



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio



Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio

De internationale luchthaven Schiphol verbindt Nederland met de wereld. Voor een klein land als Nederland levert een goede internationale verbondenheid een belangrijke bijdrage aan onze welvaart en ons welzijn. We kunnen zaken doen, op vakantie gaan en vrienden en familie over de hele wereld bezoeken. Goederen kunnen snel over grote afstand worden verplaatst. Mede door luchtvaart kan Nederland als klein land een internationaal knooppunt zijn van mensen, handel, investeringen en kennis. Tegelijkertijd ligt Schiphol in één van de drukste delen van Nederland. Omwonenden ervaren ook de nadelen van die drukte. Ze hebben overlast van vliegtuiggeluid en maken zich zorgen om negatieve effecten op hun gezondheid, de natuur en het klimaat.

De interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking in deze NOVEX is erop gericht om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven Schiphol. Deze ontwikkelingen zijn mede mogelijk gemaakt door het besluit uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol aan de Tweede Kamer van 24 juni 2022 waarin het voornemen gemeld is om het maximum aantal toegestane vliegbewegingen van en naar Schiphol te reduceren tot 440.000 per jaar.

Wat ging er aan vooraf

In december 2020 bracht de heer Van Geel zijn eindadvies Schiphol vernieuwd verbinden, uit. Hierin adviseert hij om toe te werken naar een nieuwe governance structuur voor de Schipholregio met twee aparte pijlers. Eén voor maatschappelijke participatie en één voor interbestuurlijke samenwerking.

In december 2021 hebben het ministerie van IenW en de BRS hierover samenwerkingsafspraken vastgelegd.

In oktober 2022 heeft de ondertekening plaatsgevonden van de bestuursovereenkomst (BOK), over verbreding en verdieping van de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking, door de ministers van IenW, VRO, NenS, en KenE, de gedeputeerde van de provincie NH en BRS.

Waar werken we aan

Om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren vinden de samenwerkende partijen het van belang om afspraken te maken over de reductie van emissies als geluid, stikstof en ultrafijn stof en tevens ruimte te bieden voor ontwikkelingen zoals natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en de verbetering van het elektriciteitsnet. Het kabinet heeft een eerste stap gezet door een verlaging aan te kondigen van het aantal vliegbewegingen op Schiphol en dit als ijkpunt te nemen voor de toekomstige verdere verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Afgesproken is om met de partijen gezamenlijk te werken aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit.

De BOK beschrijft verschillende urgente en uiteenlopende opgaven die invloed hebben op de leefomgevingskwaliteit Schipholregio. De opgaven hebben invloed op elkaars tempo en

invulling, zitten elkaar soms in de weg of kunnen elkaar versterken. Daarnaast is er in de Schipholregio sprake van schaarse ruimte (geografisch, milieuruimte en elektriciteitsnet). Er is daarom versnelling en versterking nodig in de (interbestuurlijke) besluitvorming van deze urgente opgaven. De NOVEX Schipholregio werkt de acht hoofdogaven uit de BOK uit tot een ontwikkelperspectief.

Deze acht hoofdogaven betreffen:

- 1 Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol
- 2 Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- 3 Toekomstbestendig maken landelijk gebied
- 4 Verduurzaming industrie
- 5 Versnellen versterking elektriciteitsnet
- 6 Aanpak geluidbelasting Schiphol
- 7 Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof
- 8 Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

Dit ontwikkelperspectief biedt een analyse van de acht hoofdogaven, hun onderlinge samenhang en de maatregelen die we vanuit de Novex willen oppakken. Daarmee slaan we een belangrijke piketpaal naar de gezamenlijke interbestuurlijke uitvoeringsagenda voor de Schipholregio die we eind dit jaar opleveren. Het geeft inzicht in gedeelde principes, doelen en maatregelen. Het laat ook zien dat niet alle maatregelen bij de NOVEX Schipholregio worden uitgevoerd maar (groten)deels in andere programma's zijn ondergebracht.

Inhoud van het ontwikkelperspectief

Het ontwikkelperspectief NOVEX Schiphol bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1 Een ruimtelijk perspectief met gedeelde conclusies en uitgangspunten voor toekomstige ontwikkelingen in de Schipholregio.
- 2 Een tijdlijn als aanzet voor de uitvoeringsagenda.
- 3 Kaartmateriaal met factsheet per hoofdogave.
- 4 Aanbeveling voor verbetering leefomgevingskwaliteit in een drietal gebieden (Kronenburg, Rijsenhout, Stommeer).
- 5 Integraal afwegingskader voor besluitvorming in de Schipholregio.

Resultaten

Door de samenwerking in NOVEX-verband is een aantal concrete besluiten genomen. Bijvoorbeeld het opheffen van de reservering van de parallelle Kaagbaan die perspectief biedt voor Rijsenhout, de ondersteuning van de gemeente Aalsmeer om de vitaliteit van Stommeer te verbeteren en een oplossing voor de langlopende leefbaarheidsproblematiek in Kronenburg PM. In het ontwikkelperspectief wordt richting gegeven aan verdere stappen richting 2030 en 2050.

De belangrijkste stappen voor verdere uitwerking betreffen:

- Het uitwerken van normen voor kwalitatieve sturing op de leefomgevingskwaliteit, met name geluid en luchtkwaliteit. Dat zit deels in programma voor het systeemgeluid. Deels zit dit in andere programma's als het NMP. Dat krijgt de komende jaren verder vorm. Pas dan kun je ook kijken welke keuzes daaraan verbonden zijn.
- Een verdiepende analyse over de toekomst van de luchtvaart en de (ruimtelijke) consequenties daarvan. Mondiaal heeft IATA zich gecommitteerd aan een doelstelling van (netto) emissievrije luchtvaart in 2050. Wat betekent dit voor ontwikkelingsmogelijkheden van de Schipholregio? Als we gaan sturen op krimpende milieucontouren, welke kansen biedt dat?

Afspraken voor het vervolg

Conform de NOVEX leidraad van BZK is het ontwikkelperspectief de basis voor strategische besluiten en uitvoeringsafspraken in de operationaliserings- en uitvoeringsfase. Binnen NOVEX Schiphol werken we daarom toe naar een uitvoeringsagenda. Hierover hebben we het volgende afgesproken:

- De belangrijkste besluiten uit het ontwikkelperspectief zijn najaar 2023 uitgewerkt met een tijdlijn voor realisatie, de uitvoeringsagenda.
- De NOVEX Schiphol maakt afspraken over de manier waarop de interbestuurlijke en interdepartementale samenwerking wordt voortgezet.
- Dit ontwikkelperspectief met besluiten en uitgangspunten vormt de bijdrage vanuit de Schipholregio aan de ruimtelijke puzzels die door de provincies worden gemaakt. Vanuit NOVEX Schiphol wordt aan deze integratieslag een actieve bijdrage geleverd.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ruimtelijk Perspectief NOVEX Schipholregio



Inhoudsopgave

Inleiding

- 1 Gezonde leefomgeving
- 2 Waar wordt al aan gewerkt?
- 3 Woningbehoefte en de leefomgeving
- 4 Drie strategische keuzes

Inleiding

Knelpunt in de Schipholregio

De luchtvaart heeft impact op de leefomgevingskwaliteit en zorgt voor beperkingen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met ruimtelijke ontwikkeling kan invulling worden gegeven aan maatschappelijke opgaven, zoals lokale leefbaarheid, woningbouw, energietransitie etc.

Met een integrale NOVEX Schipholregio gebiedsaanpak willen Rijk en regio de balans herstellen tussen de bijdrage van de luchthaven en luchtvaart aan welvaart en welzijn enerzijds, en de impact op de leefomgeving anderzijds.

In een integrale gebiedsgerichte benadering van de maatschappelijke opgaven wordt duidelijk waar ontwikkelingen elkaar kunnen versterken en waar keuzes nodig zijn.

Luchtvaart beïnvloedt de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven en onder vliegroutes. Het levert beperkingen op van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden vanwege vliegveiligheid, externe veiligheid en geluidbelasting. Daarmee heeft luchtvaart consequenties voor de lokale leefbaarheid, woningbouw, energietransitie en andere. Dit samenhang tussen luchtzijdig en landzijdig, is de focus in de NOVEX Schiphol.

Ministeries en de BRS hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten. We willen als één overheid samenwerken aan de maatschappelijke opgaven. Door vroegtijdig in de voorbereiding samen te werken en analyses te delen. Dit moet leiden tot besluiten met bestuurlijk draagvlak. Partijen behouden de verantwoordelijkheden en het zeggenschap hierover.

Op de kaart staan huidige beleidsgebieden weergegeven waarbinnen beperkingen gelden voor het gebruik vanwege de Luchtvaart.

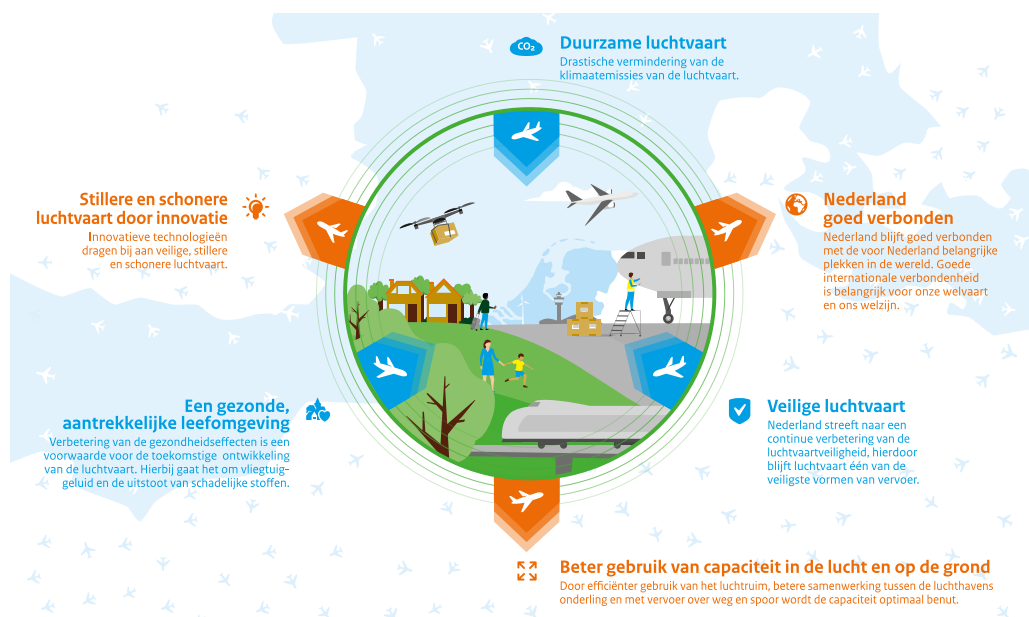


Relatie tussen lucht- en landzijdige opgaven

Met de NOVEX Schipholregio gebiedsaanpak willen Rijk en regio de balans tussen de bijdrage van de luchtvaart aan welvaart en welzijn enerzijds en de brede impact daarvan op de leefomgeving anderzijds, herstellen.

Basis voor de afweging van besluiten vormen de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota: Veilige luchtvaart, Verbinding met de rest van de wereld, Duurzaam en Gezonde leefomgeving.

Bij de integrale uitwerking betrekken we de overige maatschappelijke opgaven die in het gebied bij elkaar komen.

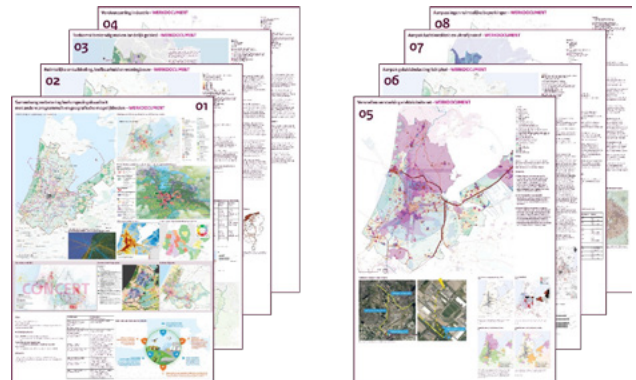


8 hoofdopgaven

Er is behoefte en noodzaak aan regie en integrale weging tussen alle programma's en opgaven in de Schipholregio. Daarbij blijven de bestaande beleidsverantwoordelijkheden bij de daarvoor bevoegde partij.

Onder NOVEX Schiphol zijn 8 hoofdopgaven gedefinieerd:

- Samenhang en verbetering van de Leefomgevingskwaliteit.
- Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw
- Toekomstbestendig landelijk gebied
- Verduurzaming industrie
- Versnellen en versterken elektriciteitsnet
- Aanpak geluidbelasting
- Aanpak luchtkwaliteit
- Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart



We analyseren de acht opgaven die in de bestuursovereenkomst staan opgenomen om te ontdekken waar ze elkaar kunnen versterken, waar het schuurt en er keuzes nodig zijn en welke opgaven nog onvoldoende worden opgepakt.

Concrete besluiten

- Schrappen reservering parallelle Kaagbaan
- Bevorderen specifieke leefbaarheidsproblematiek Rijsenhout, Stommeer en Kronenburg PM.
- Voldoende capaciteit elektriciteitsnetwerk voor Schiphol (MIEK)
- Vastgesteld afwegingskader bij gezamenlijke besluitvorming

Gezamenlijke uitgangspunten

- Langetermijndoel is stapsgewijze verbetering geluid en lucht totdat gezondheidseffecten verwaarloosbaar zijn
- Luchtkwaliteit aanpakken gericht op stapsgewijze verbetering, aansluiten bij doelen Schone Lucht Akkoord
- Aanpak bij bron en bij ontvanger
- Binnen beperkingengebieden inzet op leefbaarheid i.p.v. woningbouwproductie

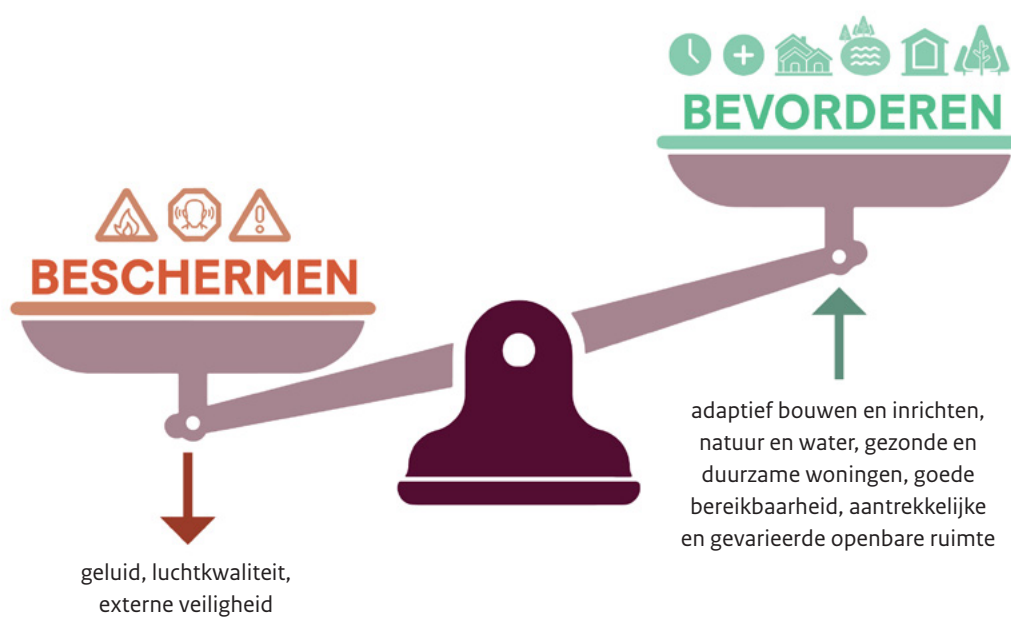
Vervolgafspraken: op weg naar de uitvoeringsagenda

- Doorzetten gezamenlijke ambtelijke voorbereiding besluiten
- Rijksbetrokkenheid bij provinciale uitwerking Westeinderscheg
- Gezamenlijk integratie NOVEX-gebieden in provinciale puzzel
- Uitwerking nieuwe geluidssystematiek met individuele bescherming en ruimte voor gebiedspecifieke hindersaanpak (frequentie, piekgeluid, rustmomenten ...)
- LIB wordt geactualiseerd

1 Gezonde leefomgeving

Werken langs twee assen: Beschermen - Bevorderen

We zetten in op individuele bescherming, samenhangende normen voor de Luchtvaart en de ruimtelijke ordening gericht op gezondheid, en een stapsgewijze verbetering van de leefomgevingskwaliteit door het verminderen van de emissies van geluid en stoffen.



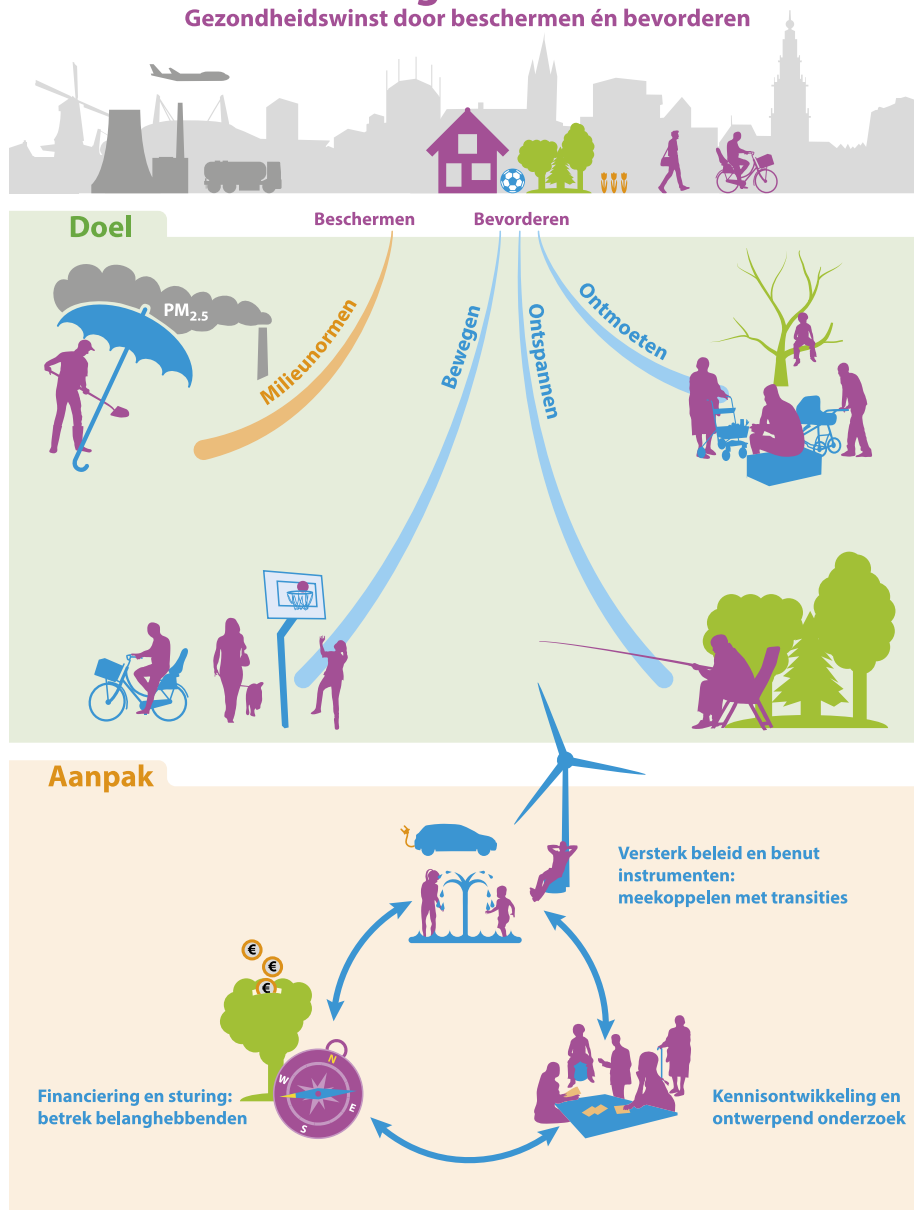
Beschermen – bevorderen

Naast gezondheidsbescherming (het beperken van gezondheidsschade voor mensen), ook verbreden naar gezondheidsbevordering (het creëren van een leefomgeving die uitnodigt tot gezond gedrag en het maken van gezonde keuzes).

Een benaderingswijze die beter past bij nieuwe wetgeving als de Omgevingswet en beter aansluit bij de discussie waarin wordt gepleit om preventie in plaats van genezen een grotere rol te laten innemen bij het werken aan de gezondheid.^{1,2}

De stad als gezonde habitat

Gezondheidswinst door beschermen én bevorderen



¹ RLI, advies De stad als gezonde habitat, gezondheidswinst door omgevingsbeleid, 2018

² De stad als gezonde habitat | Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (rli.nl)

Een vergelijkbare houding zien we terug bij het definiëren van “leefomgevingskwaliteit”. Daar wordt ook zowel gepleit voor een omgeving die mensen beschermt tegen ongezonde invloeden als geluidbelasting, luchtverontreiniging en daarnaast inzet op kwalitatieve omgevingen waarin aandacht en ruimte is voor gezondheidsbevorderende elementen als natuur, water, speelplekken, langzaam verkeer etc.

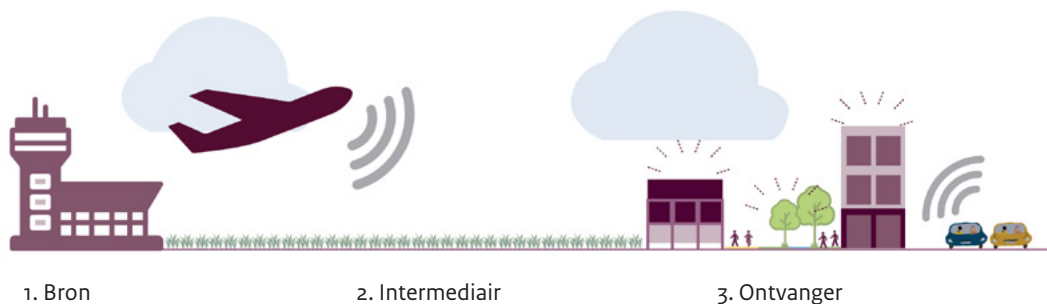
De in de **NOVI** gehanteerde term leefomgevingskwaliteit omvat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving:

“Onder **ruimtelijke kwaliteit** komen de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde samen.

Milieukwaliteit heeft betrekking op waarden die wij toekennen aan een gezonde en veilige woon-, werk- en leefomgeving. Het gaat dan om concrete onderwerpen als luchtkwaliteit, geluidhinder, stank, omgevingsveiligheid, bodem- en waterkwaliteit. Ook sociale samenhang en economische vitaliteit zijn onderdeel van een te realiseren goede leefomgevingskwaliteit.”

Werken langs twee assen: Bron - Ontvanger

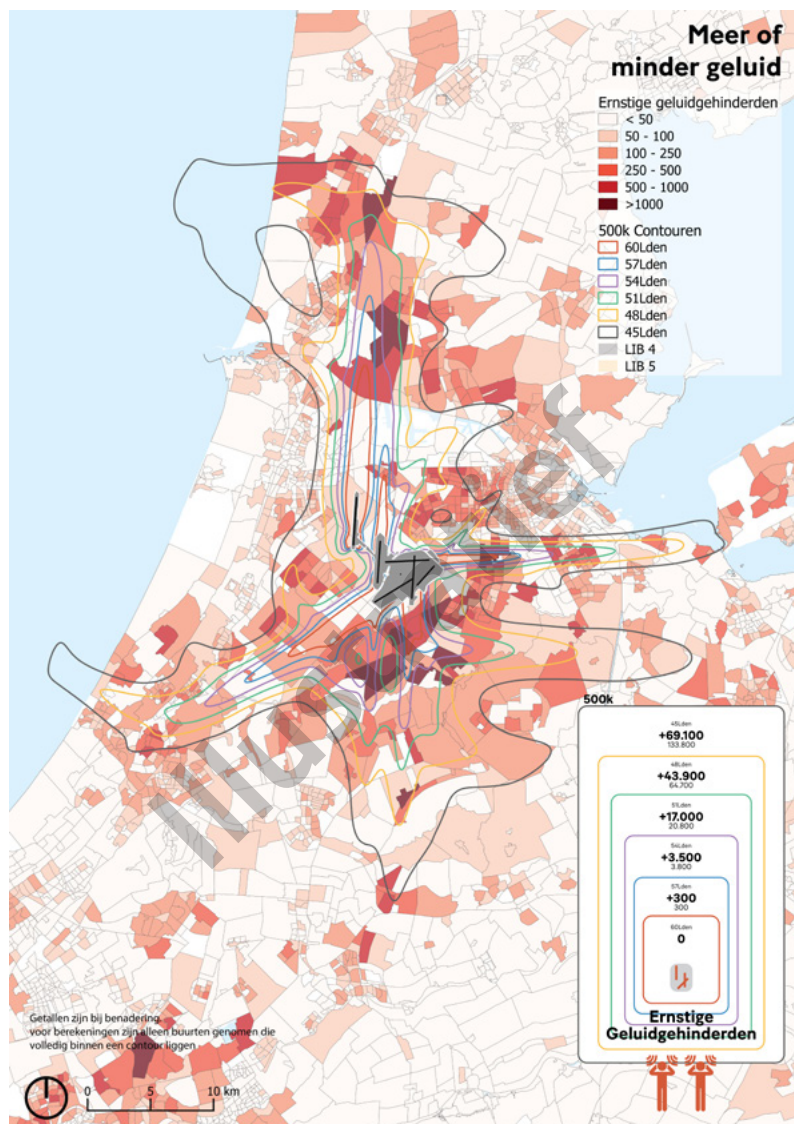
Het beschermen van mensen doen we enerzijds door maatregelen te nemen bij de bron, de vervuiling of overlast van vliegtuigen zelf. Op sommige plekken simpelweg is het geluid niet verder terug te dringen en zijn daarbovenop maatregelen nodig bij de ontvanger. Daarbij kan gedacht worden aan geluidadaptief bouwen, het isoleren van bestaande woningen, maar ook natuur van een significante omvang kan impact hebben op de beleving van geluid.



Bron – ontvanger (geluidbelasting en geluidhinder)

Gezondheidsschade ontstaat zowel door geluidbelasting als geluidhinder. De Lden is de internationaal aanvaarde manier (modelberekening) om de gemiddelde geluidbelasting weer te geven. In de NOVEX Schipholregio is daarom de Lden benut voor diverse analyses. In aanvulling daarop is het nodig om te gaan werken met gebiedspecifieke situaties op basis van hinderbeleving. Er zijn twee grote ‘knoppen’ om aan te draaien als basis voor ruimtelijk beleid: aantal vluchten en Lden-waarden.

Op de kaart staat het aantal berekende ernstig geluidgehinderden, op basis van de geluidbelasting en het gemiddelde percentage van de bewoners die bij die geluidsbelasting ernstig gehinderd is. De kaart betreft een benadering is illustratief bedoeld. Dit levert een meer verstrooit beeld van hinder dan de kaart met alleen de geluidbelastingscontouren.³



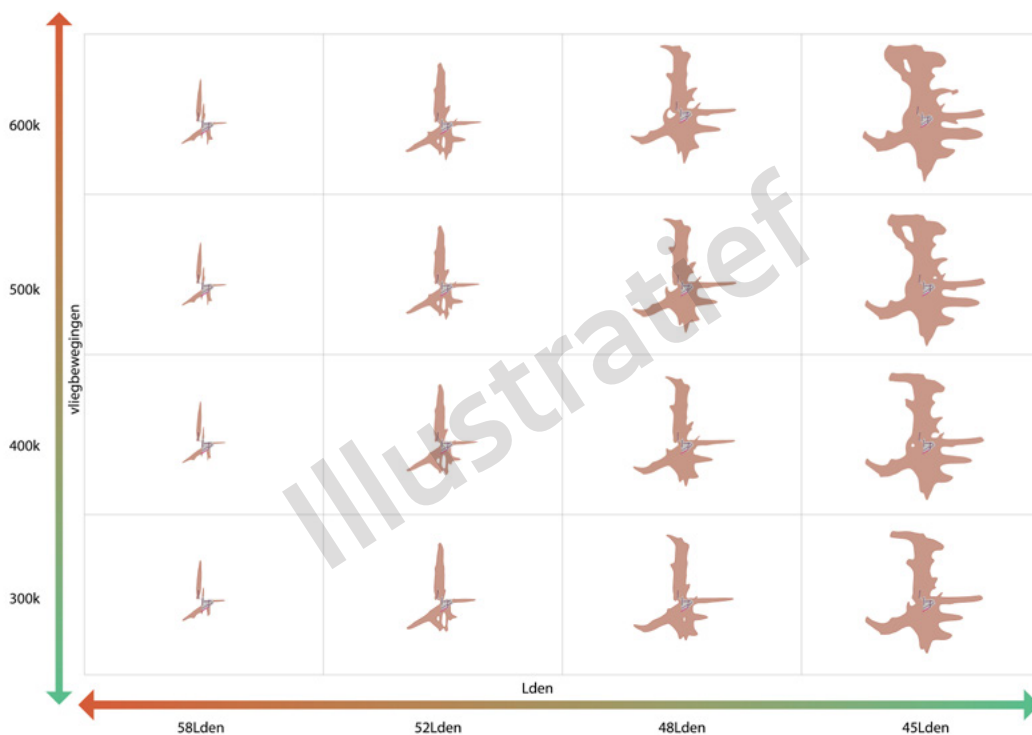
³ <https://bvm2.nl/vliegtuiggeluid-meten-rekenen-en-beleven/>

Rekenen:

- **Geluidbelasting contouren**
- Mensen binnen de contour
- Plancapaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour

Met minder vliegtuigbewegingen wordt de geluidbelastingscontour bij een bepaalde waarde vanzelfsprekend kleiner.

Vanzelfsprekend is ook dat het gebied met een hogere geluidbelastingscontour kleiner is dan het gebied met een lagere geluidsbelasting.



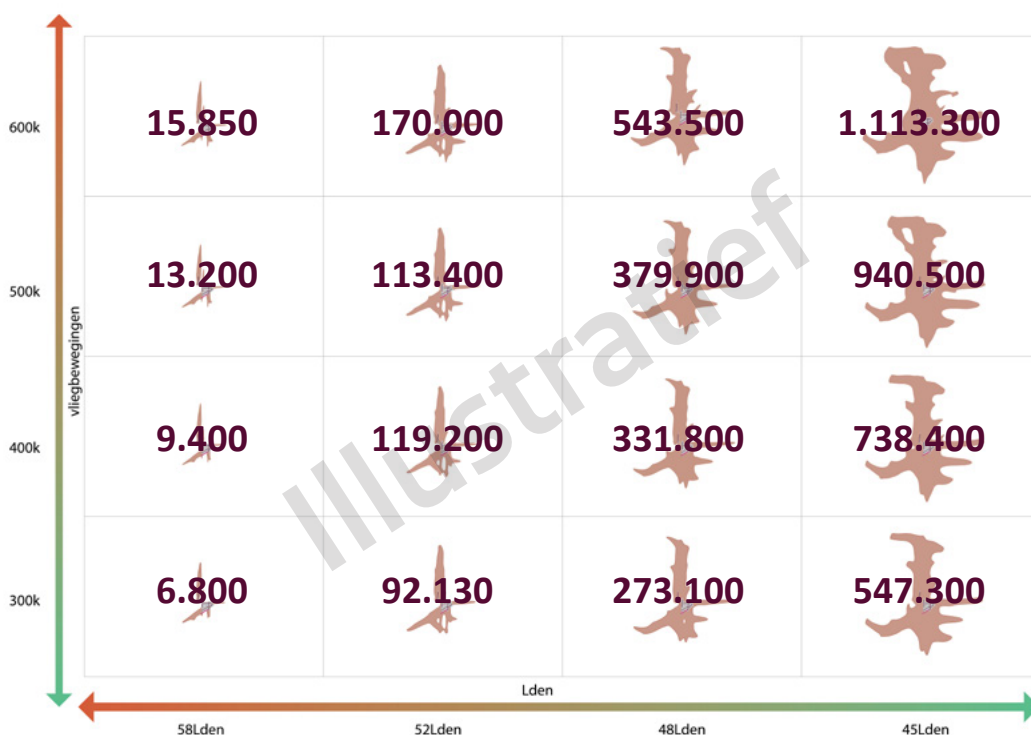
Rekenen:

- Geluidbelasting contouren
- **Mensen binnen de contour**
- Plan capaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour

Het aantal mensen dat binnen een bepaalde geluidbelastingscontour woont neemt vanzelfsprekend toe als een lagere geluidswaarde en dus een groter gebied, wordt gekozen. Bovendien geldt: hoe verder van de luchthaven, hoe minder geluidsbelasting, hoe minder bouwbeperkingen.

Binnen de 58Lden geluidbelastingscontour wordt al decennialang een succesvol restrictief woningbouwbeleid gevoerd. Daardoor is het aantal mensen dat binnen deze contour woont succesvol beperkt.

Het ruime gebied binnen de 45 Lden (= advieswaarde WHO) omvat veel (dicht) verstedelijkt gebied, waaronder delen van Amsterdam. De bewonersaantallen hierbinnen liggen daarom hoog.



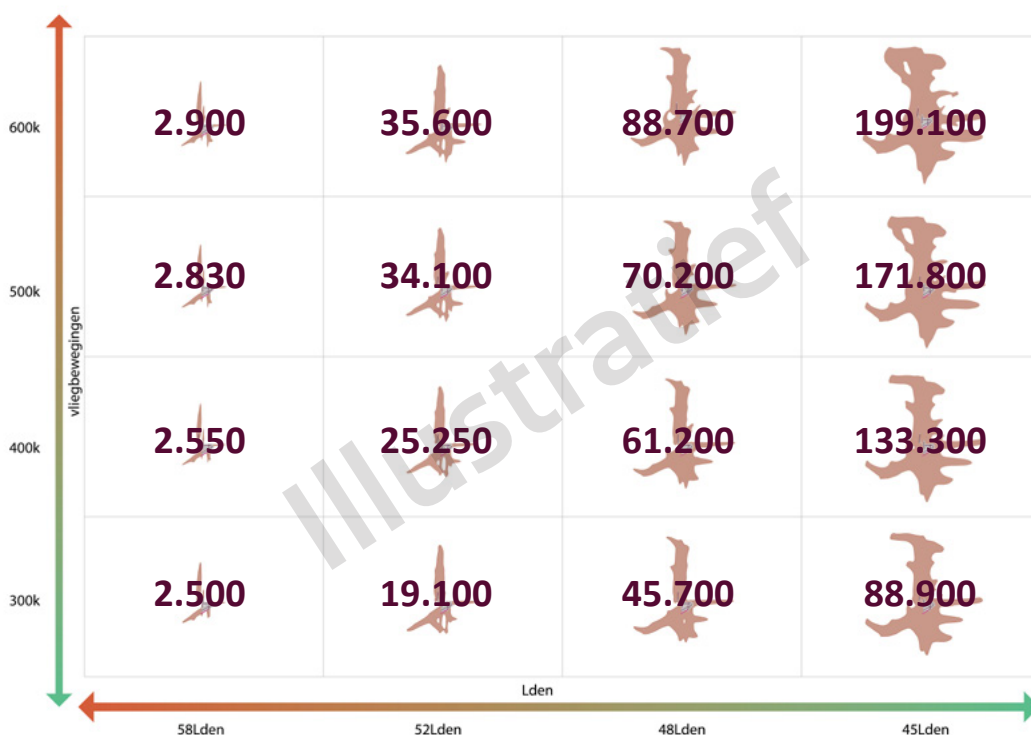
Rekenen:

Geluidbelasting contouren

- Mensen binnen de contour
- **Plancapaciteit (indicatief aantal woningen) binnen de contour**

In deze figuur valt indicatief te lezen wat de effecten zijn op de plancapaciteit als we met beleid een ruimere contour zouden willen kiezen voor het beperkingenbeleid.

De plancapaciteit is alleen indicatief te bepalen, omdat we alleen zicht hebben op een totaal plangebied en niet op de invulling van het plangebied. In de uitwerking van het plan wordt rekening gehouden met de bestaande beperkingen die gelden. Als de geluidscontour een plangebied doorsnijdt is in de berekening de plancapaciteit in aantal woningen evenredig met de oppervlakte van het gebied berekend. Daarom zal in dit overzicht binnen de 52 Lden (ongeveer vergelijkbaar met de basis voor LIB 5) en 58 Lden (basis voor LIB 4) sprake zijn van een (forse) overschatting.

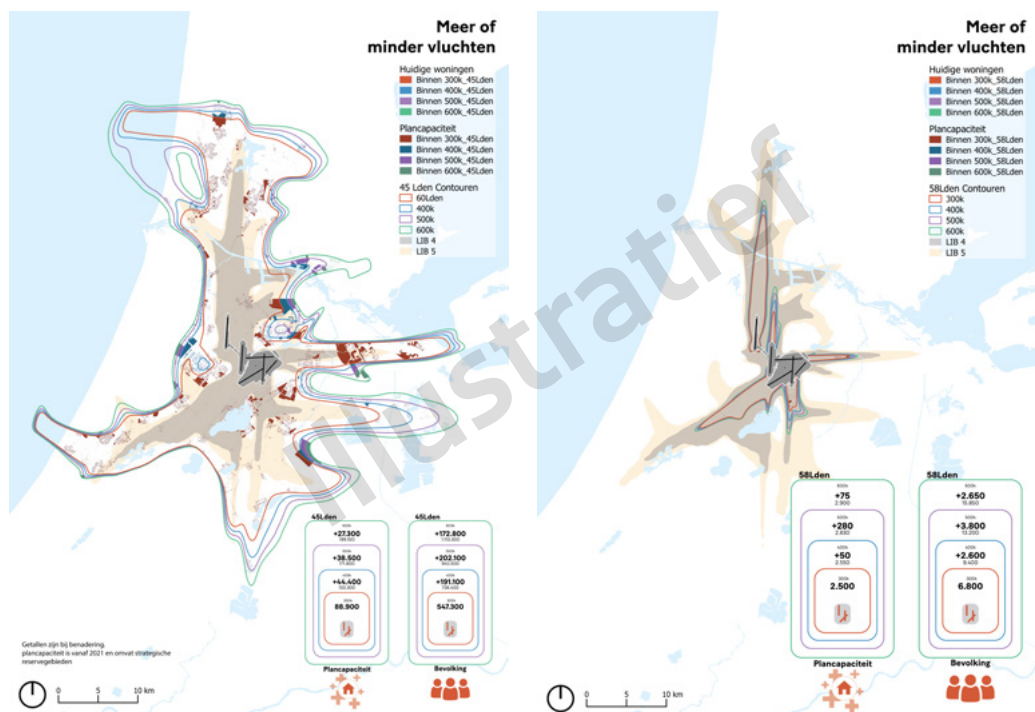


Sturen met:

- **Meer of minder vluchten**
- Meer of minder Geluid

Op de linker kaart is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het aantal vluchten op de 45 Lden-contour en op welke manier de huidige woningen en de plancapaciteit (indicatief) dan binnen of buiten de contouren valt.

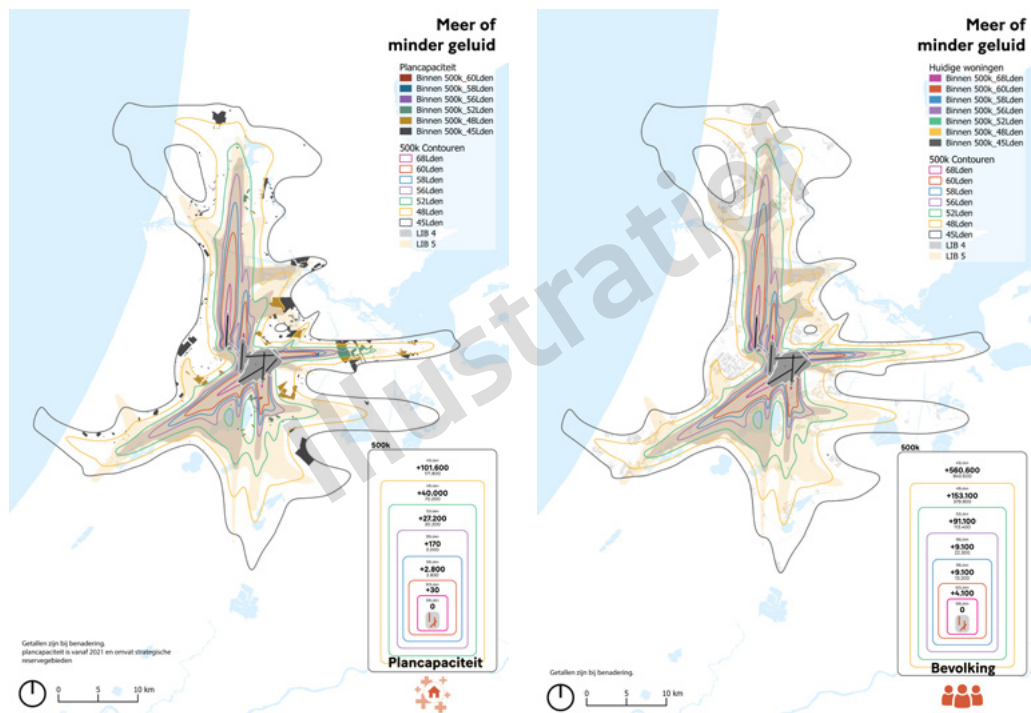
Op de rechter kaart is inzichtelijk gemaakt wat het effect is van het aantal vluchten op de 58 Lden contour en het aantal geplande woningen daarbinnen en het aantal mensen daarbinnen. 45 Lden is de WHO-advieswaarde, 58 Lden is (bij benadering) de basis voor LIB4.



Sturen met:

- Meer of minder vluchten
- **Meer of minder Geluid**

Op deze kaarten is inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van het werken met verschillende Lden-waarden op de omvang van geluidbelaste gebieden bij een gelijkblijvend aantal vluchten en op welke manier de huidige woningen en de plancapaciteit (indicatief) dan binnen of buiten de contouren valt. 500.000 vluchten is het maximaal aantal vergunde vluchten in 2019.



2 Waar wordt al aan gewerkt?

Duurzame luchthaven

Royal Schiphol Group wil een van de meest duurzame luchthavens ter wereld exploiteren en heeft o.a. onlangs een “achtpuntenplan” gelanceerd waarin veel aandacht is voor maatregelen die impact hebben op de geluidbelasting. Op deze pagina staat weergegeven wat Royal Schiphol Group zelf als eigen ambitie heeft gesteld.

Wat we doen voor duurzaamheid



Van en naar de luchthaven

Elektrische voertuigen en alternatieven voor de auto →



Op de luchthaven

Alles hergebruiken en energie van wind, zon en bodem →



In de lucht

Duurzame brandstoffen en reizen met de trein stimuleren →



Wat kan jij doen voor het milieu?

10 tips om je vliegreis duurzamer te maken →



Duurzame leefomgeving

Prettig wonen en werken op en rond de luchthaven →



Actueel

Onze meest recente acties →

⁴ Schiphol | Op weg naar duurzame luchtvaart

⁵ Schiphol | Meer in balans met de leefomgeving

Geluidbelasting

Geluidbelasting zal integraal en stapsgewijs verminderd te worden. Daarvoor zijn er door de rijksoverheid en de regio enkele programma's opgezet die werken aan het rekenen aan of beperken van de geluidbelasting.

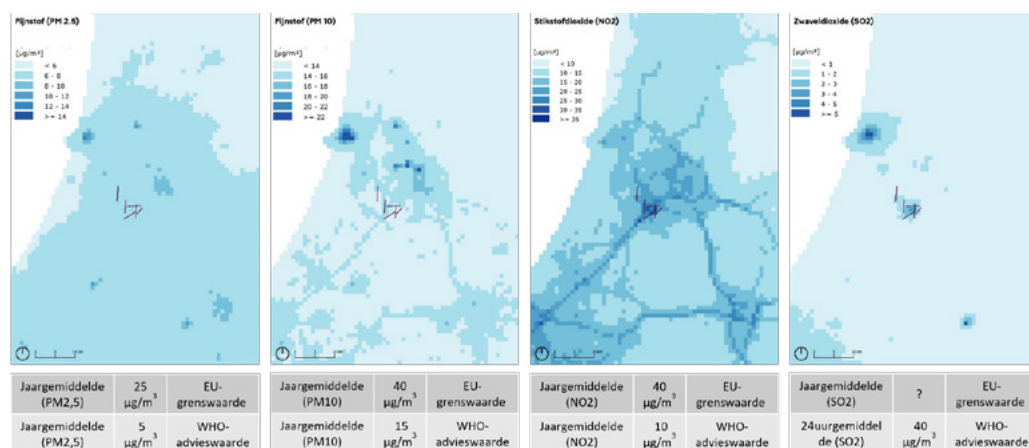
- Grondgeluid/laag frequent geluid is een moeilijk/niet modelmatig te verwerken lokale bron van hinder. Lokaal zijn er specifieke maatregelen mogelijk om het grondgeluid en de hinder te verminderen.
- Citizen science benutten als monitoring instrument voor geluidbelasting en het signaleren van extremen.
- Het field lab geluidadaptief wordt voortgezet en krijgt een vervolg in een living lab. Met adaptieve maatregelen bij gebiedsinrichting, bouwontwerp en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid en stoffen gemitigeerd worden
- Programma Aanpak Meten en Berekenen van Vliegtuiggeluid (PAMV). Metingen kunnen benut worden voor modelverbeteringen en kunnen het inzicht vergroten over de relaties tussen geluidbelasting en hinderbeleving.

Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit zal integraal en stapsgewijs verbeterd worden richting eindambitie (verwaarloosbaar gezondheidseffect). Uitgangspunt is dat emissiereductie van alle bronnen daaraan bijdragen. Dit doen we middels:

- Programma Verduurzaming industrie
- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Reductie luchtvaartemissies

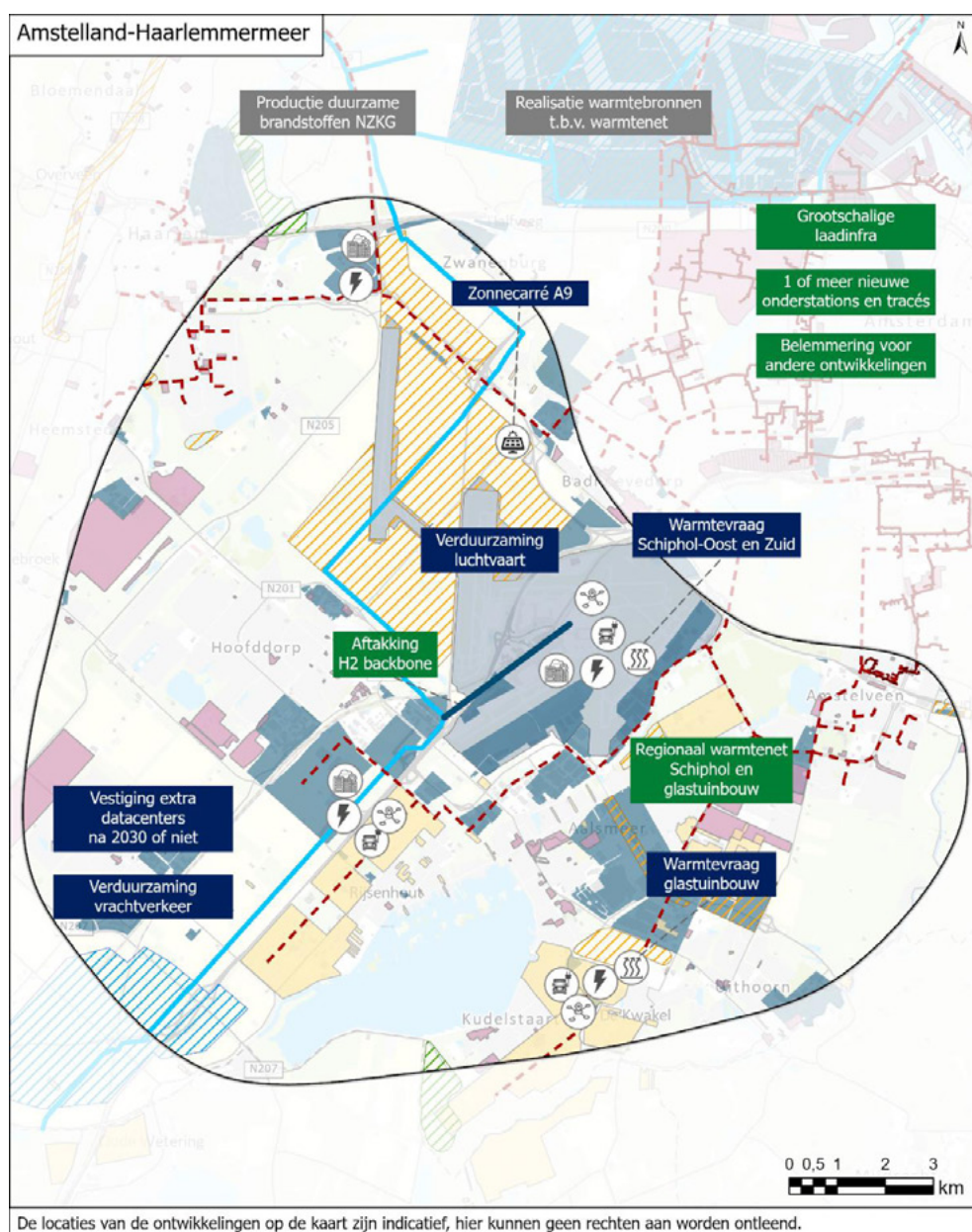
De normen voor luchtkwaliteit zijn overkoepelend, de aangescherpte concept-normen voor 2030 worden zonder veel problemen gehaald. In het kader van het Schone Lucht Akkoord wordt gekeken naar aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.



Elektriciteitsnet

In het MIEK en het provinciale MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat) zijn reeds stappen gezet om de koppeling van het eigen elektriciteitsnetwerk van Schiphol op het regionale elektriciteitsnetwerk op orde te brengen. Hiermee is de elektrificatie van de grondoperatie en gebouwen gedekt tot 2060.

Daarnaast heeft Schiphol het plan om de komende jaren 300ha aan duurzame opwek (zonnevelden) op eigen terrein te realiseren ten behoeve van de elektrificatie van de grondoperaties.



Legenda

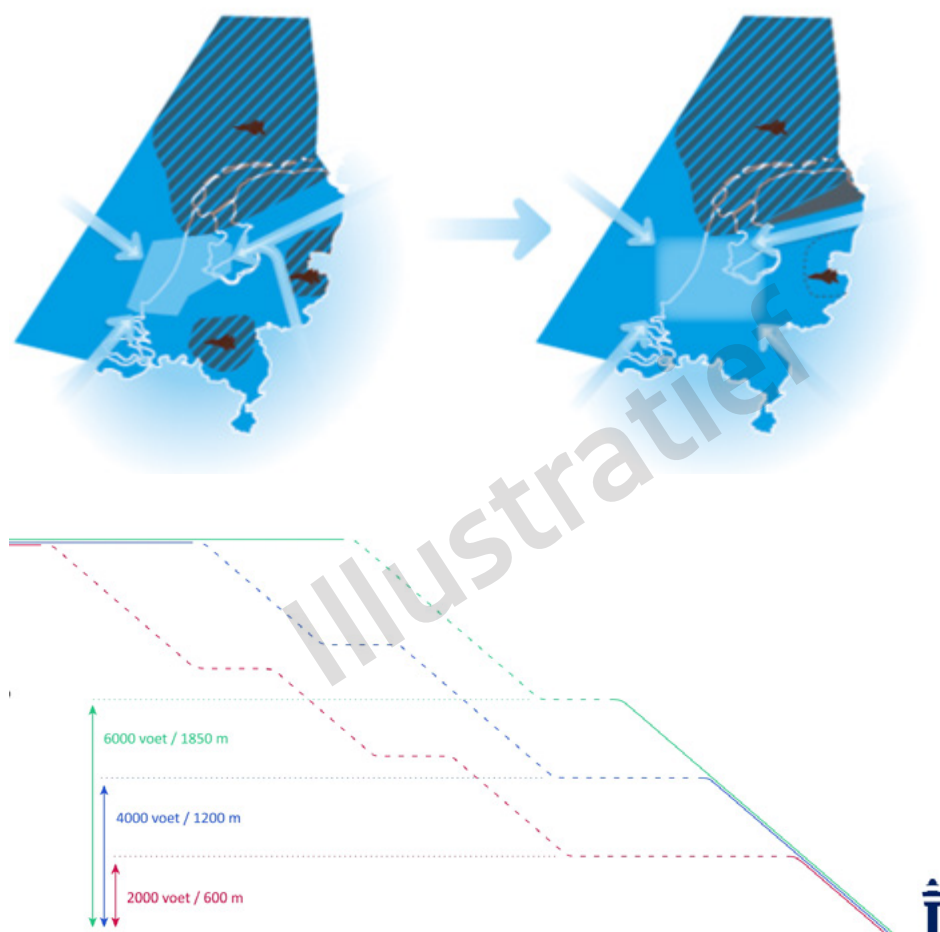
Mobiliteitshub	Elektrificatie	Woningbouwplannen	RES zoekgebieden - Wind
Laad infra	Warmtenet	Uitbreiding bedrijventerreinen	Uitbreidingswens warmtenet
Datacenter	Zonnecarré	Industrierrein van regionaal belang	Warmtenetten
Glastuinbouw	RES zoekgebieden - Zon	RES zoekgebieden - Zon en wind	Waterstof backbone 2030
		RES zoekgebieden - Zon	Waterstof backbone uitbreiding 2050

Luchtruimherziening

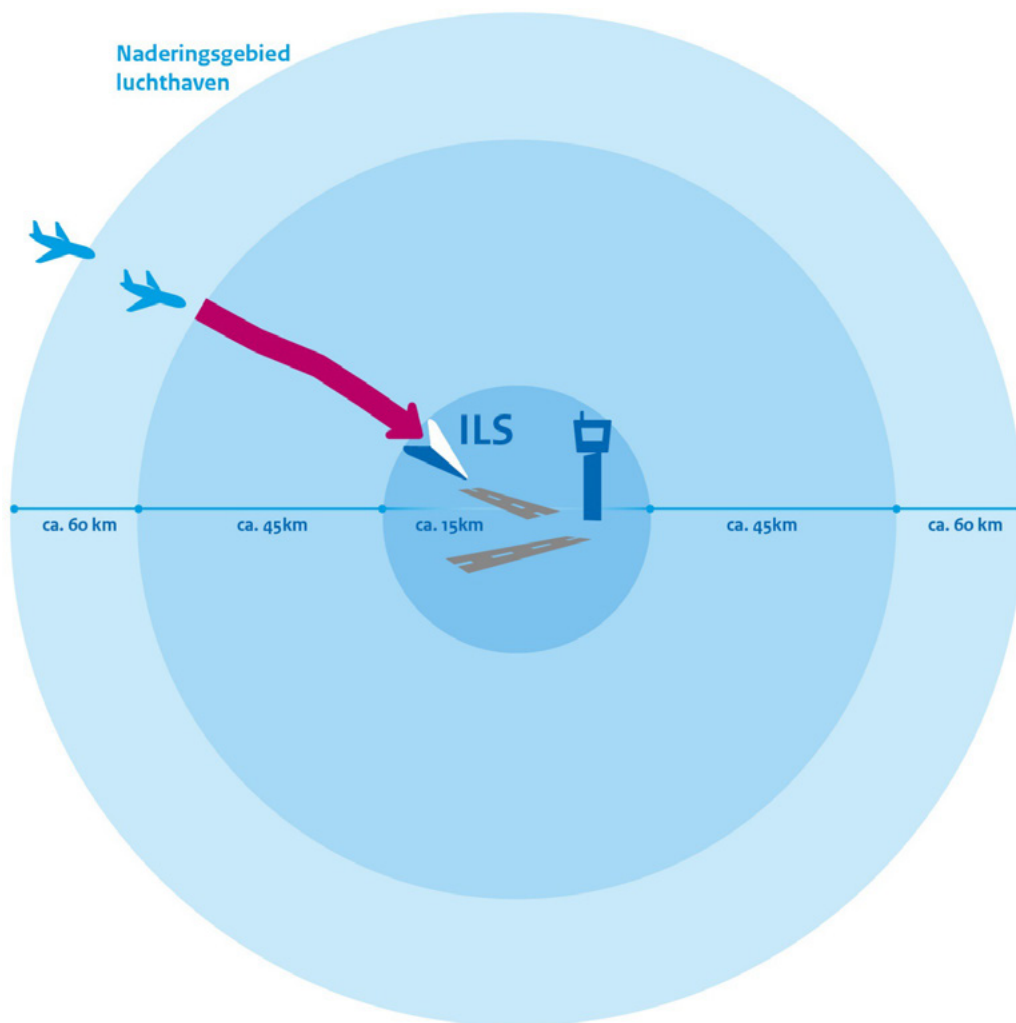
Onderdeel van de luchtruimherziening is het plan om vliegtuigen van en naar Schiphol geleidelijker te laten dalen en sneller naar hoogte te laten gaan. Middels vaste (hogere) naderingsroutes met als gevolg zo min mogelijke geluidsimpact op de grond zal dit leiden tot een kleiner geluidbelast gebied en geeft het de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (omgevingsplan) af te stemmen op het luchtzijdige gebruik. Met name bij dalend verkeer, aan de randen van de Schipholregio zal dit de meeste impact hebben. Dit heeft met name een positief effect op het gebied tussen ca. 15 en 45 km van de baan.

Daarnaast richt de luchtruimherziening zich op kortere vliegafstanden waardoor minder uitstoot plaatsvindt. Met name het opheffen van het militaire oefengebied in het zuiden (TRA12) draagt hieraan bij.

Er komt een vierde naderingspunt bij waar vandaan de Luchtverkeersleiding de toestellen naar de banen geleid. Bij de Luchtruimherziening is het streven deze punten (veel) hoger boven de grond te positioneren. Streven is ook om de toestellen vanaf grotere afstand en vanaf grotere hoogte in glijvlucht te laten landen, waarvoor minder motorvermogen, dus minder herrie, nodig is. Deze verbeteringen zullen in stappen geïmplementeerd gaan worden. Bij het uitwerken van de nieuwe vliegpaden wordt een uitgebreid participatietraject doorlopen.



Meeste geluidswinst zit in de zone tussen de 45 en 15km vanaf de landingsbaan. Dit is gebied waar toestellen vanaf ca 45 km naar de baan worden geleid, tot het punt waar ze in een rechte vaste lijn voor de baan komen voor de landing.

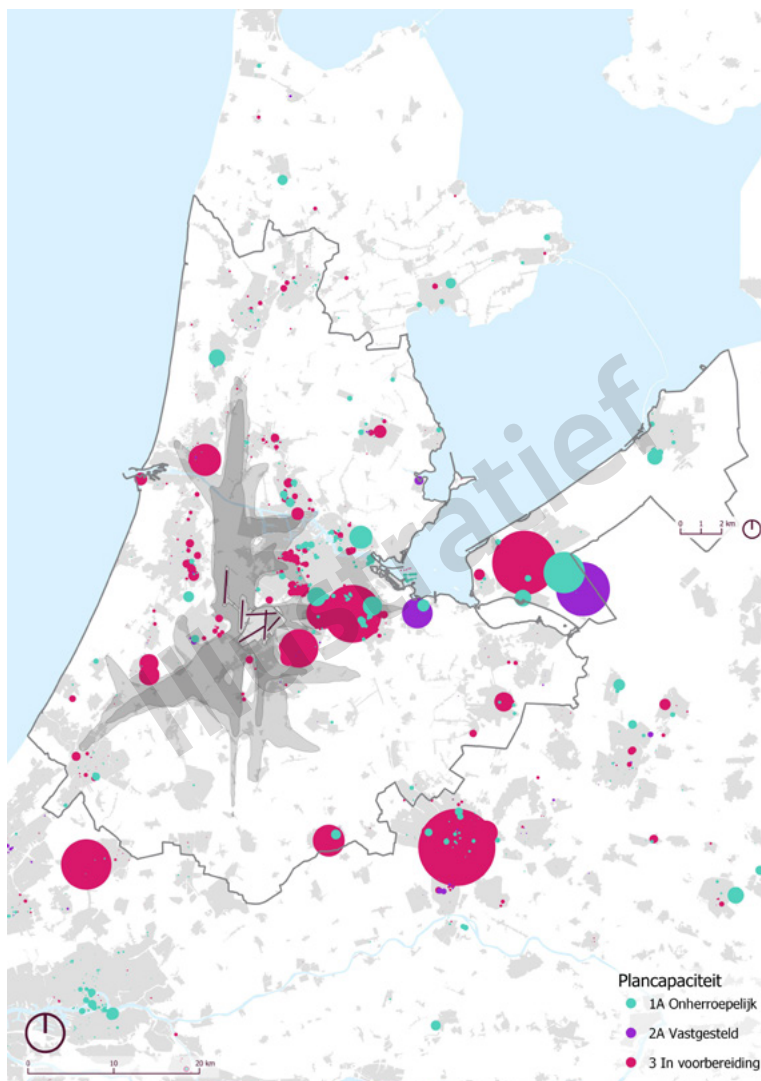


3 Woningbehoefte en de leefomgeving

Genoeg planvoorraad (tot circa 2030)

Er zijn in de regio, rondom de huidige beperkingen voor luchtvaart voldoende locaties om in de woningbehoefte voor de korte termijn te voorzien. Vanuit de Wet luchtvaart is er op dit moment dus geen obstakel voor voldoende woningbouw in de regio. Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatieregels mogelijk wel een complicerende effect op ruimtelijke ontwikkelingen.

De huidige planvoorraad is binnen de bestaande regelgeving tot stand gekomen, dus rekening houdend met de geldende beperkingen.



Niet kwantitatief, maar kwalitatief in beperkingengebieden

Het vraagstuk in de woningbouw gaat daarbij binnen de LIB-beperkingengebieden niet om woningbouwproductie, maar om leefomgevingskwaliteit. Daarin zien we een tweetal smaken:

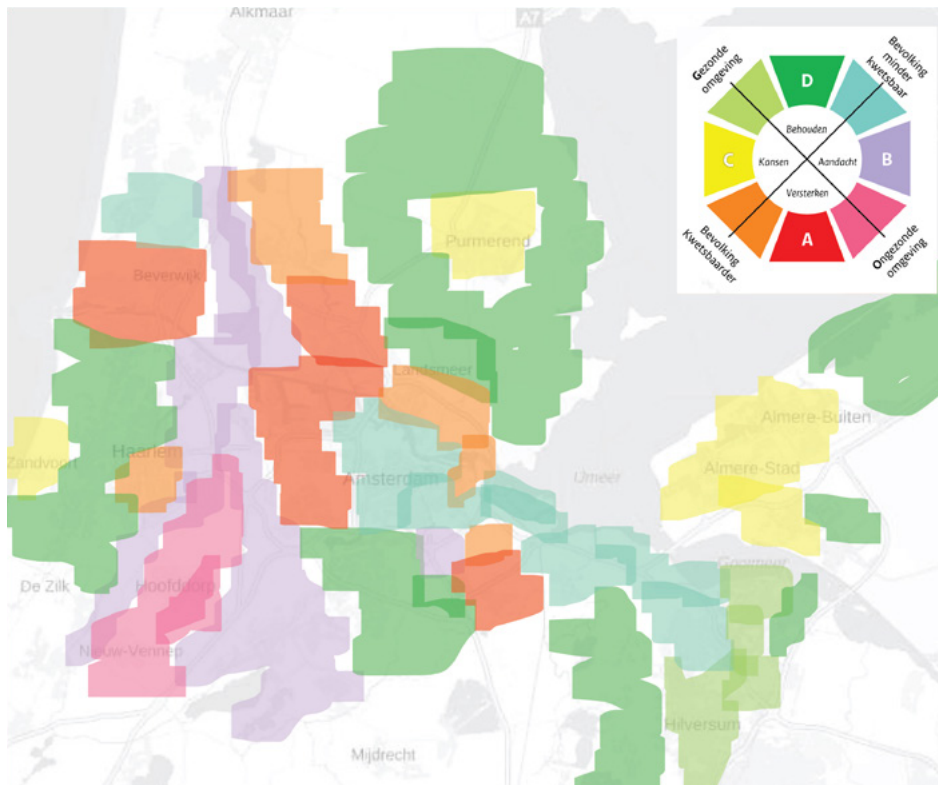
Binnen het beperkingengebied bemoeilijken of blokkeren de luchtvaartbeperkingen de noodzakelijke gebiedstransformaties om de lokale leefbaarheid te waarborgen (Rijsenhout, Kronenburg en Stommeer). Deze gebieden worden geluidbelast, het landschap is versnipperd en de mogelijkheden om te recreëren zijn beperkt. Grootschalige woningbouw als kostendrager is in deze gebieden niet mogelijk. PM Traject Hans vd Vlist



Niet kwantitatief, maar kwalitatief binnen de beperkingengebieden

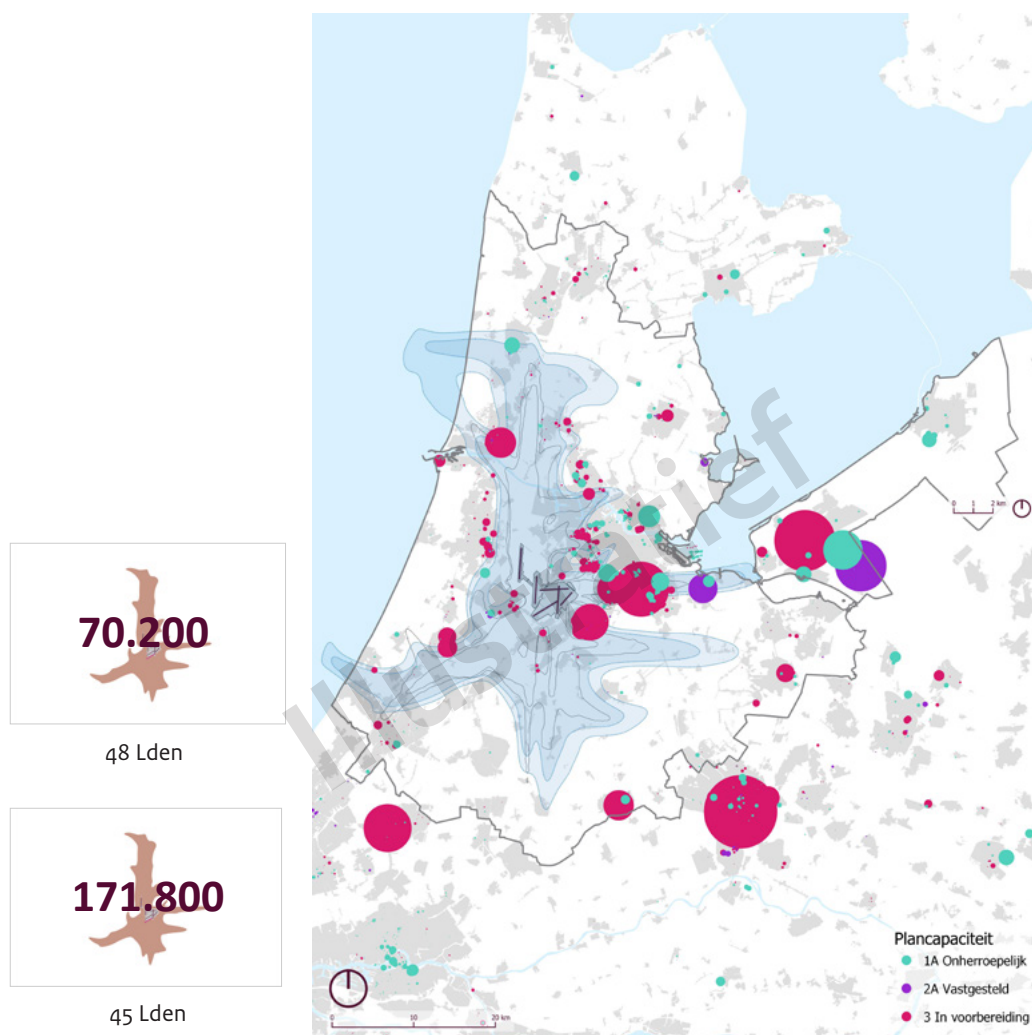
Binnen de LIB-beperkingengebieden betreft de opgave de lokale leefomgevingskwaliteit, en niet de kwantitatieve regionale woningbouwopgave.

We zien ook buiten de huidige LIB-beperkingengebieden plekken waar kwetsbare mensen wonen met een stapeling van problematiek, waaronder de geluidbelasting van de luchtvaart.



Genoeg planvoorraad?

Vanuit de Omgevingswet hebben de aangescherpte cumulatierregels die gaan gelden binnen de 48 Lden mogelijk wel effect op de (on)mogelijkheid van woningbouw binnen de verstedelijkingsstrategie, om nabij bestaande infrastructuur.



Partijen moeten verantwoordelijkheid nemen op zaken waar ze op kunnen sturen:

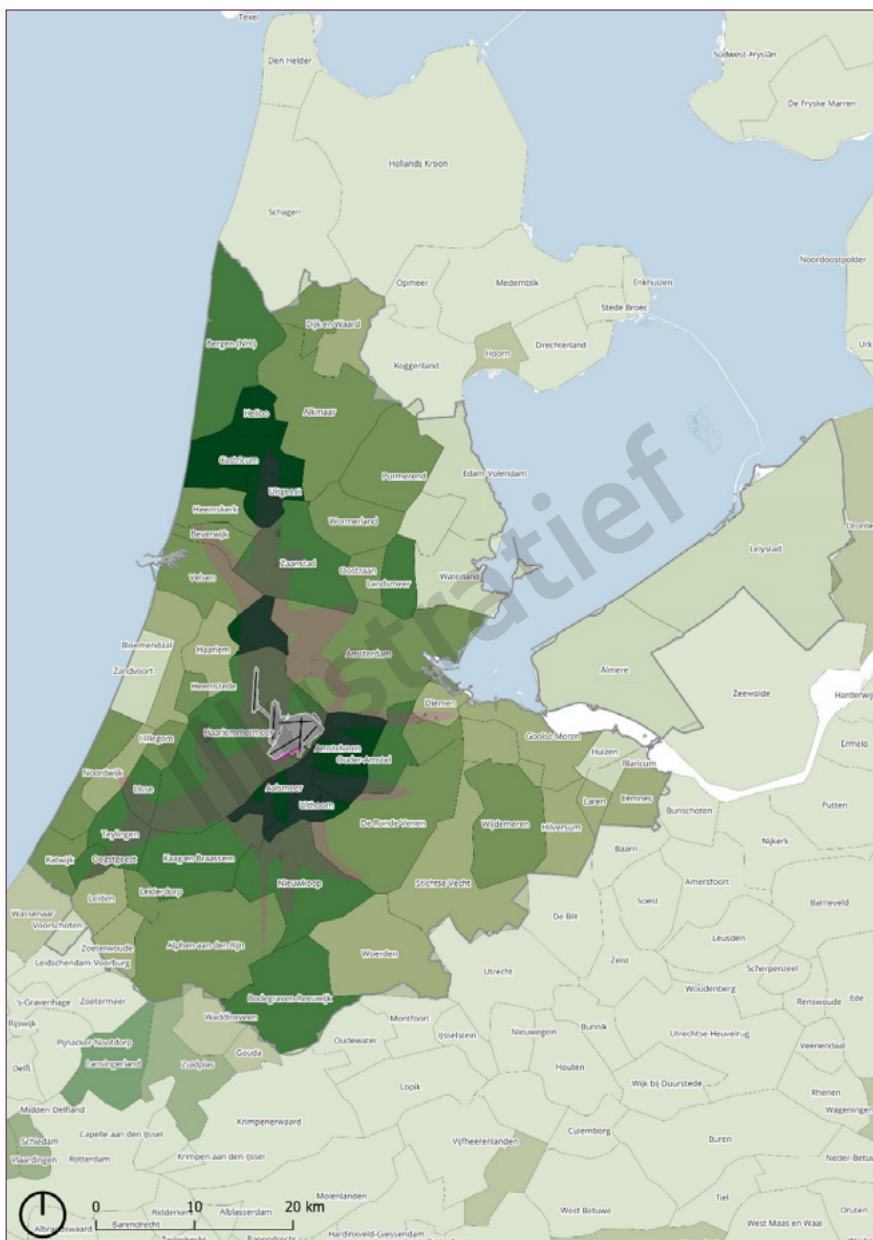
Partijen dragen een gedeelde en op basis van het “vervuiler-betaalt-principe” verdeelde verantwoordelijkheid om negatieve effecten te mitigeren en benadeelden te compenseren.

- De luchtvaartsector richt zich op het stapsgewijs verminderen van de belasting van de omgeving met geluid en stoffenemissies (ipv minder gehinderden).
- Provincies en gemeenten dragen zorg voor een verantwoorde, gezonde (woningbouw) ontwikkeling.
- Het Rijk zorgt voor normering gericht op bron en ontvanger (met individuele bescherming) van gezondheid ten aanzien van geluid en stoffen door luchtvaart. Een nieuw stelsel daarvoor wordt nu vormgegeven.

4 Drie strategische keuzes

Systematiek van ruimtelijke contouren werkt

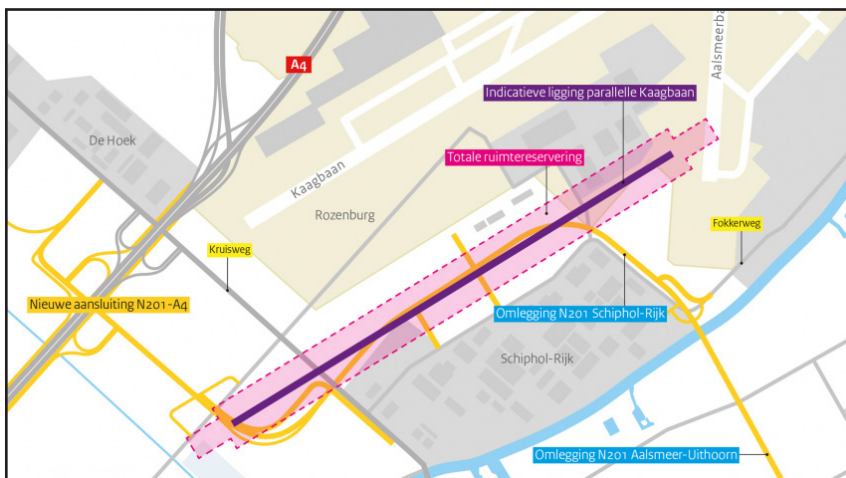
Het maken van ruimtelijke contouren vindt plaats krachtens een wettelijke verplichting, ze worden vastgesteld ter bescherming van de gezondheid en leefomgevingskwaliteit. Ook buiten deze formele contouren is er echter hinder en op enkele locaties leidt dat tot een onwenselijke situatie. Op de kortere termijn vereist dat een actualisatie van de huidige contouren, maar we moeten op de langere termijn ook kijken naar het beleidssysteem an sich.



Actualisatie

Op de korte termijn wordt het LIB geactualiseerd (o.a. externe veiligheid, vliegveiligheid, toetsvlakken en obstakelvlakken) en in lijn gebracht met het nieuwe Luchthavenbesluit (LVB).

Daarnaast is geconstateerd dat de reservering voor de parallelle Kaagbaan kan worden geschrapt. Dit besluit is genomen op basis van een integrale afweging tussen leefbaarheid en onzekerheid ('schaduwwerking') voor de leefomgeving enerzijds en de zeer beperkte bijdrage aan bereikbaarheid en vliegveiligheid van deze baan anderzijds.

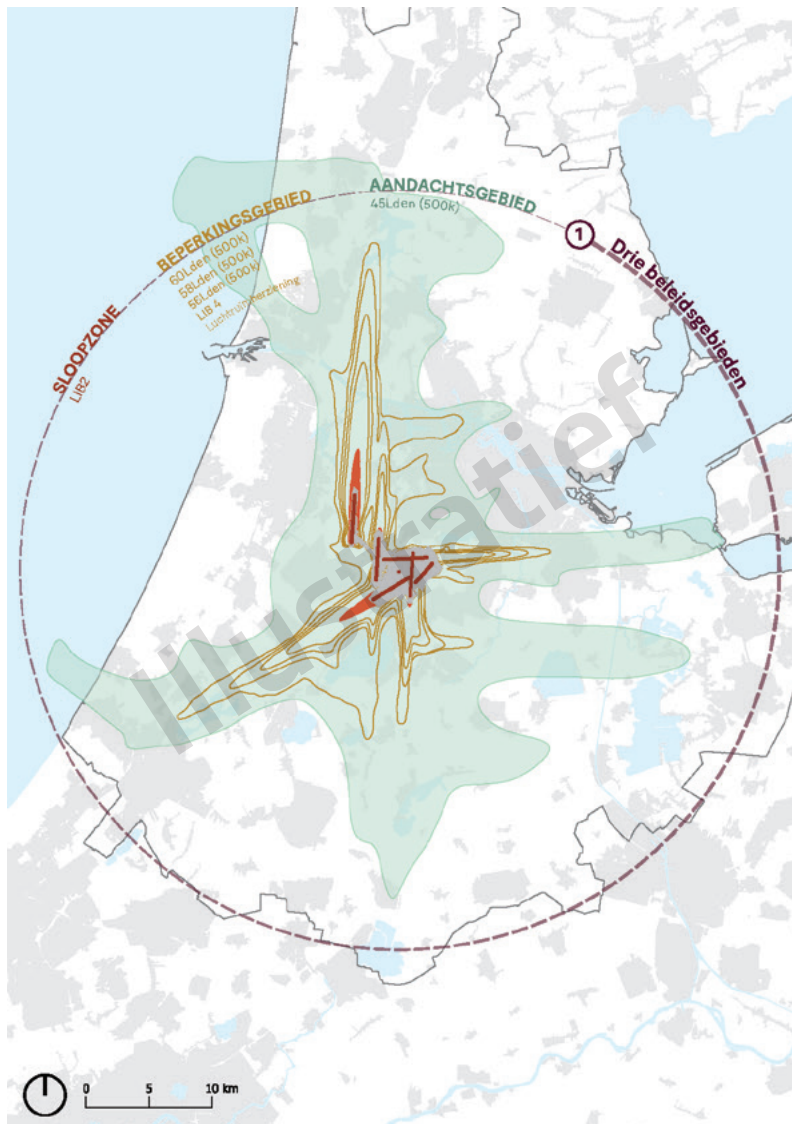


Bron: BARRO

3 beleidsgebieden

Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

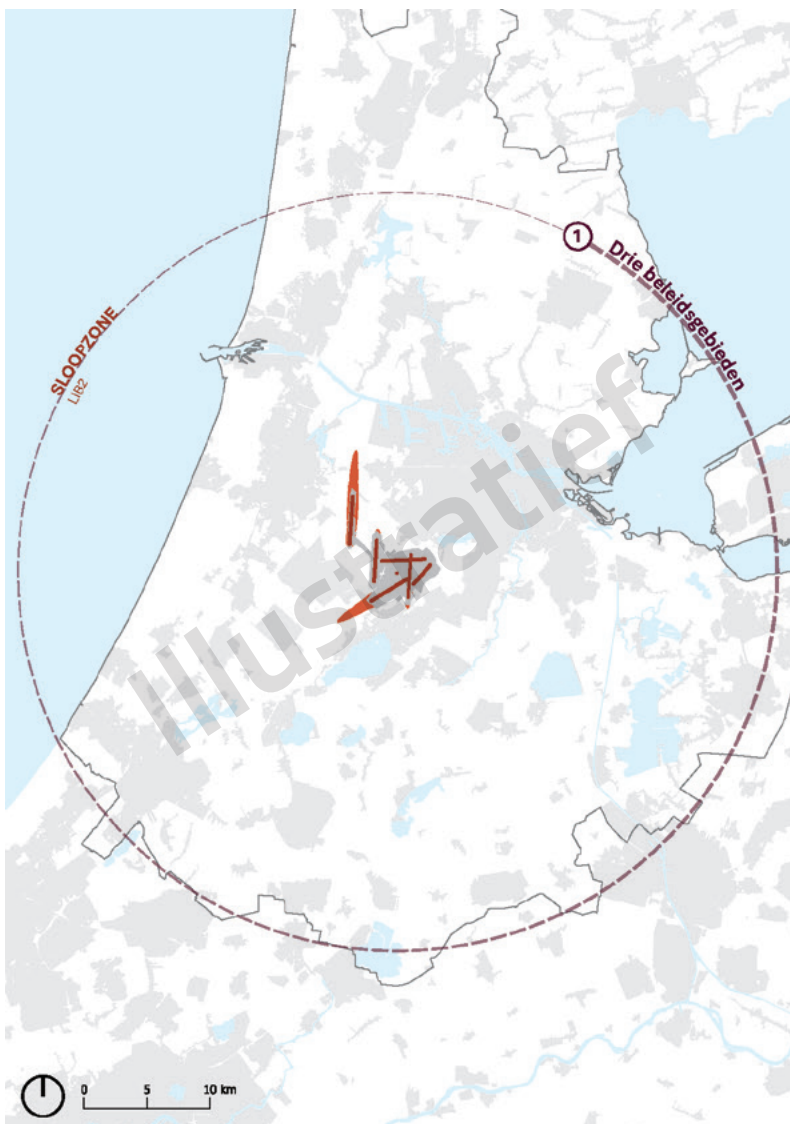
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudigere structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

1. een uitsluitingsgebied ('sloopzone'): waarbinnen de gezondheidsbelasting dermate groot is dat het onverantwoord wonen is, ook na mitigerende maatregelen. De begrenzing hiervan wordt beargumenteerd vanuit de in de Omgevingswet (maximaal genormeerde binnenwaarde voor bestaande bouw geluid + maximaal realistisch haalbare geluidsisolatie).

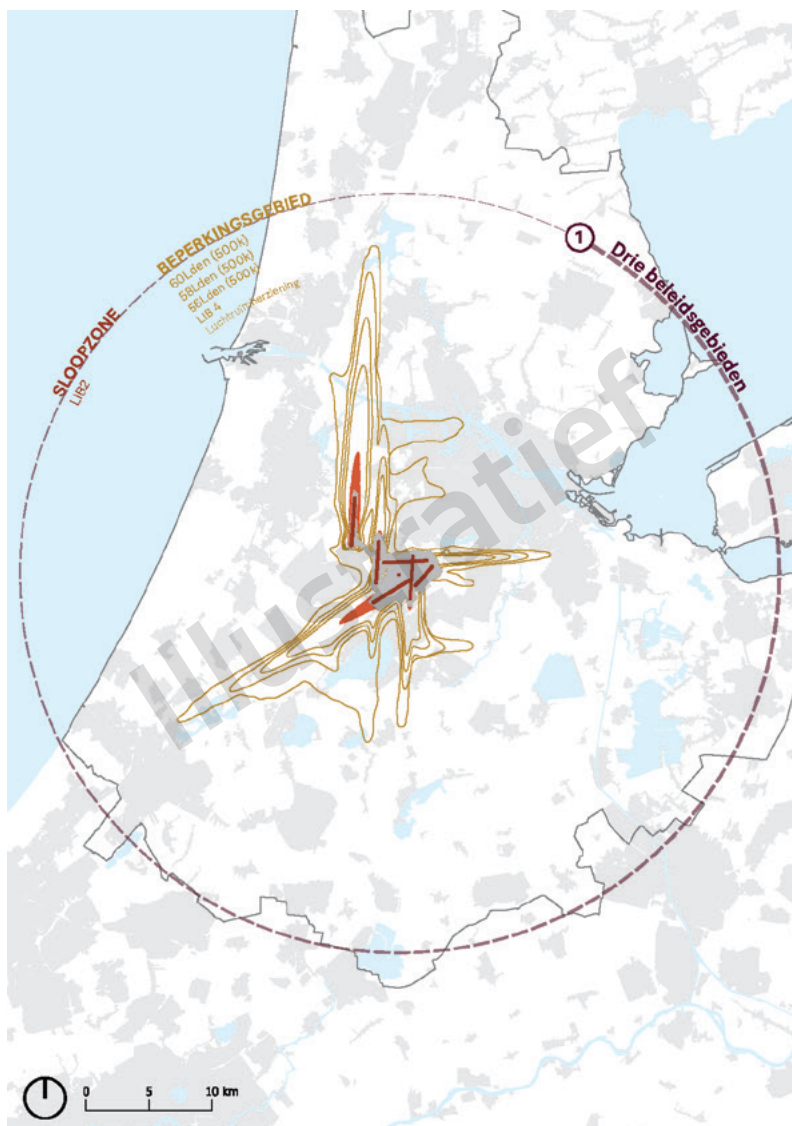
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudiger structuur met drie beleidsgebieden die gestandaardiseerd worden voor alle nationale luchthavens die gebaseerd is op gezondheidsnormen in plaats van aantallen vliegtuigbewegingen.

2. een beperkingengebied: waarbinnen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen beperkt mogelijk zijn. Binnen dit gebied werken we aan het overeind houden van de vitaliteit met generieke mitigerende en compenserende maatregelen. De uiteindelijke begrenzing voor dit gebied moet nog bepaald worden. Er zijn nu diverse gedachtes hierover (isolatiezone, L1B4, 58 of 57 Lden, etc.)

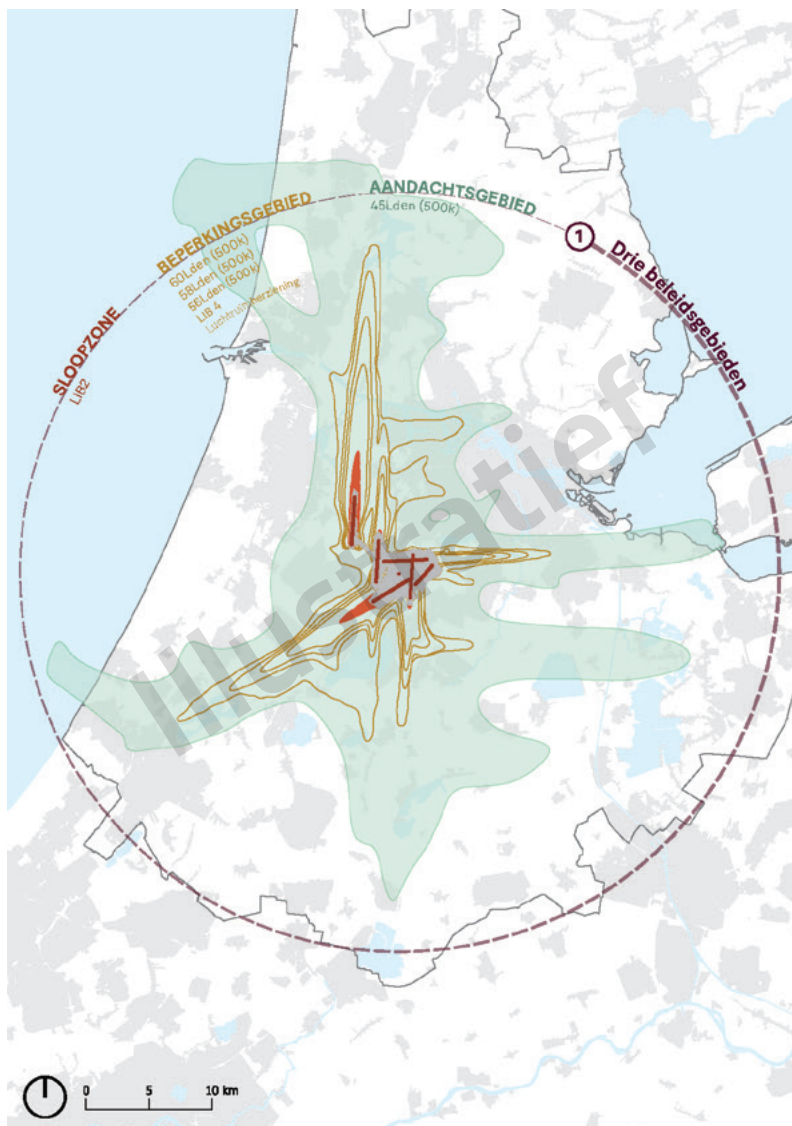
Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Op de langere termijn willen we daarom toewerken naar een eenvoudiger structuur met drie beleidsgebieden als voor alle nationale luchthavens. Gebieden gebaseerd op gezondheidsnormen in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen.

3. een aandachtsgebied: dat begrensd wordt door de WHO advieswaarde (45 Lden). Een relevant gebied voor luchtvaarthinder. Doel is binnen dit gebied de hinder te verminderen en het stapsgewijs te verkleinen door o.a. aanpassingen aan de bron.

Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Een stap maken met leefomgevingskwaliteit

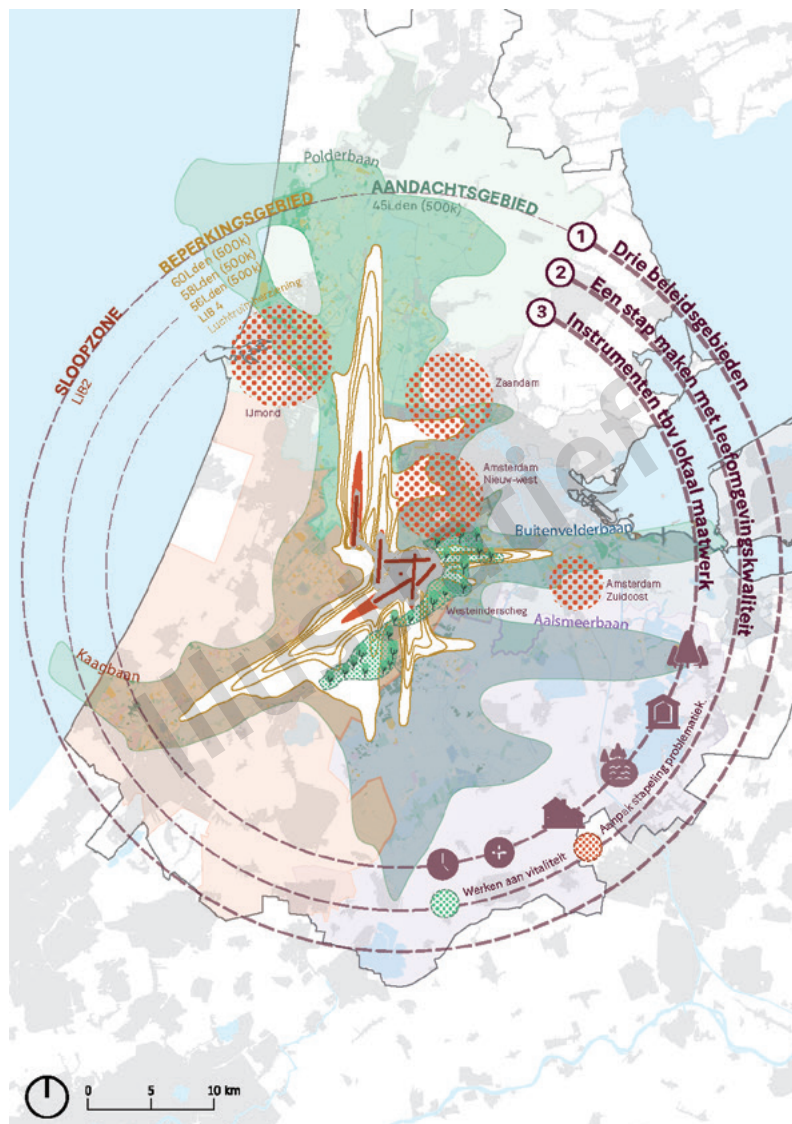
Werken aan leefbaarheid is in feite werken aan structuurversterking. Een grootschaligere integrale gebiedsaanpak waarbij lokale problemen en wensen worden bekeken vanuit het regionale belang. Daarbij kunnen kosten gedeeld worden en kan gezocht worden naar andere functies of voorzieningen (kostendragers) die makkelijker in geluidbelast gebied een plek kunnen vinden.

Lokaal maatwerk past binnen het aandachtsgebied. In een cluster per landingsbaan kan meer specifiek worden gekeken naar de werkelijke belasting en ervaren hinder, zonder dat daarbij sprake is van verplaatsing van hinder naar andere gebieden.

We onderscheiden daarin twee smaken:

1. Werken aan vitaliteit (leefbaarheidsissues binnen het beperkingengebied), dat wordt opgepakt in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma rondom de Westeindescheg.
2. Aandacht vragen voor de aanpak stapeling problematiek.

Nb: contouren op de kaart zijn indicatief.



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Juli 2023



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Tijdlijn NOVEX Schipholregio







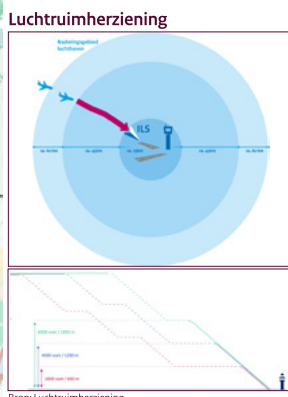
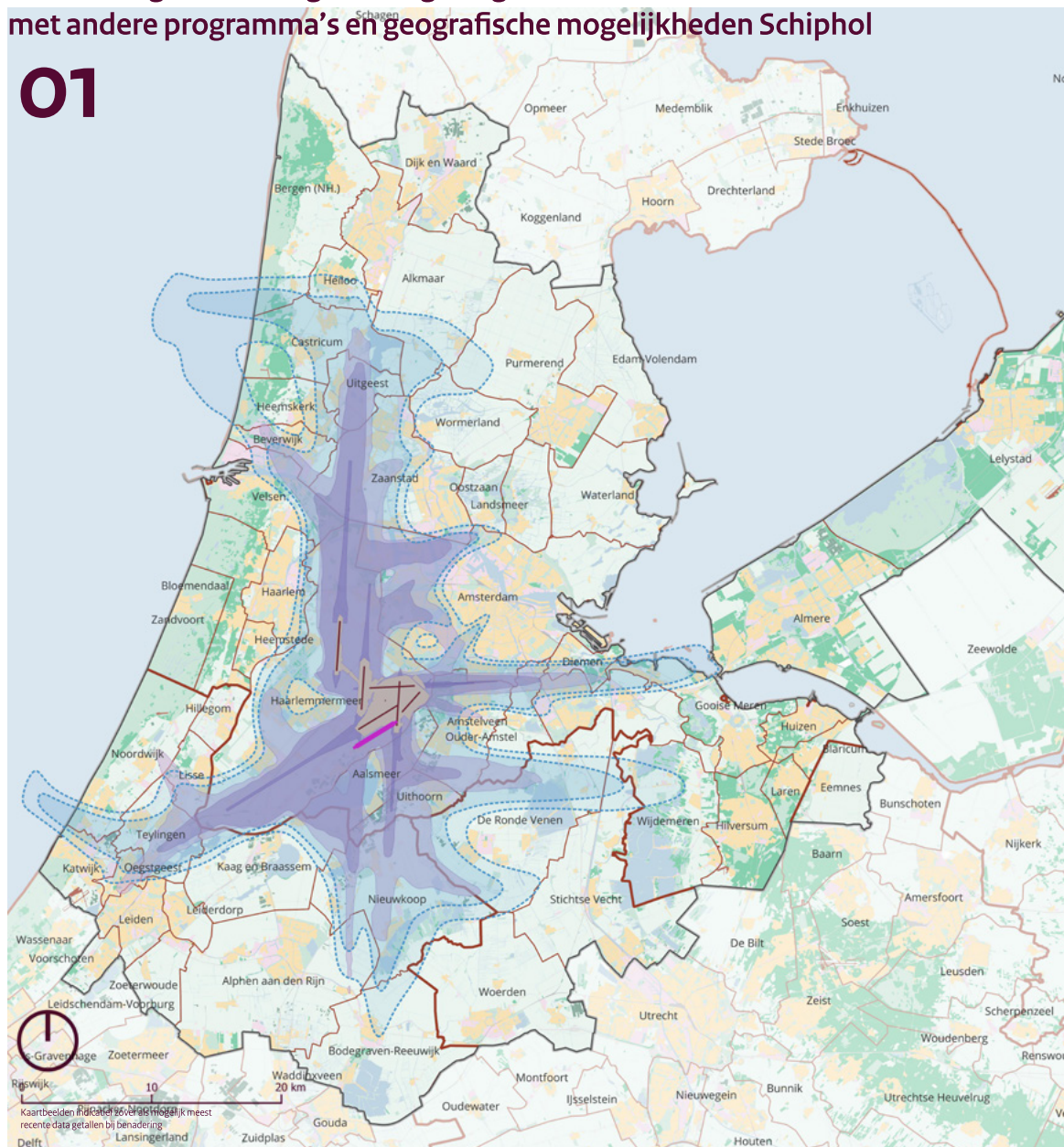
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Kaartmateriaal per hoofdopgave

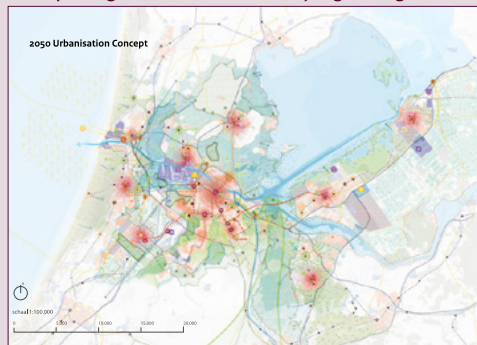


Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol

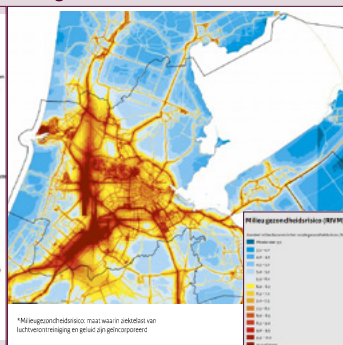
01



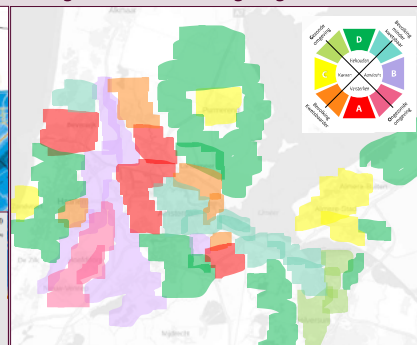
Metropoolregio Amsterdam Verstedelijkingsstrategie



Milieugezondheidsrisico



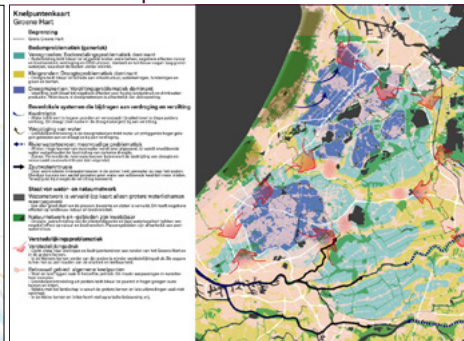
Schets gezondheid en leefomgeving MRA



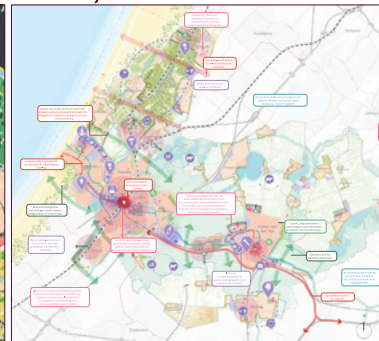
Sleutelkeuzes NZKG



Groene Hart Knelpunten



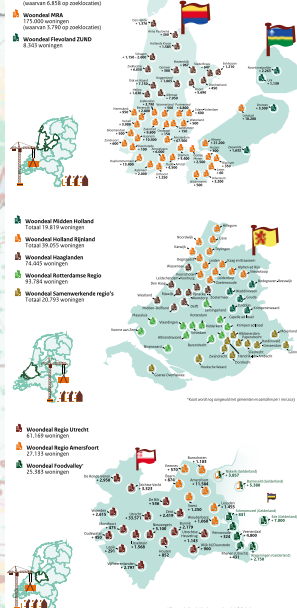
Holland-Rijnland





2022-2030

 Woondeal Noord-Holland
40.000 woningen



Rijsenhout

Stroommeer



Kronenburg

Map of the Rotterdam region showing the distribution of social housing. The map displays various colored areas representing different types of housing: blue for 'Geïsoleerde woningen (dagisolatie)', orange for 'Geïsoleerde woningen (nachtisolatie)', green for 'Niet geïsoleerde woningen', and purple for '40 Kie gebied 5 banenstelsel'. A scale bar at the bottom left indicates distances from 0 to 10 km. A legend at the bottom right explains the color coding.

Er is een planispaceïfiteit van
~70.000 woningen binnen
450.000 contour (500k)

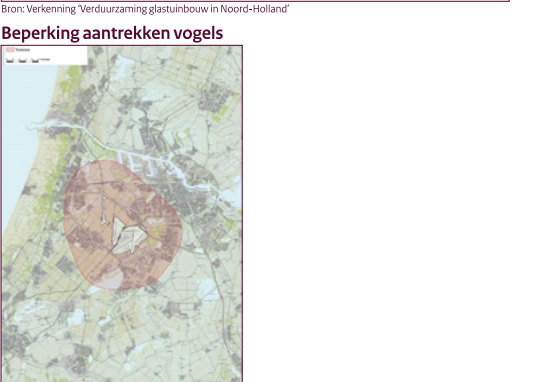
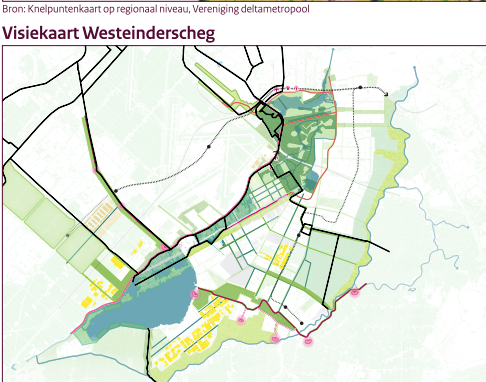
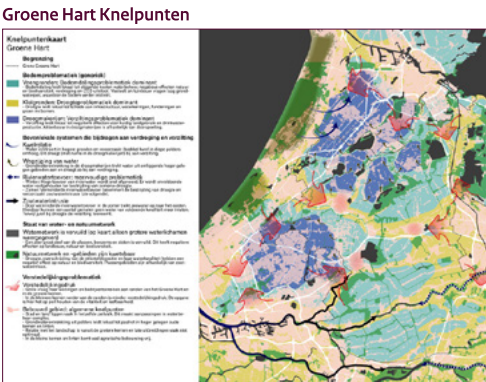
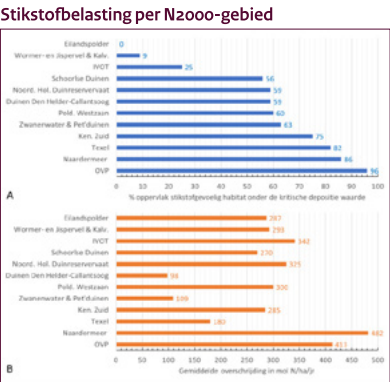
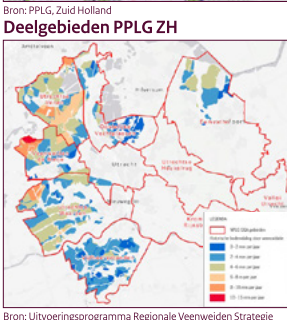
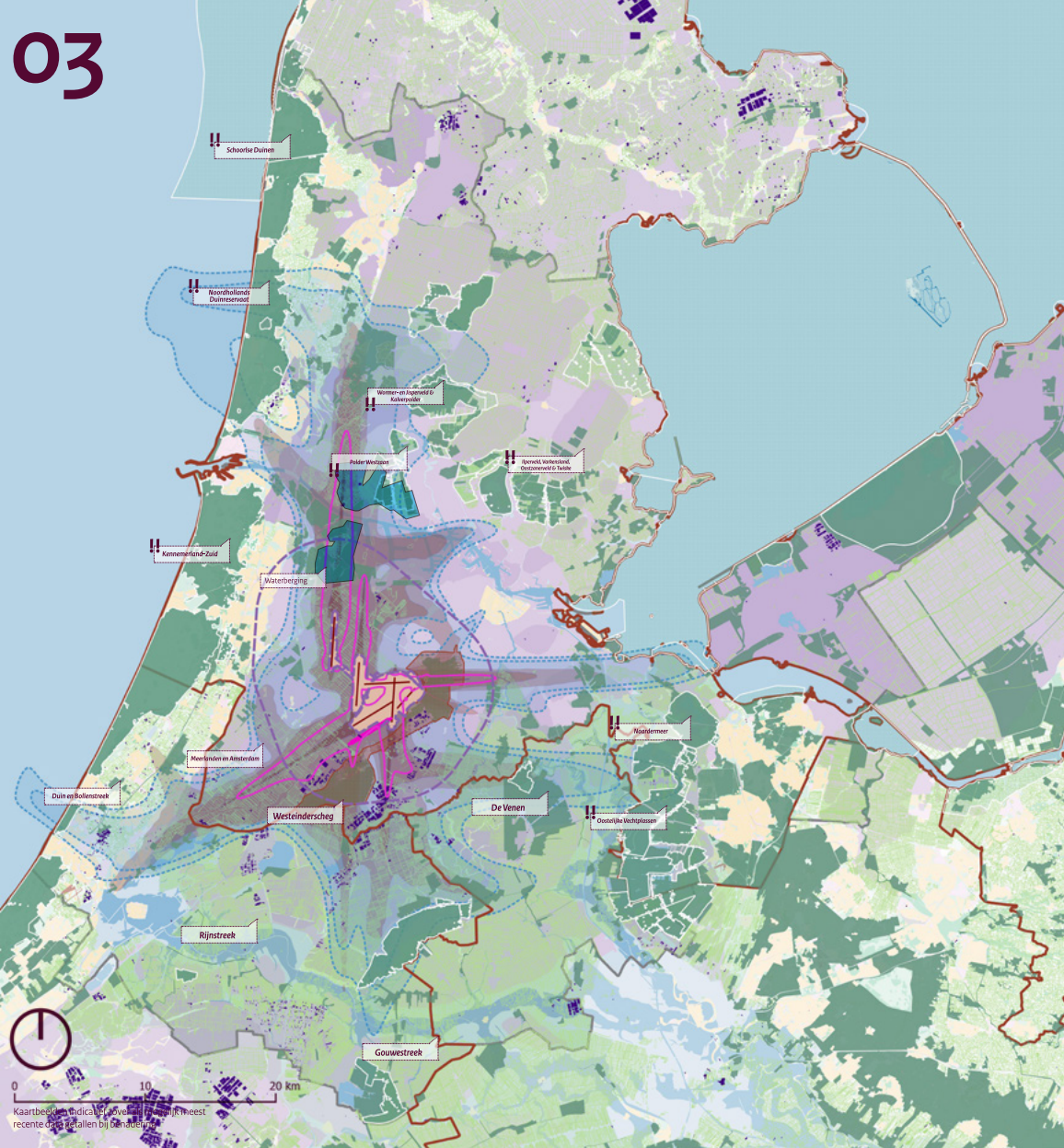
Er is een planispaceïfiteit van
~30.000 woningen binnen
450.000 contour (500k)

Er is een planispaceïfiteit van
~34.000 woningen binnen
500.000 contour (500k)

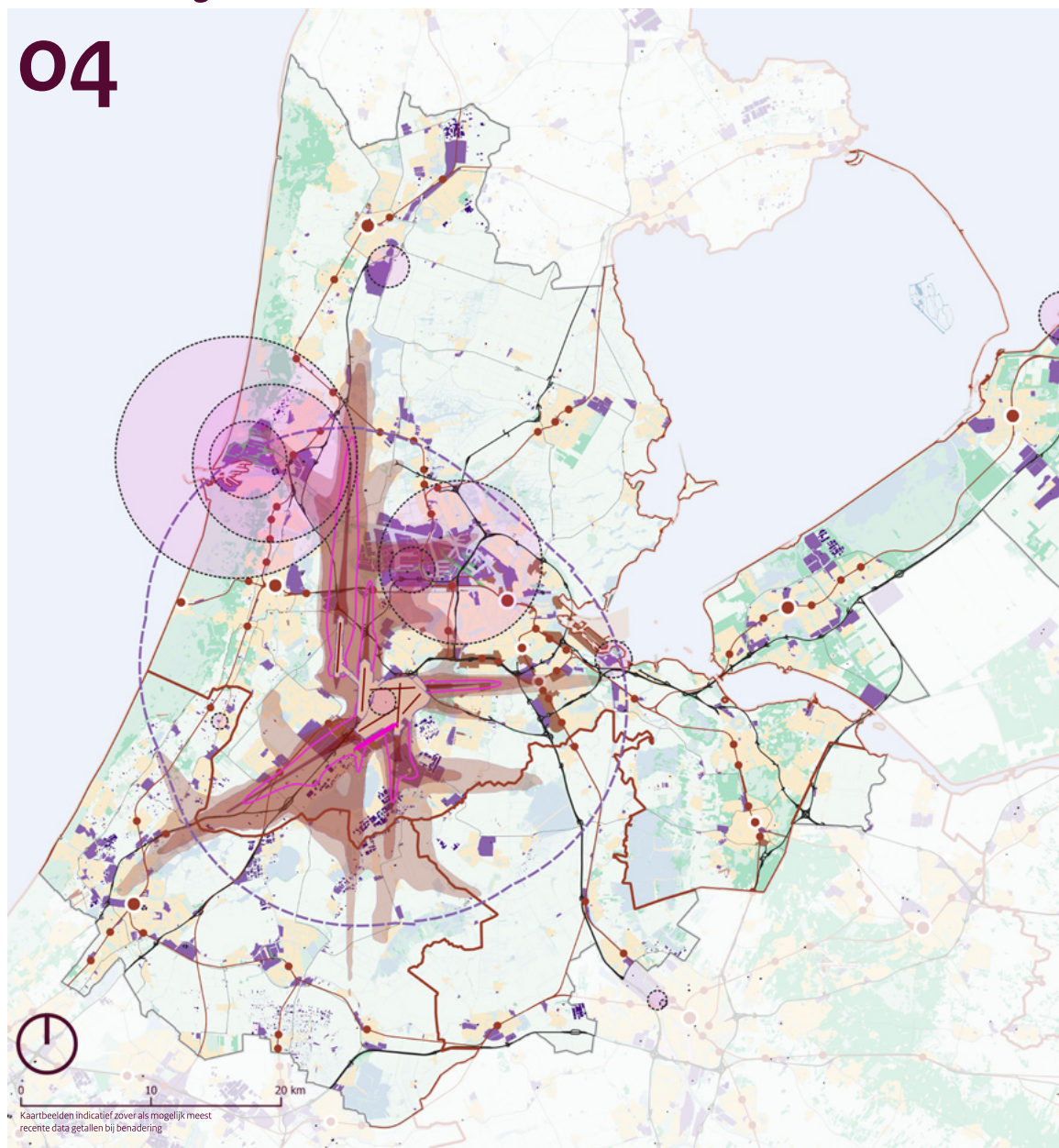
In 2021 wohen er ~1 miljoen mensen
binnen de 450.000 contour (500k)

0 10 20 km

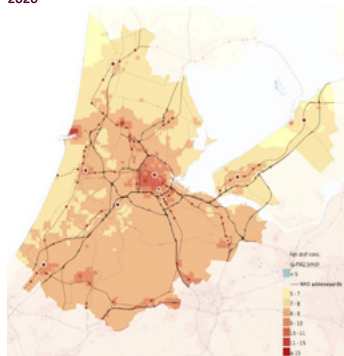
A detailed map of the urban area of Bielefeld, Germany. The map shows various planning zones, including residential areas (yellow), commercial areas (orange), and green spaces (green). It also depicts major roads (black lines) and water bodies (blue). Key locations labeled include 'Bielefeld' and 'Lageplan'. The map is oriented with North at the top.



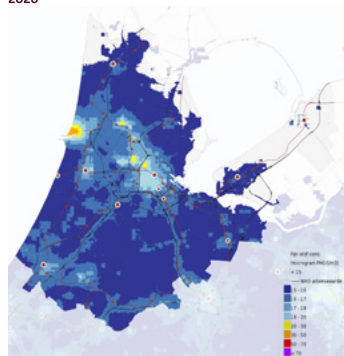
04



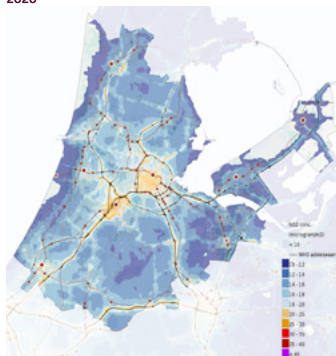
PM 2.5
2020



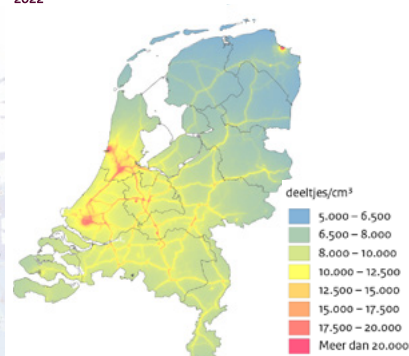
PM 10
2020

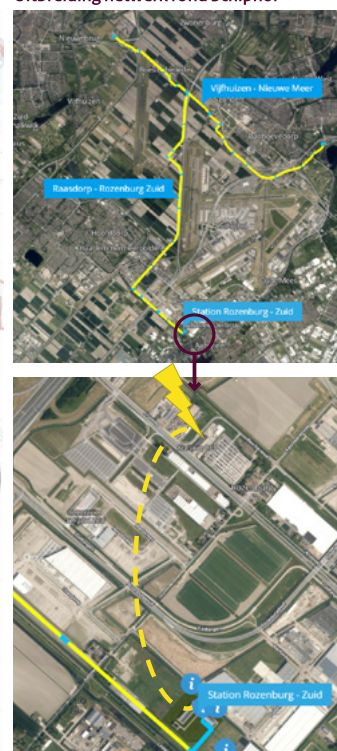


NO₂
2020

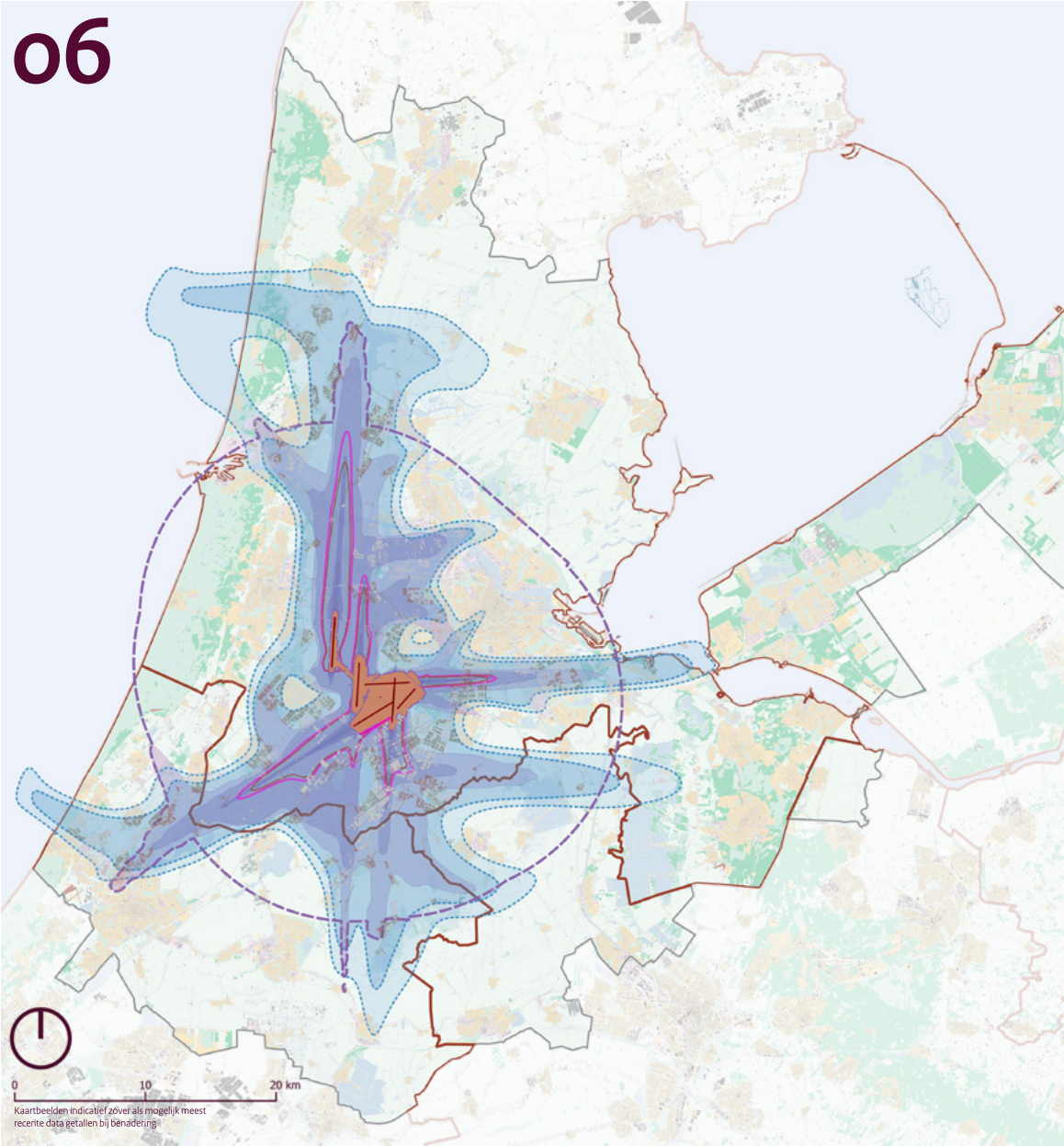


Indicatieve concentratie ultrafijnstof
2022



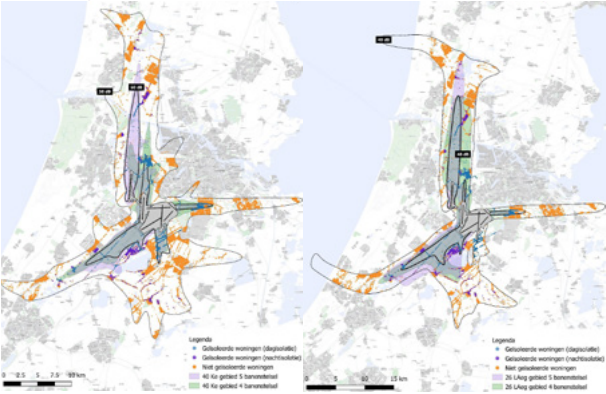


Bron: Energievisie Noord-Holland Zuid



- Legenda**
- Gebouwen met een woonfunctie binnen LIBS
 - Gebouwen met een woonfunctie binnen 48Lden bij 500k
 - 60 Lden bij 440k (basis voor isolatieprogramma)
- Luchthavenindelingbesluit Schiphol**
- LIB 1, Sloophoeve woningen vanwege externe veiligheid
 - LIB 3, Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten
 - LIB 4, Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen
 - LIB 5, Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid
- Geactualiseerde LIB4 (58Lden bij 500k)**
- Beperking aantrekken vogels
 - 45Lden bij 500k
 - 48Lden bij 500k
 - Parallel Kaagbaan (reservering)
 - NOVEX-gebied Regio Schiphol
 - Provinciegrens
- Bodemgebruik (CBS BBG, 2015)**
- Bos
 - Recreatiegebied
 - Bebouwd gebied
 - Water
 - Glastuinbouw
 - Bedrijventerrein

Isolatieprogramma schiphol



Bron: Onderzoek geluidsisolatie Schipholregio, 1070

Geluidscontouren en nieuwbouw



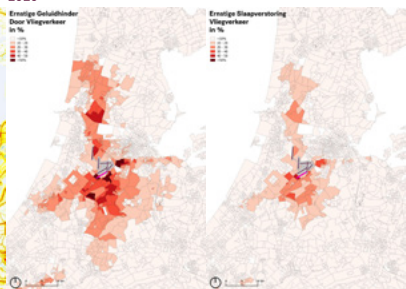
Bron: Analyse woningbouw rondom Schiphol, 1070

Cumulative Geluidbelasting 2020



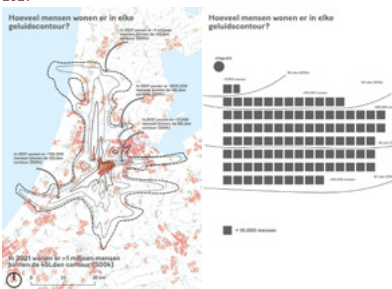
Bron: RIVM

Ernstige Geluidhinder Vliegtuigen 2020



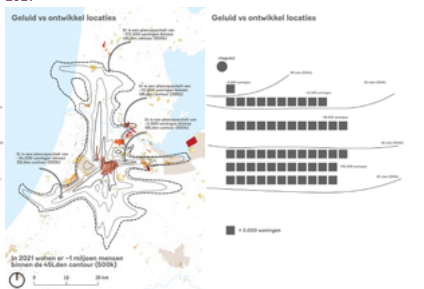
Bron: PosadMaxwan Data: RIVM

Bevolking vs Geluid 2021

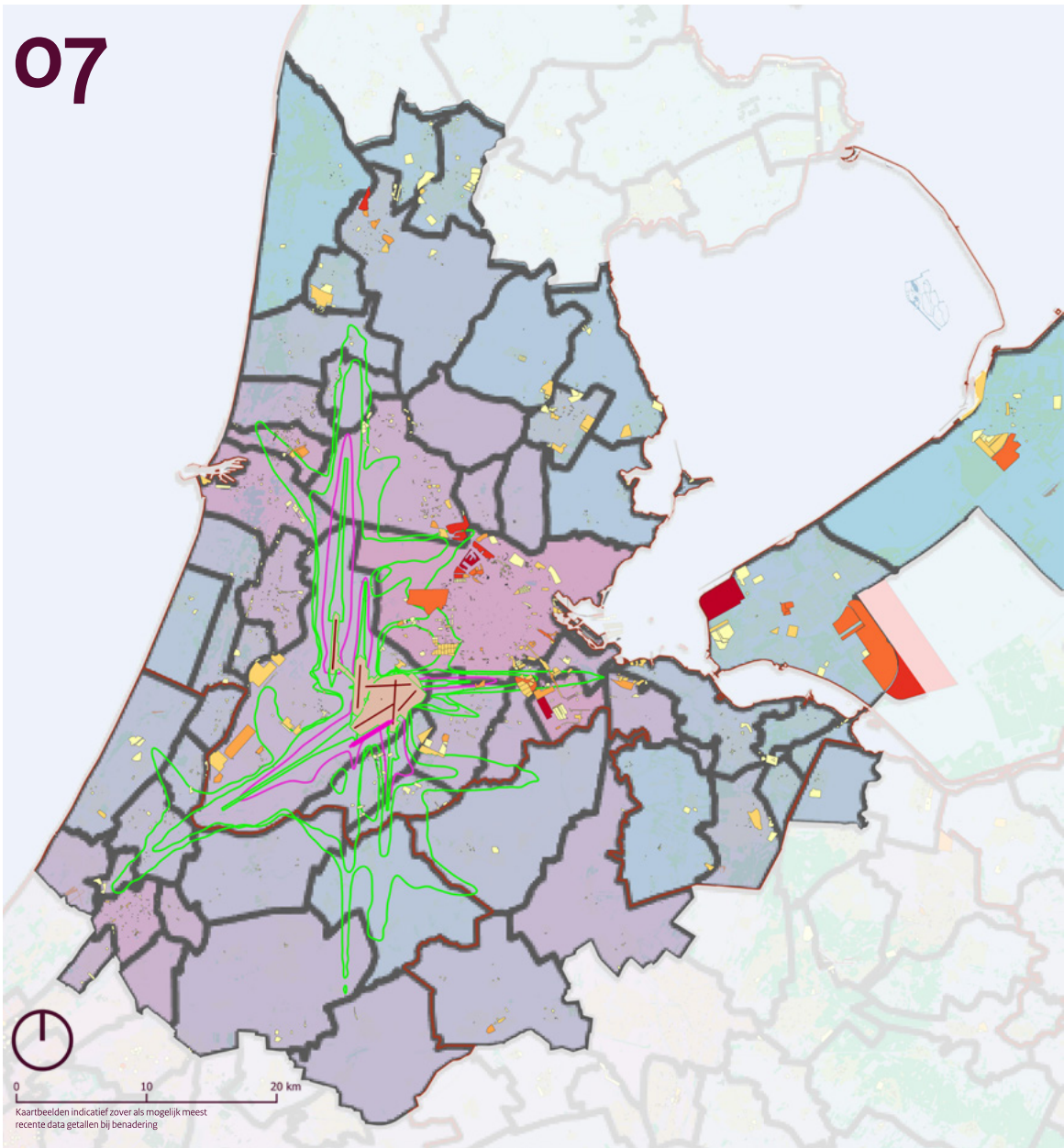


Bron: PosadMaxwan
NB. Woningaantallen zijn indicatief, gebaseerd op plancapaciteit begin 2021.

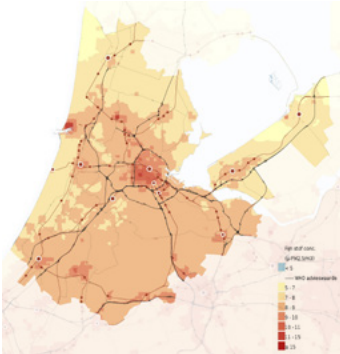
Plan capaciteit vs Geluid 2021



Bron: PosadMaxwan
NB. Woningaantallen zijn indicatief, gebaseerd op plancapaciteit begin 2021.

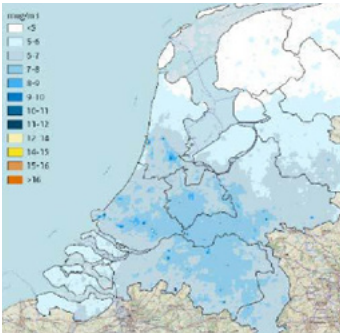


PM 2.5
2020



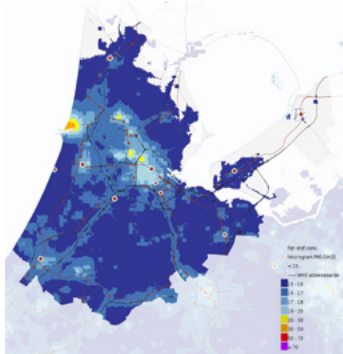
Bron: Atlas van leefomgeving, RIVM

PM 2.5
2030



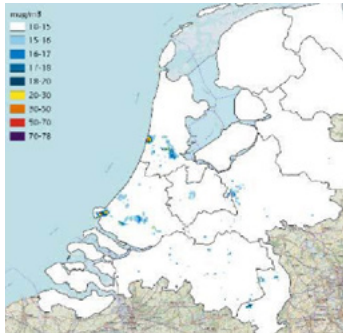
Bron: RIVM-briefrapport 2022-0094

PM 10
2020



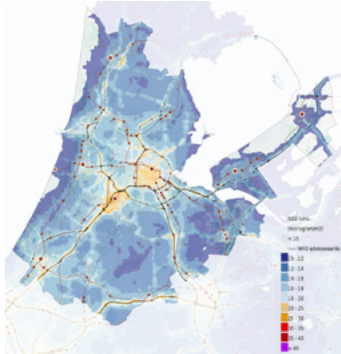
Bron: Atlas van leefomgeving, RIVM

PM 10
2030



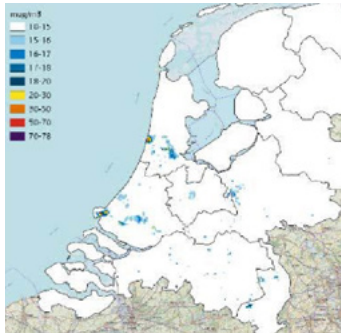
Bron: RIVM-briefrapport 2022-0094

NO2
2020



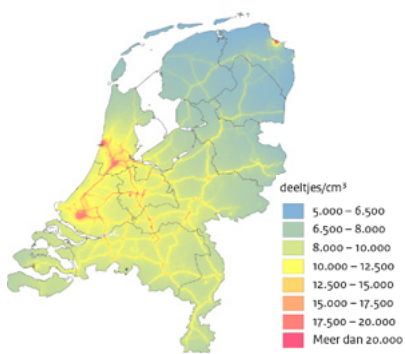
Bron: Atlas van leefomgeving, RIVM

NO2
2030



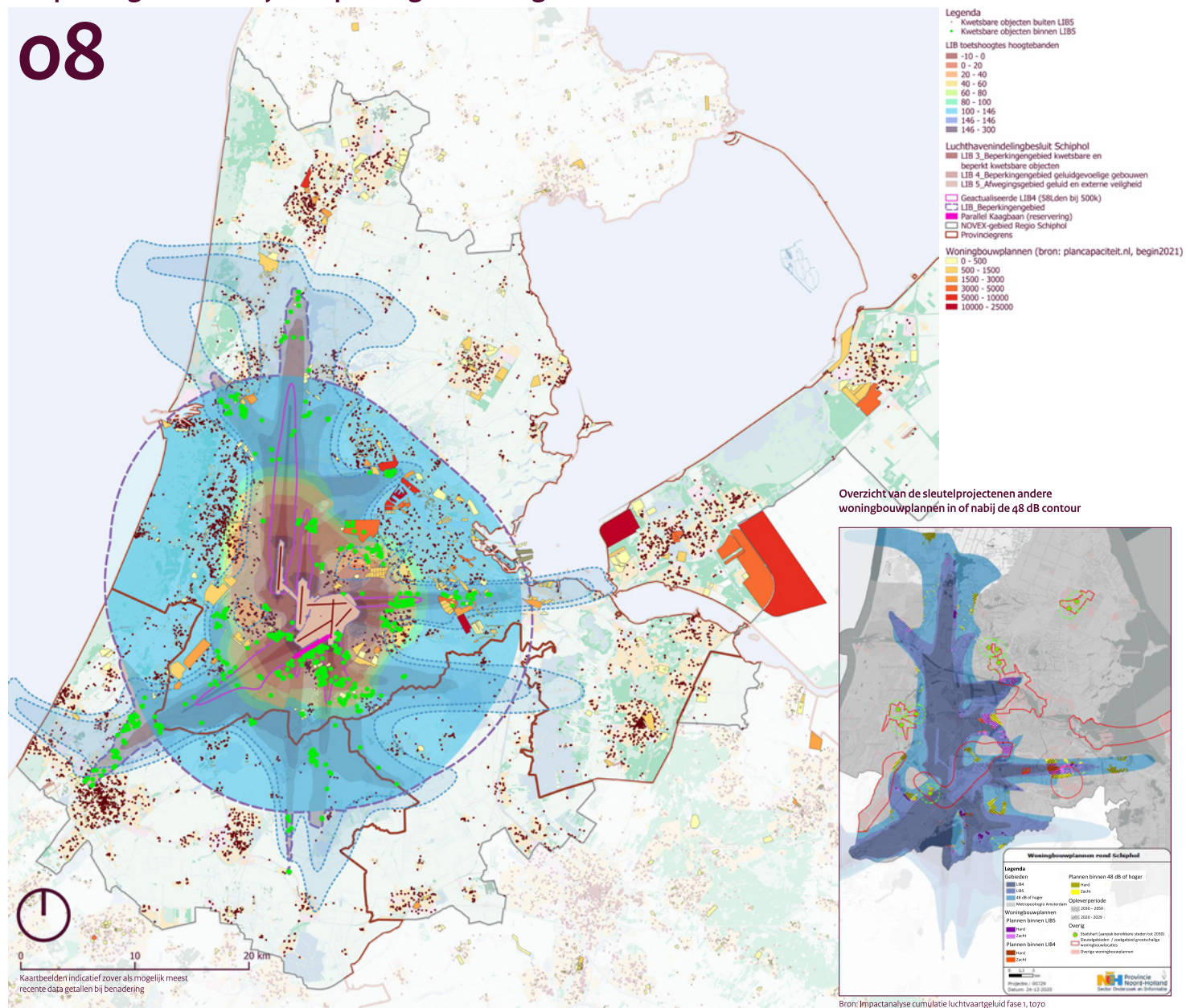
Bron: RIVM-briefrapport 2022-0094

Indicatieve concentratie ultrafijnstof
2022



Bron: RIVM

08



Beperking bebouwing



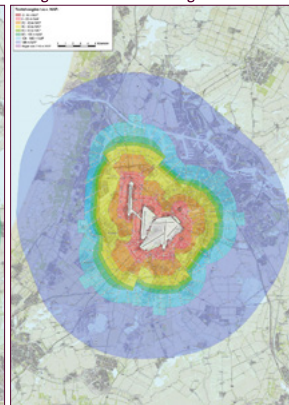
Bron: Luchthavenindelingbesluit

Toetshoogte i.v.m radar



Bron: Luchthavenindelingbesluit

Maatgevende kaart toetshoogtes



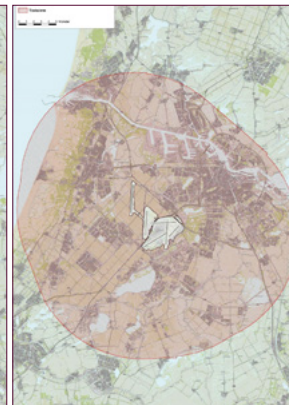
Bron: Luchthavenindelingbesluit

Beperking aantrekken vogels



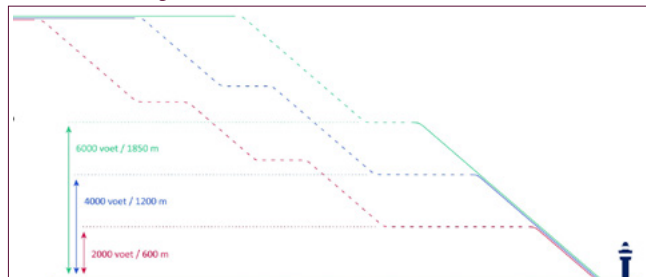
Bron: Luchthavenindelingbesluit

Toetszone voor windturbines en lasers



Bron: Luchthavenindelingbesluit

Luchtruimherziening



Bron: Luchtruimherziening

Luchtruimherziening



Bron: BARRO

Actualisatie LIB



Bron: to70





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Factsheets en samenwerkingsafspraken per hoofdopgave



Factsheets en samenwerkingsafspraken per hoofdopgave

1 Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol

(procesbegeleider: IenW en PNH)

Doel

Conform Luchtvaartnota 2020-2050: balans tussen publieke belangen: veiligheid, internationale verbondenheid, klimaat en leefomgevingskwaliteit.

Een belangrijke tussenstap is gezet met de hoofdlijnenbrief uit de zomer van 2022. Daarin staat dat de luchtvaart weer in balans wordt gebracht met de andere publieke belangen. Hiervoor wordt de Balanced Approach doorlopen. De effecten op de leefomgeving die daarbij horen, vormen het nieuwe ijkpunt voor beleid. De negatieve effecten op de gezondheid van mens en natuur moeten vanaf dit ijkpunt stapsgewijs teruggebracht worden. Het nieuwe ijkpunt zal beperkende regels voor de ruimte opleveren. Wel zal binnen deze regels enige flexibiliteit bestaan om per locatie gepast rekening te kunnen houden met andere maatschappelijke opgaven. Voorbeelden van deze opgaven zijn woningbouw en lokale leefbaarheidsvraagstukken.

Streefbeeld

2030 de basis op orde: individuele rechtsbescherming, vergunningen op orde, nieuwe geluidsstelsel geïmplementeerd, totale stoffenuitstoot luchtvaart vastgelegd (vergund) in lijn met Omgevingswet

2050 een gezonde (stiller en schoner) en veilige leefomgeving, met verwaarloosbare gezondheidseffecten.

Opgaven

Een impuls geven aan de leefomgevingskwaliteit door uitwerking van de acht hoofdopgaven. Deze staan genoemd in de Bestuursovereenkomst NOVEX Schipholregio (BOK):

Hoofdpogaven BOK	Bijdrage vanuit NOVEX-gebied Schiphol
1 Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol (procesbegeleider: IenW en PNH)	Deze opgave vormt de paraplu voor de onderstaande opgaven. Deze hoofdpogave is gericht op de integratie van de andere 7 hoofdpogaven, in de vervoluitwerking en de integratie met de andere overlappende NOVEX-gebieden in de provinciale perspectieven.
2 Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw (procesbegeleider: BZK)	Versterken van de lokale leefbaarheid waar deze onder druk staat. Flexibiliteit bieden binnen de regelgeving voor transformaties die hierop gericht zijn. Woningbouw: realisatie van het beoogd aantal woningen voor deze regio.
3 Toekomstbestendig landelijk gebied (procesbegeleider: PNH)	Uitwerking doelen van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). De diverse ontwikkelingen in de Schipholregio kunnen alleen plaatsvinden als er voldoende stikstofruimte is t.b.v. de vergunningverlening van projecten. Leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio verbeteren.
4 Verduurzaming industrie (procesbegeleider: EZK)	Bijdrage aan de doelstelling van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie. Verbreden van dat programma naar ook niet-klimaatmissies ten behoeve van leefomgevingskwaliteit.
5 Versnellen en versterken elektriciteitsnet (procesbegeleider: EZK en PNH)	De Schipholregio kent een concentratie van grote energieverbruikers en energie-infrastructuur. Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, is het nodig om het elektriciteitsnetwerk te upgraden en de behoefte van Schiphol te accommoderen. Dit wordt uitgewerkt in het landelijke en provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK).
6 Aanpak geluidsbelasting Schiphol (procesbegeleider: IenW) en 7 Aanpak luchtkwaliteit (procesbegeleider IenW)	In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het belangrijk is dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof en stikstof, door vliegtuigmotoren vermindert. Daarnaast moet de kwaliteit van de leefomgeving voor mens en natuur rond de luchthavens verbeteren. Met deze hoofdpogaven worden stappen gezet om die uitstoot en de negatieve effecten hiervan te reduceren.
8 Aanpassingen ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart (procesbegeleider IenW)	Opgave betreft LIB-regelgeving gebaseerd op gezondheid en met flexibiliteit om knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid in de beperkingsgebieden aan te kunnen pakken. Wel met voldoende 'ruimte' voor de regionale ontwikkelopgaven, zoals woningbouw en energietransitie.

Achtergrondinfo

Andere NOVEX-gebieden die (deels) overlappen

Amsterdam Noordzeekanaalgebied (NZKG), Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Groene Hart

Provinciale NOVEX-arrangementen

Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, en Flevoland

(meest relevante) Programma's die lopen

Woondeals, Luchtruimherziening, NPLG/PPLG (Water en bodem sturend), MIEK, PVI

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

NOVEX Schipholregio heeft de verbinding gelegd met de overlappende NOVEX-gebiedsaanpakken NZKG, Groene Hart en MRA verstedelijking om de samenhang tussen de programma's te borgen. Leefomgevingskwaliteit is een gedeeld thema in alle drie de NOVEX-gebieden.

Er is afgesproken een ruimtelijke integratieslag te maken tussen de NOVEX Schipholregio en de provinciale ruimtelijke puzzel onder begeleiding van PBL. Gegeven de grote overlap met de MRA, heeft de puzzel van PNH hierin de lead.

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- ter voorbereiding op besluiten, maken we gebruik van een gezamenlijk ontwikkeld afwegingskader.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

- niet alleen interbestuurlijk, maar ook interdepartementaal de afstemming en samenhang tussen verschillende opgaven beter in beeld is en de samenwerking is versterkt.
- ook voor programma's die buiten de NOVEX vallen we elkaar beter weten te vinden om interbestuurlijk af te stemmen.

Dit leidt ertoe dat NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende voor de Schipholregio generieke/gebiedspecifieke verbeteringen:

- aanscherpingen als gevolg van de integratieslag met de ruimtelijke puzzels;
- verdiepingsslag naar 2050, met aandacht voor de toekomst van luchtvaart en de ruimtelijke consequenties daarvan o.a. in samenwerking met Schiphol.

2 Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw

(procesbegeleider: BZK)

Doel

Vitalisering van beperkt gebied waaronder opruimen en transformatie verouderd glastuinbouwgebied en herstructurering en transformatie in bestaande kernen. Én werken aan een langetermijnaanpak richting 2050.

Opgaven

- Versnellen woningbouwopgave (MRA), regionale woonopgave zit in de woondeal en wordt gerealiseerd buiten de beperkingengebieden. Randvoorwaarde: oplossen van de cumulatieproblematiek, wat elders is belegd.
- Verbeteren van de kwaliteit van het beperkte en belaste gebied door ruimtelijke ontwikkeling.
- Oplossen van de impact op de leefbaarheid door de consequenties van de beperkingengebieden in het LIB.
- Integrale gebiedsaanpak Zuidflank inclusief omvormen verouderd glastuinbouwgebied.
- Inpassen van woningbouwprojecten in voorbereiding in de fysieke ruimtelijke structuur en in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden. Deze opgave wordt opgepakt in NOVEX Amsterdam NZGK.

Plancapaciteit binnen geluidscontouren:

Disclaimer: plancapaciteitscijfers begin 2021, aantallen bij benadering

Model	58 Lden	52 Lden	48 Lden	45 Lden
600k	2.900	35.600	88.700	199.100
500k	2.830	34.100	70.200	171.800
400k	2.550	25.250	61.200	133.300
300k	2.500	19.100	45.700	88.900

Relatie met ander opgaven

- Woningbouw: Uitvoering realisatie van het beoogd aantal woningen voor deze regio is belegd in de woondeals. Kritische succesfactoren woningbouwdoelstelling (a t/m g) raken aan de hoofopgaven:
 - a elektriciteitsnetwerken en aansluitingen > opgave 5
 - b stikstof > opgave 3 + bronmaatregelen opgaven 4 en 7
 - c geluid > opgaven 1, 2 (zowel impact op versnelling woningbouw als vitalisering) en 6/8 (cumulatie).
 - d betaalbaarheid > woondeal
 - e mobiliteit > MRA verstedelijking + SBAB
 - f focus op de uitvoering > woondeal
 - g verduurzaming en kwaliteitsverbetering bestaande voorraad > relatie met innovatieprogramma, geluidadaptief bouwen.

- Versterken lokale leefbaarheid (uitvoering Westeinderscheg): Relatie opgave 3, 6, 7 en 8. Relatie met de NOVEX-verstedelijkingstrategie MRA: Ook de verstedelijkingsopgave MRA heeft versterking van de leefomgevingskwaliteit als belangrijk thema. Dit geldt zowel in als rond de stad als in de scheggen.
- Generiek: alle bronmaatregelen uit de NOVEX Schipholregio hebben een positief effect op de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio.
- Specifiek: Via maatregelen aan de kant van de ontvanger worden specifieke maatregelen genomen in de nabije omgeving van de luchthaven zoals isolatie of uitkoop voor extreem geluidgehinderden. Aanvullend wordt er ook actief gewerkt aan de structuurversterking en vitalisering in LIB4. Dit sluit aan bij het project Zuidflank dat in de verstedelijkingsstrategie is opgenomen. In onderlinge afstemming is besloten dat de uitwerking van dit project via hoofdpogave 2 van de NOVEX Schipholregio wordt uitgevoerd. Daarbij sluiten we aan op het bestaande uitvoeringsprogramma Westeinderscheg.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- Rijk en regio hebben in NOVEX-verband knelpunten in de Schipholregio in kaart gebracht van plaatsen waar de leefbaarheid wordt gehinderd door de ruimtelijke beperkingen als gevolg van de aanwezigheid van luchthaven Schiphol.
- Rijk en regio constateren dat er onder de geldende beperkingen vanwege luchtvaart voldoende plancapaciteit beschikbaar is voor de woningbouwopgave. Wel heeft cumulatie van geluid effect op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied. Daarom wordt de aandacht vanuit hoofdpogave 2 in eerste instantie gericht op lokale leefbaarheidsproblematiek die op locaties bemoeilijkt wordt door ruimtelijke beperkingen.
- Het gezamenlijk omarmen van de hoofdstructuur die wordt uitgewerkt voor de Westeinderscheg sluit aan bij de invulling van verbetering van leefbaarheid en woningbouw, omdat de groenblauwe structuur hiervoor de drager is.
 - In de aanpak Westeinderscheg zitten ook de specifieke ontwikkelgebieden Rijsenhout, Stommeer, Kronenburg en de gebieden in Greenport die zijn aangewezen voor transformatie.

Dit leidt ertoe dat NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende gebiedspecifieke verbeteringen in Westeinderscheg (Rijsenhout, Stommeer, Kronenburg en de gebieden in Greenport):

- Voldoende woningbouw en daarnaast ook zorgen voor voldoende ruimte om te leven en recreëren. Fysieke ruimte, voldoende kwalitatieve verbindingen en landschappelijke kwaliteit.
- Vitalisering van beperkt gebied (LIB5), waaronder opruimen en transformatie verouderd glastuinbouwgebied en herstructureren en transformatie in bestaande kernen.

De uitvoering van de in de bestuursovereenkomst genoemde onderdelen van deze hoofdpogave is deels in bestaande programma's/samenwerkingen belegd:

- De regionale woonopgave zit in de woondeal en wordt gerealiseerd buiten de beperkingengebieden. Het versnellen van de woningbouwopgave is belegd bij NOVEX MRA. Randvoorwaarde is het oplossen van de cumulatieve problematiek geluid. Het inpassen van woningbouwprojecten in voorbereiding in de fysieke ruimtelijke structuur en in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden is belegd bij NOVEX NZGK.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

Het Rijk op de volgende wijze een rol zal vervullen in het werkprogramma Westeinderscheg.

- 1 Governance van de samenwerking die invulling geeft aan realisatie van het NOVEX-gebied
 - Aansluiten bestaande governance NOVEX Schiphol
 - Besluiten alleen over rol en uitvoeringsmogelijkheden Rijk in Westeinderscheg
 - Voortgangsrapportage periodiek afstemmen
 - BRS enkel informeren
 - Identificatie van knelpunten waarbij Rijk kan helpen
 - Verantwoordelijkheid provincie
 - Provincie voert regie op de uitvoering werkprogramma Westeinderscheg
- 2 Verantwoordelijkheden Rijk
 - Inzet Rijksuitvoeringsdiensten
 - Het Rijk onderzoekt of het kan bijdragen met haar uitvoeringsorganisaties.
 - Zoals Rijksvastgoedbedrijf, Rijkswaterstaat, RVO, kadaster, etc..
 - Inzet (rijks)gronden
 - Het Rijk onderzoekt of strategische inzet van grond kan bijdragen aan de gebiedsgerichte aanpak.
 - Financiering
 - Procesgeld, aanhaken bij middelen t.b.v. NOVEX schipholregio
 - Inhoudelijke bijdragen aan nationale programma, Rijk voert interdepartementale gesprekken budget vrij te maken doelstellingen te halen van de nationale programma's die landen in Westeinderscheg. Dit ten behoeve uitvoeringsmiddelen waaronder compensatie hinder luchtvaart (Omgevingsfonds)

3 Toekomstbestendig landelijk gebied

(procesbegeleider: PNH)

Doel

Uitwerking doelen nationaal programma landelijk gebied: natuur en stikstof, water en bodem, klimaat en landbouw. Aanvullend robuust landelijk gebied, recreatie, landschap.

De diverse ontwikkelingen in de Schipholregio kunnen alleen plaatsvinden als er voldoende stikstofruimte is t.b.v. de vergunningverlening van projecten om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio verbeteren.

Het doel van de aanpak is de verslechtering van Natura-2000-gebieden tegen te gaan en de natuur in een goede staat te krijgen én te houden.

2030 Twee doelen, twee sporen: naast natuurherstel ook het weer mogelijk maken van economische ontwikkelingen (zie stikstofaanpak PNH).

Natuur: 30% natuurherstel VHR, 74% areaal met stikstofgevoelige habitats binnen N2000 onder KDW, uitbreiding bos, opgave per provincie.

Klimaat: emissiereductieopgaven broeikasgassen veenweide, emissiereductieopgave voor veehouderij en akkerbouw, 5% groenblauwe dooradering

2050 Beleid, inrichting en beheer aangepast aan het veranderende klimaat. Schade en ontwrichting door weersextremen zoveel mogelijk beperken.

10% Groenblauwe dooradering, gunstige staat van instandhouding natuur.

Opgaven

- 1 Afronden NNN, Natuurherstel, N2000:** Generiek zorgen emissiereducties voor een verbetering leefomgevingskwaliteit. Specifiek is er een koppeling met beperkt en belast gebied (LIB4). De afspraak is dat de doelen voor het PPLG in het deelgebied waar de Westeinderscheg in valt, ook door het PPLG (waar mogelijk) gebruik wordt gemaakt van het uitvoeringsprogramma Westeinderscheg. Dit bevordert de integrale gebiedsversterking die we met elkaar willen realiseren. Zo kunnen de beperkingen die vanwege luchtvaart gelden voor economisch sterke functies (met name wonen) juist kansen bieden voor economisch minder sterke functies. Groenblauwe functies kunnen in deze gebieden de dragers worden voor gebiedsontwikkelingen waarmee de NPLG- en PPLG-doelen ondersteund worden. Goed voorbeeld hiervan is de Westeinderscheg (zie ook opgave 2).
- 2 Stikstofdepositie:** Elke sector draagt evenredig bij aan de vermindering van de stikstofemissie. In het huidige politieke klimaat kan de aanpak van stikstofreductie niet alleen afhangen van de bufferzones rond Natura 2000 en landbouwgronden voor stikstofruimte. De ambitie van Schiphol om in 2030 emissievrij op de grond te opereren, maakt onderdeel uit van het 'actieprogramma stikstof' van de luchthaven. De samenhang met andere opgaven die stikstofruimte vragen, blijft een aandachtspunt. In 2050 moet ook de luchtvaart (van en naar Schiphol) emissievrij zijn. De bijdrage van de Nederlandse industriële sectoren aan de totale stikstofdepositie op Natura-2000-gebieden in Noord-Holland is tussen de 1,6% en 5%. De meeste depositie komt terecht in de N2000-gebieden nabij industriële activiteiten in de IJmond en rond Zaanstad. De PPLG PNH pakt dit integraal aan.
- 3 Robuust inrichten watersysteem:** De Kamerbrief water en bodem sturend suggereert waterberging in 5-10% van de diepe polders, ook die in en rond Schiphol. Aandachtspunt daarbij is de vogelaantrekkelijke werking van oppervlaktewater. Ook wordt voorgesteld om het waterverbruik van grootverbruikers met 20% te verminderen, Schiphol valt daaronder.

- 4 Stabiliseren veenbodems:** Er is een stapeling van meerdere bodem- en waterproblemen, zoals verzilting en bodemdaling in en rond Schiphol. In de Kamerbrief water en bodem sturend is gemeld dat het grondwaterpeil in veenweidegebieden verhoogd moet worden. Ook mag er geen grond meer afgedekt worden, om infiltratie mogelijk te maken. Dit zou kunnen leiden tot conflicten met de woningbouwopgave (opgave 2). Aandachtspunt bij peilverhoging/vernattingsopgave voor het veenweidegebied is de vogelaantrekkende werking. Mogelijk nieuwe combinaties zoeken zoals vernatting en zonneweide?
- 5 Landbouw:** Het land rond Schiphol is een van de meest vruchtbare gronden van Nederland. Het heeft minder stikstofdruk in vergelijking met provincies als Noord-Brabant en Gelderland. De geluidscontouren van Schiphol hebben de landbouw tot nu toe ‘beschermd’ tegen verstedelijkingsdruk.

Achtergrondinfo

Deze hoofdopgave is via het Nationale Programma Landelijk Gebied (NPLG) van de ministeries van LNV, BZK en IenW grotendeels belegd bij de provincies en wordt uitgewerkt in provinciale programma's voor het landelijk gebied. Dit loopt parallel aan de ontwikkeling van de NOVEX Schipholregio. De directe relaties tussen het NPLG/PPLG en Schipholregio zijn beperkt en veelal indirect. Generiek wordt bijgedragen aan elkaars doelen.

Relatie met ander opgaven

In de PPLG's wordt gewerkt aan een toekomstbestendig, leefbaar, gezond en vitaal platteland. Dat vraagt om herstel van het ecologisch systeem en een nieuw perspectief op onze land- en tuinbouwsector. De doelen vanuit het NPLG op gebied van natuur, water, stikstof en klimaat dragen daar aan bij. Ook andere sectoren, zoals mobiliteit en industrie, en daarmee ook het stedelijk gebied, hebben een verantwoordelijkheid om bij te dragen aan het behalen van de doelen.

De diverse ontwikkelingen in de Schipholregio kunnen alleen plaatsvinden als er voldoende stikstofruimte is t.b.v. de vergunningverlening van projecten.

NPLG/Nationaal Programma Stikstof belegd bij provincies en wordt uitgewerkt in provinciale programma's landelijk gebied en stikstof.

Toekomstbestendig landelijk gebied, uitvoering via NPLG belegd in de PPLG's.

Faunabeheer voor Schiphol maakt onderdeel uit van Faunabeheerplan

Generiek: relatie opgave 4 en 7

Specifiek: relatie opgave 2, Westeinderscheg

Deels overlap in opgave met NOVEX Groene Hart en de NOVEX verstedelijkingsstrategie MRA (specifiek project Zuidflank).

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

NOVEX Schipholregio heeft de stapeling van opgaven met het NPLG onderzocht. Specifiek is er een koppeling met beperkt en belast gebied, LIB4. Dat gaat om de Westeinderscheg, herstructurering verouderd glas en verduurzaming glastuinbouw. Verder zijn er vooral indirecte relaties waardoor er beperkte noodzaak is tot verdere integratie van het toekomstbestendig maken van landelijk gebied binnen NOVEX Schipholregio. Daarom is gekozen om de inhoudelijke relaties tussen het NPLG en NOVEX Schipholregio in het programma Westeinderscheg te organiseren.

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- het uitvoeringsprogramma Westeinderscheg wordt het gezamenlijke uitvoeringsprogramma om de vitalisering in zwaar belast en beperkt gebied een impuls te geven. Daarmee wordt invulling gegeven aan het project Zuidflank van de NOVEX MRA verstedelijking (zie hoofdpogave 2). Ook de doelen vanuit het PPLG worden daarin meegenomen.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

- de uitvoering van de verschillende opgaven in de Zuidflank van de MRA via het uitvoeringsprogramma Westeinderscheg worden uitgevoerd. Dit bevordert de integraliteit. De beperkingen die vanwege luchtvaart gelden voor economisch sterke functies (m.n. wonen) rond Schiphol kunnen kansen bieden voor economisch minder sterke groenblauwe en bv cultuurhistorische functies. Deze groenblauwe functies kunnen in deze gebieden de dragers worden voor gebiedsontwikkelingen waarmee de NPLG- en PPLG-doelen ondersteund worden. Goed voorbeeld hiervan is de al genoemde Westeinderscheg. Zie ook hoofdpogave 2.

Dit leidt ertoe dat NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende voor de Schipholregio generieke/gebiedspecifieke verbeteringen:

- bronmaatregelen luchtvaart, vitalisering beperkt en belast gebied (Westeinderscheg).

De uitvoering van deze verbeteringen wordt deels in bestaande programma's/samenwerkingen belegd en deels in nieuwe programma's/samenwerkingen. Hieronder wordt dit beschreven [met deze vraag bedoelen we ook of en hoe je werkgroep na de zomer verder georganiseerd/geïntegreerd wordt]:

- uitvoeringsprogramma's PPLG;
- uitvoering Westeinderscheg zie opgave 2;
- faunabeheerplan.

4 Verduurzaming industrie

(procesbegeleider: EZK)

Doel

2030 60% CO₂-emissiereductie

2050 Schone industrie

Opgaven

- 1 Verminderen emissies: De kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol staat onder druk, onder meer omdat de luchtkwaliteit niet voldoende is. Ingrepen in luchtvaart en mobiliteit op en rond de luchthaven leiden tot verbeteringen, maar ook andere emissiereductie in andere sectoren draagt bij, waaronder de industrie. Vanwege de klimaatopgave wordt hier reeds aan gewerkt middels de maatwerkaanpak van grote emittenten en generiek instrumentarium (SDE++, ISDE, CO₂-heffing). Monitoring luchtkwaliteit in de Schipholregio maakt onderdeel uit van hoofdpogave 7.
- 2 Flankerende opgave Noordzeekanaalgebied (NZKG) De meeste emittenten buiten Schiphol in dit NOVEX-gebied bevinden zich in het NOVEX-gebied NZKG. Daar is geconstateerd dat ondanks dat de bedrijven binnen hun vergunning functioneren, de cumulatieve milieudruk alsnog onwenselijk hoog is. Daarom onderzoekt de regio met het ministerie van IenW hoe de verduurzaming van de industrie versneld kan worden.

Achtergrondinfo

- Het NOVEX-gebied regio Schiphol is verantwoordelijk voor 22% van de industriële CO₂-uitstoot in Nederland (2015). Het terugdringen van emissies en het verduurzamen van deze industrieën vereist integratie met andere hoofdtaken (energie- en landbouwtransitie voor energie en materiaaleisen voor de industrie). De NOx-emissies van de industrie zijn veel lager dan die van mobiliteit.
- NOVEX-gebied Schiphol heeft 15% van alle industriële banen in het land en 23% van alle banen. Dit is een belangrijk economisch knooppunt dat positief wordt beïnvloed door de nabijheid van de luchthaven.

Relatie met andere opgaven

Bijdrage aan het Programma Verduurzaming Industrie. De bijdrage in de afname aan emissies moet nog worden gekwantificeerd.

Landelijk:

- maatwerkaanpak grootste vervuilers, waaronder Tata;
- generiek instrumentarium aan subsidies (RVO) en regelgeving, dat bedrijven verleidt respectievelijk dwingt tot verduurzaming;
- specifiek voor NZKG zetten we in op versnelde verduurzaming (ingediend vanuit NZKG en Schipholregio in BOL);
- Nationaal MilieuProgramma (NMP).

Regio:

- Expertiseteam Stikstof, roadmap industriële piekbelasters stikstof;
- OMB-pilot scherper vergunnen vanuit SLA;
- bij mobiliteit loopt het RMP verduurzaming mobiliteit en kent ook een rol voor verduurzaming mobiliteit/transport voor bedrijfsleven/industrie;
- Green Deal Scheepvaart, Binnenvaart en Havens (Green Deal), die een bijdrage moet gaan leveren aan het verduurzamen van scheepvaart, waarbij de industrie een belangrijke ketenpartner is;
- Port of Amsterdam zet in op een emissievrije haven;
- relatie hoofdpogave 1, 2 en 7.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

Er wordt gewerkt aan de reductie van emissies van de luchthaven. Het is denkbaar dat er na de resultaten van die inzet, alsnog een gat bestaat t.o.v. de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Dan moet ook gekeken worden naar de winst die kan worden geboekt in andere sectoren, zoals de industrie.

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- Positief is dat hier al jaren aan gewerkt wordt door middel van scherpere regelgeving en deze inzet is de laatste jaren nog verzaamd. Naast het generieke instrumentarium is de maatwerkaanpak van grote emittenten zoals Tata Steel Nederland van belang;
- Toch is het denkbaar dat er voor de omgeving Schiphol nog extra inzet nodig is. We hebben vastgelegd dat we in kaart brengen hoe de opgave eruitziet, waar dan benodigde extra inzet van EZK nodig is en dat het instrumentarium daarop aangepast kan worden.

We hebben de volgende opgaven versneld/versterkt:

- We werken met het RIVM aan het in kaart brengen welke bronnen precies verantwoordelijk zijn voor de overlast die de omgeving Schiphol kent. Daarnaast is de link met de industrie op de kaart gezet.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

- alle sectoren beschouwd worden in het reduceren van de overlast.

5 Versnellen en versterken elektriciteitsnet

(procesbegeleider: EZK en PNH)

Doel

- 1 De verduurzaming van de luchthaven middels elektrificatie mogelijk maken door voldoende netcapaciteit te realiseren.
- 2 Oplossen of verdelen van schaarste op het energienet. Energie-infra is een randvoorwaarde voor meerdere opgaven in de Schipholregio. De realisatie van de woondeals vallen hieronder (opgave 2).

Opgaven

1. Verduurzaming van de luchthaven

De leefomgevingskwaliteit rond Schiphol staat onder druk van verschillende factoren. Een van de mogelijkheden om de druk te verminderen is het elektrificeren van delen van de werkprocessen rond de luchthaven. Dit leidt ertoe dat er minder verbrandingsmotoren hoeven te draaien, wat tot minder emissie van geluid, stikstof, CO₂ en andere schadelijke stoffen leidt. Dit valt binnen de ambitie van Schiphol om in 2030 een emissieloze luchthaven te zijn. Hier wordt door Schiphol al aan gewerkt, maar het opschalen van deze inzet vraagt een grotere aansluiting op het elektriciteitsnet.

Voor het gesloten distributiesysteem van Schiphol is een Masterplan Power Grid ontworpen om de verzwaring van het elektriciteitsnet mogelijk te maken. Onderdeel van dit plan is het realiseren van een nieuw inkooppunt met het elektriciteitsnet van Tennet. Daarnaast het uitrollen van een nieuw middenspanningsnet met nieuwe verdeelstations voor heel Amsterdam Airport Schiphol. Realisatie is voorzien in 2027. Dit is de hoofdpoging, waarbij EZK zich heeft gecommitteerd om waar nodig een rol te pakken. Denk aan het mogelijk niet rondkomen van vergunningen voor het mainstation Schiphol Zuidoost 150/20kV- en de 150kV-kabelverbindingen.

Er wordt nog onderzocht of er een risico voor de uitvoerbaarheid van de plannen ontstaat wanneer het first-come-first-served-principe zou komen te vervallen, en of er juridische onzekerheid rond het afschakelbeleid bestaat. Indien dit het geval is, kan hier ook een rol voor het ministerie van EZK liggen.

Daarnaast speelt een aantal opgaves die in beginsel onder de verantwoordelijkheid van Schiphol zelf of de regionale overheden vallen. Dit betreft bijvoorbeeld het opwekken van hernieuwbare energie. Hiervoor kijkt Schiphol naar het benutten van alle beschikbare geschikte ruimte (dak/land/parking) voor zonne-energie en energieopslag. Daarbij kijkt het bedrijf ook naar Schipholgronden buiten de luchthaven. Hier zijn mogelijk meekoppelkansen voor de regionale opgave.

2. Het plossen van schaarste op het energienet

Analyse Energievisie Noord-Holland, pMIEK NHZ

Voor grote delen van de regio is het huidige beeld dat de belangrijkste ontwikkelingen die nu in beeld zijn, kunnen worden geacommodeerd met de infrastructuurprojecten die nu in de investeringsplannen van de netbeheerders zijn opgenomen, in ieder geval voor elektriciteit. Voor andere delen van de regio is nu al zichtbaar dat de ontwikkelingen en de volumes

dermate groot zijn dat er ook na 2030 stevige investeringen nodig zijn om de gewenste ontwikkelingen te kunnen accommoderen. Dit speelt met name in drie knooppunten waar veel energie-intensieve ontwikkelingen in hoog tempo bij elkaar komen: het Noordzeekanaalgebied, de stedelijke concentratie Amsterdam-stad (inclusief Diemen) en het cluster Haarlemmermeer-Amstelland inclusief Schiphol.

Cluster Amstelland-Haarlemmermeer

De meest dominante ontwikkelingen in deze regio zijn de verduurzaming van Schiphol en diens omliggende bedrijventerreinen, de verduurzaming van de glastuinbouw en de bijbehorende bedrijvigheid en logistiek in de omgeving Aalsmeer, de ontwikkeling van het zonnecarré in het agrarische gebied tussen de landingsbanen van Schiphol, en de ontwikkeling van datacenters in met name de Haarlemmermeer.

Belangrijke keuzes die hierbij spelen (inclusief enkele voorkeursopties vanuit het energiesysteem):

- Verduurzaming luchtvaart: elektrificatie, waterstof en/of duurzame brandstoffen?
- Warmtevraag Schiphol-Oost en -Zuid: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie)
- Warmtevraag glastuinbouw: warmtenet (in plaats van volledige elektrificatie)
- Verduurzaming vrachtverkeer: waterstof of elektrificatie?
- Zonnecarré Ag: gekoppeld aan energievragers (i.p.v. invoeding in het net)
- Datacenters: vestiging extra datacenters na 2030 of niet?

Achtergrondinfo

- Schiphol wil in 2030 afval- en emissievrij, en in 2050 een circulaire en energiepositieve luchthaven zijn.
- In het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (MIEK) werkt de overheid samen met industrie, energieproducenten en netbeheerders om projecten voor de hoofdinfrastructuur van energie en grondstoffen te versnellen. Aanvullend op deze hoofdstructuur werken de provincies aan de verfijning op regionale schaal (pMIEK).
- In 2050 moet ook de luchtvaart emissieloos zijn. Hoe dat eruit moet gaan zien en wat dat betekent aan energievraag en infrastructuur is nog niet duidelijk. Een keuze voor bijvoorbeeld waterstof kan vanwege de veiligheidsvereisten een totaal andere energie-infrastructuur vergen. Dit vraagt een verdiepend onderzoek. Naast energie-infra voor elektriciteit wordt daarbij gekeken naar biokerosine, synthetische kerosine en waterstof. Belangrijk om hierbij ook NOVEX Amsterdam NZKG te betrekken.

Relatie met andere opgaven

De elektrificatie van de grondoperatie draagt bij aan emissiereductie in de nabijheid van de luchthaven (opgave 1, 2, 3, 6 en 7). Energie-infra is een randvoorwaarde voor meerdere opgaven in de Schipholregio. Waaronder de realisatie van de woondeals (opgave 2) en de verduurzaming van de luchthaven.

De Schipholregio kent een concentratie van grote energieverbruikers en e-infra. Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken is het nodig om het hoogspanningsnetwerk te upgraden en aan te sluiten bij ontwikkelingen zoals waterstof. Uitvoering via MIEK, pMIEK en RSG.

De uitwerking van de diverse plannen vragen verschuivingen in bestaande bestemmingen. Het is interessant te kijken of de benodigde schuifpuzzels voor de beoogde zonneparken van Schiphol ook kansen biedt voor andere opgaven in dat gebied. In het programma Westeinderscheg, specifiek bij de uitwerking van de deelgebieden, kan dit worden meegenomen.

Aandachtspunt bij het realiseren van windparken zijn de hoogtebeperkingen en toetsvlakken rond Schiphol. Toetsing moet uitwijzen of windmolens de werking van radarapparatuur verstoren.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- De netbeheerders voorzien reeds in de vereiste netverzwaring langs de luchthaven. Deze is op dit moment in voorbereiding;
- Voor het nieuwe mainstation Schiphol Zuidoost 150/20kV- en de 150kV-kabelverbindingen worden separate postzegelbestemmingsplanwijzigingen en omgevingsvergunningen aangevraagd. Deze aanvragen vinden respectievelijk na de zomervakantie en in het najaar van 2023 plaats;
- Met het volgens planning doorlopen van deze aansluiting, is Schiphol bij de huidige inschattingen voorzien van voldoende netcapaciteit om tot 2060 de geplande elektrificatie van gebouwen en grondvoertuigen te realiseren. Indien besloten wordt elektrisch te gaan vliegen, is uiteraard wel extra actie nodig.
- Het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) geeft met het benoemen van prioritaire projecten sturing aan het energiesysteem van de toekomst.

We hebben de volgende opgaven versneld/versterkt:

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

De integrale aanpak van NOVEX Schipholregio verbindt het provinciale MIEK, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en de NOVEX-aanpak nadrukkelijker aan elkaar. Dit draagt eraan bij dat er versnelling, versterking en verduidelijking wordt aangebracht. Dit geldt voor de verdere verduurzaming van Schiphol vanuit de lucht bekeken (aanvullend aan de werkprocessen van Schiphol) en beantwoordt de vragen wat dit betekent voor de bredere energieopgave in de Schipholregio, de waterstof-backbone in NOVEX Amsterdam NZKG en de duurzame opwekplannen van Schiphol.

De opgaven worden in eerste instantie afgestemd via de Energievisie, het provinciale MIEK en de gemeente Haarlemmermeer. Aanvullend wordt er periodiek vanuit breder perspectief naar de samenhang tussen verschillende opgaven gekeken. Dit kan vanuit NOVEX en Schiphol worden geïnitieerd.

6 Aanpak geluidbelasting

(procesbegeleider: IenW)

Doel

2030 Minder geluidhinder voor iedereen

2050 Sterk verminderde geluiduitstoot

Opgaven

- 1 Normeren op gezondheidsbelasting:** Om in de toekomst te sturen op reductie van de geluidbelasting in plaats van het aantal vliegtuigbewegingen, is een nieuw stelsel op basis van milieunormen nodig. Dit nieuwe stelsel is gericht op het aansluiten bij de omgevingswet, inpassen van nieuwste wetenschappelijke inzichten t.a.v. meten, berekenen en hinderbeleving van vliegtuiggeluid, verbeteren van de individuele bescherming, het stellen van heldere milieugrenzen met lange-termijnduidelijkheid voor de omgeving en een continue vermindering van de geluidbelasting. De relevante wet- en regelgeving moet voor dit stelsel worden aangepast. In 2027 is dit stelsel uiterlijk gereed.
- 2 Maatregelen bij de ontvanger:** Om op korte termijn het aantal geluidgehinderden met 20 procent te laten afnemen zijn er meer maatregelen nodig dan alleen het beperken van het aantal vliegtuigbewegingen. Daarbij dient ook gekeken te worden naar maatregelen aan de ontvangende kant zoals gevelisolatie en geluidadaptieve bouw.
- 3 Lokaal maatwerk:** Lden geeft het gemiddelde geluid aan, maar een individu heeft geen last van gemiddeld geluid. Het is nodig om ook naar andere indicatoren te kijken, waarbij de situatie op specifieke locaties meegenomen kan worden. Dit vereist mogelijk nieuwe gereedschappen.
- 4 Grondgeluid:** Grondgeluid is het geluid dat vliegtuigen veroorzaken wanneer zij over de start-, landings- en taxibanen rijden. Vooral bij de start, wanneer de vliegtuigmotoren vaak op vol vermogen draaien, is het grondgeluid goed te horen. Het kenmerkt zich doordat het een laagfrequent-geluidkarakter heeft, net als bij lage bastonen. Daarbij verplaatst grondgeluid zich voornamelijk horizontaal, vanaf de achterkant van de vliegtuigmotoren. De hinder door grondgeluid is onder andere merkbaar in woonkernen die dicht bij de startbaan liggen, bijvoorbeeld Hoofddorp en Badhoevedorp. Voor grondgeluid bestaan geen normen en het wordt momenteel niet meegenomen in de rekenmodellen.
- 5 Slaapverstoring:** Slaapverstoring is een belangrijk gezondheidsrisico. Meer rust in de nacht verdient aandacht.

Achtergrondinfo

Aandachtspunt is cumulatief geluid: Geluid komt niet alleen van Schiphol, maar ook van weg-, spoorverkeer en industrie rond Schiphol en Amsterdam. Bij de aanpak van geluidsreductie dienen ook andere bronnen te worden betrokken.

Doelen uit BA voor 2024:

- 20% minder woningen met een geluidsniveau overdag van 58 Lden of hoger;
- 0% minder mensen die ernstig gehinderd worden door een geluidsniveau overdag van 48 Lden of hoger;
- 15% minder woningen met 's nachts een geluidsniveau van 48 Lden of hoger;
- 15% minder mensen die ernstig gestoord worden in hun slaap bij een geluidsniveau van 40 Lden of hoger.

Relatie met andere opgaven

In de luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het belangrijk is dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Middels deze hoofdpogave worden stappen gezet om die uitstoot te reduceren.

Relatie NMP

Nieuwe systeemgeluid in samenhang met Omgevingswet.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- IenW werkt in samenspraak met stakeholders nationaal aan uitwerking van een nieuw wettelijk systeem van milieunormen (waaronder geluid) voor luchthavens. Binnen dit systeem worden in de toekomst ook de bepalingen voor vliegtuiggeluid voor Schiphol vastgelegd.
- IenW start in het najaar van 2023 met het beleidstraject voor de specifieke invulling van geluid in het stelsel voor Schiphol. Concreet betekent dit het uitwerken van het eerstvolgende besluit (na het LVB dat wordt vastgelegd op basis van de uitkomsten van de Balanced Approach (BA)). In dit besluit (of deze besluiten) worden de nieuwe milieugrenzen vastgesteld en wordt vormgegeven aan de 'voortdurende vermindering van negatieve milieueffecten' die in de Hoofdlijnenbrief Schiphol van juni 2022 is aangekondigd. Ook moet dit stelsel perspectief bieden aan de sector.
- Voor cumulatie van geluid wordt voor de korte termijn aangesloten bij de afspraken die worden/zijn gemaakt in BO VRO. Bij de uitwerking van het systeemconcept en het normenstelsel wordt cumulatie van geluid een belangrijk aandachtspunt voor een betere aansluiting tussen de Omgevingswet en de Wet luchtvaart.
- Een eerste stap in de effectuering van de reductie van het aantal nachtvluchten tot afgesproken 29.000 alsmede verdere reductie van nachtvluchten is onderdeel van de uitkomsten van de BA-procedure.
- Voor innovaties, zowel aan de bron als bij ontvanger, wordt de keuze gemaakt om de koppeling te zoeken met de innovatiestrategie IenW en project geluidadaptieve bouw (field lab/living lab). Daarnaast ligt er een relatie met de uitwerking van het programma Westeinderscheg (hoofdpogave 2)
- Onderzocht wordt of en hoe verbinding kan worden gemaakt tussen NOVEX Schipholregio en het nog op te richten Omgevingsfonds Schiphol waarbij specifieke aandacht is voor de verdeling van verantwoordelijkheden van Rijk, regio en Schiphol.

We hebben de volgende opgaven versneld/versterkt:

- Met uitwerking van het systeem op basis van milieunormen wordt in de toekomst gestuurd op reductie van de geluidbelasting. Het nieuwe stelsel op basis van milieunormen bevat onder meer de volgende onderwerpen:
 - aansluiting bij de omgevingswet voor wat betreft de omgevingsrechtelijke aspecten;
 - inpassen nieuwste wetenschappelijke inzichten t.a.v. meten, berekenen en hinderbeleving van vliegtuiggeluid (PAMV);
 - verbeteren van de individuele bescherming na aanleiding van uitkomsten lopend onderzoek (herbezien van de per saldo benadering);
 - heldere milieugrenzen met lange-termijn duidelijkheid voor de omgeving (contouren) en een continue vermindering van de geluidbelasting.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

- Rijk en regio gezamenlijk inzetten op generieke aanpak van geluid door te sturen op voortdurende vermindering van negatieve milieueffecten.

Dit leidt ertoe dat NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende voor de Schipholregio generieke verbeteringen:

- 1 Uitkomsten van de BA-procedure vastleggen in het LVB als uitvoering van Hoofdlijnenbrief Schiphol;
- 2 Vormgeven systeemconcept (luchtvaartbreed/nationaal) vanuit de nationale klankbordgroep;
- 3 Uitwerken beleidstraject vliegtuiggeluid Schiphol nieuwe normenstelsel (Schipholspecifiek).

De uitvoering van deze generieke verbeteringen wordt deels in bestaande programma's/samenwerkingen belegd en deels in nieuwe programma's/samenwerkingen. Hieronder wordt dit beschreven [met deze vraag bedoelen we ook of en hoe je werkgroep na de zomer verder georganiseerd/geïntegreerd wordt]:

- 1 Voor het wettelijke systeem van milieunormen is een nationale klankbordgroep in het leven geroepen, waarin maatschappelijke en bestuurlijke partijen van Schiphol en de regionale vliegvelden zijn vertegenwoordigd. Met deze klankbordgroep wordt invulling gegeven aan de Rijk-regiosamenwerking voor uitwerking van het systeemconcept.
- 2 In aanvulling op deze nationale klankbordgroep wordt voor de uitvoering van het beleidstraject specifiek voor geluid Schiphol nog nader vormgegeven hoe Rijk en regio hierop samenwerken. Afspraken hierover worden vastgelegd in de uitvoeringsagenda.

7 Aanpak luchtkwaliteit

(procesbegeleider: lenW)

Doel

Emissies en immissies terugdringen en bewegen richting WHO-advieswaarden 2021 voor NO_x, (ultra)fijnstof, ozon, ZZS en CO₂ met invloeden op people (gezondheid) en planet (stikstofdepositie, klimaat, gezondheidseffecten fauna) vanuit een integrale blik over alle bronnen en de bijdrage van die bronnen aan de verontreiniging.

2030 Emissievrij op bronniveau. Uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland terugbrengen naar het niveau van 2005.

2050 Verbeteren luchtkwaliteit in overeenstemming met de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Luchtvaart CO₂-neutraal.

Opgaven

- 1 Doelen uitwerken per stof: Het is belangrijk om de feitelijke bijdrage vanuit de verschillende modaliteiten en bronnen aan zowel emissies als immissies in relatie tot elkaar te bezien en daar de aanpak in de Schipholregio op te baseren. Daarin valt op dat de luchtverontreiniging van luchtvaart door emissie en immissie van ultrafijnstof (onderzocht) en ZZS (in onderzoek) de grootste aandachtspunten zijn. Op de overige stoffen is de bijdrage van luchtvaart aan luchtverontreiniging in de directe omgeving van de luchthaven gering.
- 2 Luchtkwaliteit onderdeel van het normenstelsel: Als we emissies en immissies beter begrijpen, kan er ook beleid worden gemaakt op basis van luchtkwaliteit. Hierdoor worden normen niet langer alleen op geluid gebaseerd, maar ook op een bredere afweging rondom gezondheid.

Achtergrondinfo

- Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Twee derde daarvan komt door fijnstof.
- Hoewel waterstof als alternatieve brandstof vrij is van schadelijke emissies, leiden alternatieve biobrandstoffen en synthetische brandstoffen toch tot uitstoot van schadelijke stoffen in en rond Schiphol.

Realtie met andere opgaven

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is opgenomen dat het belangrijk is dat geluidshinder en de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Middels deze hoofdpogave worden stappen gezet om die uitstoot te reduceren.

- Relatie opgave 1, 2, 3 en 4;
- SLA;
- Zie programma's onder opgave 4;
- NMP;
- Actueel, programma ZZS;
- Aanscherping EU.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

We hanteren het Schone Lucht Akkoord (en de verwijzing daarin naar de Luchtvaartnota) als uitgangspunt voor verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele Schipholregio. Daarbij richten we ons op de grootste bronnen van luchtverontreinigende stoffen die van invloed zijn op mens, natuur en klimaat, ook wanneer hier nog geen wettelijke normen voor zijn. De inzet is om minimaal aan de wettelijke normen te voldoen en zoveel mogelijk naar de WHO-advieswaarden toe te bewegen als tussenstap naar 'zero pollution'.

We hebben de volgende opgaven versneld/versterkt:

Er zijn kansen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren door het Schone Lucht Akkoord breder in te zetten in de Schipholregio. Dit doen we door ons te richten op het in samenhang bezien van alle modaliteiten en bronnen, het betrekken van alle verantwoordelijke overheden en samenwerking van de betrokken overheden die de verschillende opgaven gezamenlijk aanpakken, als gelijkwaardige partners. Dit houdt in dat we inzetten op volledige aansluiting van alle gemeenten binnen de BRS bij het Schone Lucht Akkoord.

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

Het bestaande Schone Lucht Akkoord kent een integrale aanpak door luchtverontreiniging vanuit verschillende sectoren en bestuurlijke partijen aan te pakken. Deze integrale aanpak willen we maximaal benutten ten gunste van de luchtkwaliteit doordat we inzetten op het voldoen aan het SLA door (internationale) luchtvaart en zeevaart. Het is verder belangrijk dat er vanuit de overheid integraal gecommuniceerd wordt over luchtverontreiniging, het effect daarvan op de gezondheid en welke maatregelen de overheid neemt. Dat betekent dat gezondheidseffecten als gevolg van luchtkwaliteit het uitgangspunt zijn en de bijdragen daaraan van de verschillende bronnen van luchtverontreiniging daaraan gerelateerd worden (in plaats van andersom). Zo kunnen inwoners zich (meer) meegenomen voelen én een zo reëel mogelijk beeld van de luchtkwaliteit krijgen.

Dit leidt ertoe dat NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende voor de Schipholregio generieke verbeteringen:

- we hanteren het Schone Lucht Akkoord (en verwijzing daarin naar de Luchtvaartnota) als uitgangspunt voor verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele Schipholregio;
- inzetten op volledige aansluiting van alle gemeenten binnen de BRS bij het Schone Lucht Akkoord;
- inzetten op het voldoen aan het SLA door (internationale) luchtvaart;
- integraal communiceren over luchtverontreiniging, het effect daarvan op de gezondheid en welke maatregelen de overheid neemt.

De ambitie van NOVEX Schipholregio om de luchtverontreiniging verder te verbeteren dan de normen vereisen, sluit aan bij het SLA. Voor het SLA geldt dat:

- *de normen voor luchtkwaliteit overkoepelend zijn (dus voor alle bronnen tezamen gelden en dat luchtvaart één van die bronnen is);*
- *we daar bijna overal in Nederland aan voldoen;*
- *daarnaast dat de EU bezig is om de normen aan te scherpen op weg naar de WHO-advieswaarden van 2021 en dat we de aangescherpte concept-normen voor 2030 in Nederland met het huidige beleid verwachten te gaan halen;*
- *en ten slotte dat er in het kader van het Schone Lucht Akkoord wordt gekeken naar aanvullende maatregelen daar bovenop om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren.*

8 Aanpassing ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart

(procesbegeleider: IenW)

Doel

2030 Een wettelijk stelsel dat bescherming biedt in overeenstemming met de ontwikkelingen in de lucht en op de grond en in lijn is met de Omgevingswet.

2050 Verbetering van de leefomgeving door adequate bescherming tegen gezondheid- en veiligheidsrisico's en ruimte voor lokale leefbaarheid.

Opgaven

- 1 Parallele Kaagbaan:** De ruimtereservering voor de parallelle Kaagbaan heeft een planologische schaduwwerking in het gebied. Opheffen van de ruimtereservering biedt duidelijkheid voor gemeenten en omwonenden en geeft perspectief voor de leefbaarheid in het gebied ten zuidwesten van Schiphol, met name in het dorp Rijsenhout.
- 2 Actualisatie:** De ruimtelijke beperkingen met het oog op gezondheid en veiligheid zijn niet meer in lijn met de huidige vliegoperatie op Schiphol. Actualiseren van ruimtelijk beleid door het Luchthavenindelingbesluit (LIB) te wijzigen zorgt ervoor dat activiteiten op de grond en in de lucht op elkaar aansluiten. Deze actualisatie kan een positieve bijdrage leveren aan de verbetering van de leefomgeving voor specifieke locaties, omdat op deze locaties meer ruimte ontstaat voor nieuwe ontwikkelingen, waaronder het beperkt toevoegen van woningen. Hier ligt ook een link met de leefbaarheidsissues binnen het beperkingen gebied zoals benoemd bij poster 2.
- 3 Luchtruimherziening:** De geluidsimpact van de nieuwe lay-out van het luchtruim draagt door hoger vliegen, geleidelijk dalen en meer vaste naderingsroutes bij aan een minder geluidbelasting en betere voorspelbaarheid van de geluidbelasting. Dit geldt in het gebied tussen 15 en 60 kilometer van de banen.
- 4 Maatwerk:** Het stapsgewijs verder ontwikkelen van een robuust ruimtelijk beleid levert een bijdrage aan de bescherming van het gebied en de mensen die er wonen. Dit vraagt onder andere om gezamenlijke keuzes over maatwerk binnen beperkingengebieden en integreren van luchtvaartbeleid in de Omgevingswet. Ook is het belangrijk om een koppeling te leggen met andere wetwijzigingstrajecten zoals het nieuwe normenstelsel voor Schiphol en de herziening van het obstakelbeleid.

Relatie met andere opgaven

Om ruimte voor ontwikkelingen zoals woningbouw mogelijk te maken, wordt onderzocht of de ruimtelijke beperkingen in de beperkingengebieden rondom Schiphol kunnen worden aangepast: aandacht, beperking, uitsluiting/sanering. Tegelijk wordt onderzocht of en hoe aangesloten moet worden op actuele gezondheid advieswaarden van de WHO.

- NMP;
- Samenhang wet luchtvaart en Omgevingswet;
- DGMI, cumulatief geluid.

Resultaten uit de interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

We hebben de volgende keuzes gemaakt of gaan die binnen afzienbare tijd nemen:

- Rijk en regio hebben afspraken gemaakt die worden vastgelegd in een LIB-wijziging waarvan het actualiseren van beperkingengebieden (1 t/m 4) de belangrijkste wijziging is. De planning is dat het gewijzigde LIB medio 2024 in werking treedt.
- Rijk en regio spreken af om in de uitvoeringsagenda afspraken te maken over maatwerk binnen beperkingengebieden met als uitgangspunt om helderheid te creëren over de ruimte voor maatwerk en het verbeteren van het vvgb-proces. Hierbij worden actief de uitkomsten van het traject langlopende dossiers betrokken.
- Vooruitlopend op de overgang van het LIB en LVB naar een LHB, waarbij het LIB gedeeltelijk overgaat naar de Omgevingswet, gaan Rijk en regio aan de slag met het inzichtelijk maken van de beleidsmatige keuzes die bij deze overgang aan de orde komen. Hierbij wordt aangesloten bij de met de uitwerking van het systeemconcept en het nieuwe normenstelsel (hoofdpogave 6).
- De minister van IenW is door de NOVEX Schipholregio geadviseerd om de grondreservering van de Parallele Kaagbaan te laten vervallen.

We hebben de volgende opgaven versneld/versterkt:

- Met dit ontwikkelperspectief worden er stappen gezet om ruimtelijke regelgeving te actualiseren en te verbeteren tot een robuust ruimtelijk beleid door het LIB te wijzigen, de mogelijkheid voor maatwerk binnen de beperkingen gebieden te verduidelijken, en te werken aan de overgang van het ruimtelijke beleid naar de Omgevingswet en een Luchthavenbesluit Schiphol.
- Door als Rijk en regio gezamenlijk de afweging te maken, is het draagvlak voor het besluit versterkt en is snelheid gebracht in het door de minister van IenW te nemen besluit.
- Door de reservering te laten opheffen, vervalt de planologische schaduwwerking en komt er nieuw perspectief voor ontwikkelingen in de regio (zoals experiment met living lab in Rijsenhout).

Door een integrale aanpak hebben we bereikt dat:

- De vervolgaanpak LIB wordt gekoppeld aan de uitwerking van het systeemconceptgeluid (hoofdpogave 6) en het nieuwe normenstelsel voor Schiphol (land- en luchtzijdige regelgeving samenvoegen).
- Rijk en regio werken aan het samenvoegen van de ruimtelijke regels voor Schiphol met de andere ruimtelijke regelgeving in de Omgevingswet. Daarmee wordt luchtvaartregelgeving in samenhang gebracht met de andere ruimtelijke regelgeving (geen uitzonderingspositie voor luchtvaart).
- alle aspecten van het besluit zijn belicht (en niet enkel de luchtvaartspecifieke aspecten) en zijn meegewogen in het advies van de minister van IenW.
- er breed draagvlak bestaat bij Rijk en regiopartners voor het besluit;
- de koppeling met andere keuzes in het gebied zoals ontwikkeling Rijsenhout en stimuleren innovatieve bouw is gemaakt.

Dit leidt ertoe dat de NOVEX Schipholregio zich de komende jaren richt op de volgende voor de Schipholregio generieke verbeteringen:

- aanpassing LIB/actualiseren beperkingengebieden;
- verbeteren maatwerkmogelijkheid;
- LIB naar Omgevingswet en LHB;
- grondreservering schrappen uit wet- en regelgeving;
- nader uitwerken ontwikkelmogelijkheden Rijsenhout.

De uitvoering van deze generieke verbeteringen wordt deels in bestaande programma's/samenwerkingen belegd en deels in nieuwe programma's/samenwerkingen. Hieronder wordt dit beschreven [met deze vraag bedoelen we ook of en hoe je werkgroep na de zomer verder georganiseerd/geïntegreerd wordt]:

Voor uitwerking van maatwerk en overgang van LIB naar LHB/Omgevingswet (stap 2) wordt de Novex-werkgroep voortgezet tot in ieder geval de vaststelling van de uitvoeringsagenda. Op basis van uitvoeringsagenda worden nadere afspraken gemaakt over governance van LIB en maatwerk.



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
- Bredere 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 hoofdpogingen. 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 ontwerpssessies
- 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 vooralsnog 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/blokkeren (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 LIB. Het actualiseren van de gebiedsbegrenzingsen 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