



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Overzicht conclusies en resultaten NOVEX Schipholregio

Overzicht conclusies en resultaten NOVEX Schipholregio

Interbestuurlijke besluitvorming

- Regio en rijk spreken elkaar vaker en vroegtijdiger in het proces richting besluitvorming
- De gesprekken zijn meer open en gelijkwaardig geworden. Hierbij ontstaat er meer wederzijds vertrouwen en samenwerkingsgerichtheid
- Dit gebeurt in overleggen die zijn geïnitieerd in het NOVEX projectteam én in steeds meer ook binnen beleidsvormende en uitvoeringsprojecten en programma's binnen POLS
- Concrete voorbeelden zijn de Ontwerpsessies regio-Rijk over NOVEX Schipholregio en recente overleggen in de BRS werkgroep over Luchtruimherziening en Balanced Approach en het beter aanhaken van BRS partners op de ontwikkeling van een nieuw beleidsstelsel geluid voor luchtvaart
- Brede participatie krijgt steeds meer gezamenlijk vorm, waarbij regio en Rijk als één overheid naar buiten treden
- Rijk haakt aan bij de uitwerking van de Westeinderscheg door de regio

Integrale gebiedsgerichte aanpak

- Er worden sneller en beter verbanden gelegd tussen de verschillende hoofdpogaven. Concrete voorbeelden zijn de relatie tussen de elektrificering van de landzijde van Schiphol om emissies te reduceren en de koppeling van Schiphol met regionale elektriciteitsnetwerk (MIEK en pMIEK)
- Vanuit de regio zijn 3 specifieke gebieden (Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg) geïdentificeerd die met leefbaarheidsproblemen kampen en waar de regels binnen het LIB een gebiedstransformatie bemoeilijken. Het Rijk gaat participeren in de gebiedsuitwerking van de Westeinderscheg met groenblauwe functies als drager, die de drie gebieden omvatten.
- Een externe gespreksleider (Hans van der Vlist) brengt op basis van gesprekken met de bestuurlijke stakeholders op het hoogste ambtelijke niveau, een advies uit over oplossingsrichtingen voor de drie gebieden.
- Vanuit NOVEX Schipholregio en de provincie NH is het initiatief genomen om de overlappende NOVEX gebiedsaanpakken te gaan integreren richting in de provinciale puzzel. Met het PBL zijn werksessies afgesproken waarbij gebruik gemaakt wordt van de scenario's uit de ruimtelijke verkenningen 2023.
- Luchtkwaliteit dient integraal en stapsgewijs verbeterd te worden richting eindambitie (verwaarloosbaar gezondheidseffect). Alle bronnen dienen bij te dragen, met een focus op die stoffenconcentraties waaraan de betreffende bron de grote/relevante bijdragen levert. Voor luchtvaart zijn dit UFS en NOx. Intentie is om alle gemeenten in de Schipholregio aan te laten sluiten bij de doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Vanuit het SLA wordt de luchtkwaliteit gemonitord (los van de bronnen).

- Luchtruimherziening: Voor de omgeving van de luchthaven Schiphol is het luchtruim ontwerpgebied relevant dat ligt tussen de vaste naderingspunten (op circa 45 kilometer afstand van de luchthaven) en het punt waar een toestel recht voor de landingsbaan is opgelijnd (circa 15 kilometer van de baandrempel). De vaste naderingspunten komen hoger te liggen. Vanaf deze punten gaan toestellen (zo veel als mogelijk) vaste naderingsroutes vliegen en geleidelijk dalen (met weinig motorvermogen). Vaste (hogere) naderingsroutes met geleidelijk dalen gebaseerd op zo min mogelijke geluidsimpact op de grond, leiden tot kleiner geluidbelast gebied en geven de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (omgevingsplan) af te stemmen op het luchtzijdige gebruik. Regio wordt betrokken bij de uitwerking van de LRH in ontwerpessies
- De NOVEX partijen hebben een gezamenlijk gedragen afwegingskader voor een impactanalyse als afwegingsmodel bij nieuwe besluiten ontwikkeld

Impuls aan de leefomgeving

We vinden elkaar in de volgende uitgangspunten en constateren:

- Verbeteren van een gezonde leefomgeving is een gezamenlijk uitgangspunt. Hierbij mist nog het eindbeeld van de voorgenomen ‘stapsgewijze verbeteringen’. Tussendoelen en einddoelen moeten zo smart mogelijk worden gemaakt, waarbij een onderscheid mogelijk is tussen afrekenbare tussendoelen voor korte en middellange termijn en ambitieuze streefbeeld voor langere termijn. Hierbij kunnen Europese zero-emission-ambitions als referentie gelden. P.m. uitwerken
- Leefomgevingskwaliteit moet vanuit wederkerigheid worden verbeterd door zowel aan de bron als bij de ontvanger
- Beperkingen ten aanzien van woningbouw.
 - Er is regionaal genoeg planvoorraad om in de toekomstige woningbehoefte (in ieder geval tot en met 2030) van de Schipholregio te voorzien. De bouwbeperkingen vanwege luchtvaart zijn voornamelijk geen bedreiging voor voldoende woningbouw om in de regionale behoefte te voorzien. Dit neemt niet weg dat de woningbouwbeperkingen vanwege luchtvaart een blijvend aandachtspunt vormen.
 - Lokaal doen zich leefbaarheidsproblemen voor, waarbij de beperkingen noodzakelijke gebiedstransformaties bemoeilijken/blokken (Rijsenhout, Stommeer, Kronenburg). Enige flexibiliteit binnen de beperkingen met een mogelijkheid voor politieke/ beleidsmatige afweging binnen de vvgb-systematiek kan lokaal ruimte geven voor een oplossing.
- Partijen moeten afgerekend worden op zaken waar ze op kunnen sturen.
 - De luchtvaartsector dient afgerekend te worden op het stapsgewijs verminderen van de belasting van de omgeving met geluid en stoffenemissies.
 - Provincies en gemeenten dienen afgerekend te worden op verantwoorde, gezonde (woningbouw)ontwikkeling.
 - Het Rijk op het wederkerig (met individuele bescherming) normeren van gezondheid ten aanzien van geluid en stoffen door luchtvaart. Wat is een verantwoorde ondergrens voor nieuwbouw? En wat is een verantwoorde gebruiksruimte voor luchtvaart?
 - Hierbij dragen partijen een gedeelde en op basis van het vervuiler-betaald-principe verdeelde verantwoordelijkheid om negatieve effecten te mitigeren en benadeelden te compenseren.

- Rijk en regio hebben afspraken gemaakt die worden vastgelegd in een wijziging van het LLB. Het actualiseren van de gebiedsbegrenzings is hiervan het belangrijkste onderdeel.
- Ook wordt gezamenlijk onderzocht hoe (uitzonderings)regels zodanig aangepast kunnen worden, zodat gezondheid voldoende geborgd blijft en tegelijkertijd maatwerk mogelijk voor lokale leefbaarheidsaanpak
- Binnen het NOVEX programmateam zijn gezamenlijk ideeën ontwikkeld over toekomstige beleidsgebieden geluid voor de Schipholomgeving die nader onderzocht en uitgewerkt kunnen gaan worden:

Vereenvoudiging door het terugbrengen tot 3 basisgebieden:

- een sloopzone, waarbinnen de gezondheidsbelasting dermate groot is dat het onverantwoord wonen is, ook na mitigerende maatregelen. Deze beargumenteren vanuit de in de O-wet maximaal genormeerde binnenwaarde voor bestaande bouw geluid + maximaal realistisch haalbare geluidsisolatie (? Ca 68 Lden??). Ruimtelijk geen grote effecten
- een beperkingengebied waarbinnen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet mogelijk zijn, met alleen een beperkte flexibiliteit op basis van integrale afweging van de lokale leefbaarheid. Binnen dit gebied vinden mitigerende en compenserende maatregelen plaats. Nader te bepalen welke geluidsbelasting als basis kan dienen en of hierbij de lat periodiek iets gelegd kan worden, bv te beginnen met 65 ipv de huidige 58Lden?
- een aandachtsgebied geluid. Voorstel is om te onderzoeken of dit kan aansluiten op de advieswaarde van de WHO (45 Lden). Dit is een ruimere geluidgrens dan de 48Lden waarbinnen hinder nu beleidsmatig relevant wordt geacht. Dit gebied moet stapsgewijs steeds kleiner worden en hierbinnen moet het geluid altijd betrokken worden bij beleidsuitwerkingen
- uitgangspunt is om de gebiedsgrenzen te standaardiseren voor alle luchthavens met nationale betekenis
- De beleidsgebieden externe veiligheid behoeven alleen actualisering (hetgeen overigens zeer beperkte ruimtelijke effecten zal hebben)
- De beleidsgebieden voor vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken worden komende tijd voor heel NL geactualiseerd o.b.v. nieuwe ICAO annexen
- Meer of minder vliegtuigbewegingen heeft het eerst effect op het gebruik van de secundaire banen en daarmee op de gebieden met de meeste hinder
- De reservering voor een parallelle Kaagbaan wordt geschrapt
- Het field lab geluidadaptief wordt voortgezet en krijgt een vervolg in een living lab
- Lden is een internationaal aanvaarde beste manier om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven
- In aanvulling daarop is het nodig om gebiedsspecifiek en op basis van hinderbeleving de geluidsbelasting te verbijzonderen op basis van frequentie, piekbelasting, dag-/nachtritme en rustmomenten en op basis van de hinderbeleving hindermaatregelen te treffen
- Grondgeluid/laag frequent geluid is een moeilijk/niet modelmatig te verwerken lokale bron van hinder. Lokaal zijn er specifieke maatregelen mogelijkheden mogelijk om het grondgeluid en de hinder te verminderen
- Citizen science benutten als monitoring instrument voor geluidbelasting
- Partijen onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden en het werkingsgebied van een Omgevingsfonds