en uitvoeringsagenda's van de verschillende NOVEX'en. We steunen daarin de interbestuurlijke samenwerking in de Schipholregio tussen gemeenten, provincies en ministeries in de BRS.
3. We steunen dat het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit voorop staat. En herkennen dat de afweging van economisch en maatschappelijk nut met de impact van luchtvaart op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en bestaande bouw een complex vraagstuk is- en voorlopig ook nog blijft.
4. Wel kunnen we ons voorstellen dat vanuit het perspectief van gezondheid ook het ministerie van VWS hier meer benoemd en betrokken zou kunnen worden in deze stukken. In het bijzonder hoe een gezonde aantrekkelijke leefomgeving – en verbeteren van de gezondheidseffecten als voorwaarde wordt genoemd voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart.
 - a. Gekozen is om vooral te kijken naar milieukwaliteiten (uitstoot van vliegtuiggeluid en uitstoot van schadelijke stoffen) die de gezondheid beïnvloeden, maar we denken dat ook andere factoren (werkgelegenheid, recreatiemogelijkheden, voorzieningenniveau het niet kunnen vinden van een passende woning) significante impact kunnen hebben op de gezondheid en leefkwaliteit.

Gezondheidswinst door omgevingsbeleid en de verbreding naar gezondheidsbevordering wordt wel aangestipt, maar zien we graag ook in het perspectief concreter terugkomen.

5. Dit ontwikkelperspectief beschouwen wij daarom ook primair als de bijdrage vanuit de NOVEX Schiphol aan de ruimtelijke voorstellen die door de provincies worden gemaakt.

Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw

1. Ontwerpsessies luchtruimherziening

In het kader van de luchtruimherziening zal het Rijk (IenW en LVNL) samen met de regio ontwerpsessies beleggen. Het Rijk zal de provincies vragen om via gebiedsadviezen de grondzijdige belangen prioriteren. Natuurgebieden (Natura2000) en geplande nieuwbouwwoningen(woondeals) zullen naar alle waarschijnlijkheid daarin als eerste worden opgenomen.

- De gemeenten binnen het Groene Hart verwachten veel impact op het landzijdige als gevolg van de 'vierde fix'. (bijvoorbeeld Nieuwkoop, en Nieuwkoopse plassen als Natura 2000 gebied)
- Het coalitiestandpunt om hinder voor omwonenden terug te dringen zal aandacht vragen voor 'minder geluidhinder voor iedereen' en terugdringen van het aantal nachtvluchten. Naast integrale hindervermindering zal ook maatwerk nodig zijn.

Daarom vinden we het een belangrijk aandachtspunt dat er op juist ook op Rijksniveau goede aansluiting wordt geborgd tussen de ministeries van IenW, BZK en LNV. We vragen ons af in hoeverre deze ministeries ook worden betrokken bij de uitwerking van de ontwerpsessies met de aangeleverde gebiedsadviezen van de provincies?

2. Terugdringen van geluidshinder

Aandachtspunt is voorts dat gezamenlijke ambities ook integraal worden benaderd: met name waar er wordt gesproken over vermindering van aantal geluid-gehinderden.

- Echter, dit vraagt ook aandacht om gezamenlijke keuzes van maatwerk binnen beperkingengebieden. En daarmee af te stappen van de per-saldo benadering van berekende hinder.
- Voor de nieuwe sturingssystematiek kijken we naast het jaargemiddelde belasting naar aanvullende criteria die beter recht doen aan de daadwerkelijke situatie op een locatie. Dit wordt uitgewerkt in het nieuwe geluidsstelsel (Luchtvaartnota 2020-2050). En we kijken uit daar de betrokkenheid van de BRS in deze uitwerking.

3. Gezondheid sterker benadrukken als zelfstandig thema,

Gezondheid wordt gedragen als belangrijk thema in deze stukken. Dit zien we ook terug in de nieuwe koers van het Ruimtelijk Voorstel van de Provincie Zuid-Holland (bijdragen aan de ervaren gezondheid, verkleinen gezondheidsverschillen).

- We vragen ons echter af of het perspectief van de stapsgewijze verbeteringen wel voldoende worden beschreven in de context van een gezondheids-kader?
- Nu wordt vooral aangehaakt bij de stapsgewijze verbeteringen waarbij Europese 'Zero-emission ambitions' als worden genoemd als mogelijke referentie. Dit zijn echter eerder milieu- en klimaat-geijkte maatregelen, en waarin gezondheid maar een beperkte plek kent in de milieuregelgeving.

Ook wordt de ambitie benoemd om alle gemeenten in de schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). De vraag is of dit voldoende borging geeft, en of er niet onbedoeld een cirkel-verwijzing optreedt:

Zo verwijst het SLA voor aanpak en maatregelen (van de bijdrage van luchtvaart aan emissies in Nederland) naar de luchtvaartnota (hoofdlijnenbrief) en luchthavenbesluiten. In de hoofdlijnenbrief verwijst de minister vervolgens naar de noodzaak van een verdere verbetering en dat een samenhangende aanpak nodig zal zijn. En hieruit volgt een van de hoofdredenen om per 17 mei 2022, Schiphol als NOVEX gebied aan te wijzen.

Toekomstbestendig landelijk gebied

4. De aanpak en ambitie reductie van NOx ontbreekt in dit perspectief als expliciete onderdelen van deze agenda. Terwijl dit van groot belang is voor natuurherstel en nieuwe ruimte voor ontwikkelingen(vergunningen).
 - Weliswaar wordt emissiereductie genoemd en daarmee de ambitie van Schiphol dat zichzelf in het 'Actieprogramma stikstof' als doel heeft gesteld om in 2030 vrij te zijn van uitstoot door zowel de aanpak van grondgebonden verkeer als het luchtverkeer. En op langere termijn aan te sluiten bij de Europese ambitie van uitstootvrije luchtvaart in 2050.
 - We vragen ons af of het ontwikkelperspectief bij het formuleren van ambities van stikstofoxidenreductie, enkel zou moeten leunen op deze Schiphol-agenda (immers, Schiphol is geen deelnemer in de BRS) en de daarin gelegen afhankelijkheid van luchtvaartmaatschappijen en de investeringskeuzes in uitstootloze luchtvlotten?

We adviseren om op te nemen aan welke knoppen de overheden zelf willen kunnen draaien om stikstofemissies te reduceren.