



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):

Hoofdogaven BOK	Bijdrage vanuit NOVEX-gebied Schiphol
<p>1 Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol (procesbegeleider: IenW en PNH)</p>	<p>Deze opgave vormt de paraplu voor de onderstaande opgaven. Deze hoofdogave is gericht op de integratie van de andere 7 hoofdogaven, in de vervoluitwerking en de integratie met de andere overlappende NOVEX-gebieden in de provinciale perspectieven.</p>
<p>2 Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw (procesbegeleider: BZK)</p>	<p>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.</p>
<p>3 Toekomstbestendig landelijk gebied (procesbegeleider: PNH)</p>	<p>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.</p>
<p>4 Verduurzaming industrie (procesbegeleider: EZK)</p>	<p>Bijdrage aan de doelstelling van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie. Verbreden van dat programma naar ook niet-klimaatmissies ten behoeve van leefomgevingskwaliteit.</p>
<p>5 Versnellen en versterken elektriciteitsnet (procesbegeleider: EZK en PNH)</p>	<p>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).</p>
<p>6 Aanpak geluidsbelasting Schiphol (procesbegeleider: IenW) en 7 Aanpak luchtkwaliteit (procesbegeleider IenW)</p>	<p>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 hoofdogaven worden stappen gezet om die uitstoot en de negatieve effecten hiervan te reduceren.</p>
<p>8 Aanpassingen ruimtelijke beperkingen vanwege luchtvaart (procesbegeleider IenW)</p>	<p>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.</p>

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 hoofdogpave 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 hoofdogpave 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 herstructurering en transformatie in bestaande kernen.

De uitvoering van de in de bestuursovereenkomst genoemde onderdelen van deze hoofdogpave 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 vogelaantrekkende 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 hoofdoggave 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 hoofdoopgave, 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-termijn duidelijkheid 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 hoofdogave 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 (hoofdogave 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-termijnduidelijkheid 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: IenW)

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 hoofdgave 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 beperkingengebied 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, cumulatie 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 beperkingengebieden 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.