

TOELICHTING OP BESTEMMINGSREGLEMENT 2016

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schiphol (hierna: de Stichting) is opgericht om uitvoering te geven aan de afspraken die zijn neergelegd in het Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn van 10 december 2008 (hierna: het Convenant). Het Convenant is een uitvloeisel van het advies van de zogenoemde Alderstafel van 1 oktober 2008 over de toekomst voor Schiphol en de regio voor de middellange termijn en is ondertekend door de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen, N.V. Luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. en de Ministers van de toenmalige Ministeries van Verkeer & Waterstaat en VROM. Deze partijen, die allemaal rechtstreeks te maken hebben met het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol, hebben zich met het Convenant ten doel gesteld de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren.

1.2 Doelstelling Stichting

De doelstelling van de Stichting is het bevorderen van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio door het doen van uitkeringen met betrekking tot individueel gedupeerden, fysieke schade (dat wil zeggen zogenoemde Vortex schade) en gebiedsgerichte projecten. In deze toelichting wordt beschreven wat onder deze categorieën moet worden verstaan. De Stichting streeft ernaar zo spoedig mogelijk op aanvragen te beslissen.

De leidende gedachte is dat een omgeving, binnen het 20 Ke-gebied, die onevenredig zwaar wordt belast en beperkingen krijgt opgelegd door de aanwezigheid van een luchthaven van nationaal belang, redelijkerwijs in aanmerking komt voor aanvullende voorzieningen om de leefbaarheid te verbeteren of in stand te houden.

Voor bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven bij wie sprake is van een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie en die op geen andere manier worden gecompenseerd, zal de Stichting zich blijven inspannen om samen met hen op hun problematiek toegesneden oplossingen te realiseren. Er moet geïnvesteerd blijven worden in aanvullende voorzieningen in die gebieden en gemeenschappen dichtbij de luchthaven waar de geluidsbelasting het hoogst is, hinderbeperkende maatregelen niet meer mogelijk zijn en waar ruimtelijke beperkingen vanwege de nabijheid van Schiphol gelden. Deze voorzieningen, tot stand gebracht in samenwerking met bewoners en gemeenten, hebben tot doel om de leefbaarheid in die gebieden en gemeenschappen te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

2. Toelichting Bestemmingsreglement algemeen

In deze toelichting wordt zoveel mogelijk uitgewerkt wat moet worden verstaan onder de verschillende bepalingen uit het Bestemmingsreglement. Het bestemmingsreglement is een juridisch document. Sommige bepalingen zijn op het eerste gezicht niet altijd even makkelijk leesbaar en vragen om een nadere toelichting. Deze toelichting is bedoeld om mogelijke onduidelijkheden weg te nemen. Daarnaast worden praktische voorbeelden genoemd, zodat het voor een belangstellende duidelijk is waar hij of zij aan moet denken.

2.1 Afbakening Schipholregio

Het werkterrein van de Stichting is geografisch afgebakend. De absolute buitengrenzen van dit werkterrein worden bepaald door de zogenoemde 20-Ke geluidscontour. De grenzen van deze contour zijn weergegeven op de in de bijlage bij deze toelichting afgebeelde kaart.

De afkorting Ke staat voor Kosteneenheden. De Kosteneenheid is een oude maat voor de geluidbelasting die op een bepaalde plaats op de grond ten gevolge van vliegverkeer wordt ondervonden. Bij een geluidbelasting van minder dan 20 Ke worden vrijwel geen mensen meer ernstig gehinderd. De 20 Ke geluidscontour wordt gebruikt in de Nota Ruimte (Kamerstukken II, 2003-2004, 29 435, nr. 2), ter aanduiding van het gebied waarbinnen, kort gezegd, geen nieuwe verstedelijking (grootschalige nieuwbouw) mag plaatsvinden. Tevens zal de 20 Ke contour in het nieuwe Luchthavenindelingbesluit (LIB) worden opgenomen.

In de praktijk zullen individueel gedupeerden zich vooral bevinden vlakbij de start- en landingsbanen van de luchthaven Schiphol, omdat de ondervonden hinder daar het grootst is. Zoals hieronder verder wordt toegelicht moet bij individueel gedupeerden als bedoeld in het Bestemmingsreglement immers sprake zijn van hinder die dermate ernstig is, dat de betrokkene in een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie verkeert (zie paragraaf 2.4 Beoordelingscriteria).

Ook gebiedsgerichte projecten zullen zich in de praktijk in de directe omgeving van de luchthaven Schiphol bevinden, aangezien de noodzaak tot verbetering van de omgevingskwaliteit daar het grootst is. Om te kunnen bepalen welke gebieden zwaar worden belast wordt gebruikt gemaakt van een leefbaarheidstool. De leefbaarheid wordt door een aantal factoren bepaald. Door het RIVM en RIGO is in 2011 in opdracht van het Rijk een tool ontwikkeld voor het bepalen van leefbaarheidsscores in de Schipholregio. Hiermee kan de leefbaarheid en de milieugezondheid in de omgeving in beeld worden gebracht, zodat kan worden aangegeven waar en op welke dimensie/ factoren van leefbaarheid en

milieugezondheid verbetering het meest nodig of gewenst is. Met behulp van deze tool worden gebieden aangewezen waar de leefbaarheid het meest onder druk staat.

2.2 Financiering

Ter uitvoering van het Convenant hebben drie partijen een bedrag van € 10 miljoen aan de Stichting verstrekt. Dit zijn de Provincie Noord-Holland, de Minister van Infrastructuur en Milieu en de N.V. Luchthaven Schiphol. In totaal beschikt de Stichting over een bestemmingsvermogen van € 30 miljoen vermeerderd met de daarover te ontvangen rente en de overgebleven gelden van de eerste tranche; voor het doen van uitkeringen. Dit bedrag is bestemd voor de drie hiervoor genoemde categorieën: individueel gedupeerden, fysieke schade (Vortex schade) en gebiedsgerichte projecten.

Daarbij geldt als voorwaarde dat het bedrag van € 10 miljoen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu ter beschikking heeft gesteld, op basis van het Convenant alleen kan worden gebruikt ten behoeve van gebiedsgerichte projecten. Het bedrag van € 10 miljoen dat de N.V. Luchthaven Schiphol is in principe bestemd voor het oplossen van individueel probleemsituaties (waaronder fysieke schade). Het bedrag van € 10 miljoen afkomstig van de Provincie Noord-Holland kan zowel voor individueel gedupeerden als voor gebiedsgerichte projecten worden gebruikt.

De uiteindelijke verdeling van het laatstgenoemde bedrag, afkomstig van de Provincie Noord-Holland, staat ter beoordeling van de Stichting en zal afhangen van voortschrijdend inzicht met betrekking tot de vraag waar de behoefte aan uitkeringen het grootst is alsmede van de omvang van de uitkeringen. Vooralnog is het de verwachting dat het bedrag afkomstig van de Provincie Noord-Holland voornamelijk (en mogelijk zelfs geheel) zal worden besteed aan gebiedsgerichte projecten. Met gebiedsgerichte projecten wordt geprobeerd de leefomgeving van een groot aantal omwonenden te verbeteren. Dit brengt mee dat in het licht van de in het Convenant neergelegde afspraken gerechtvaardigd is, dat waarschijnlijk het grootste gedeelte van het totale bestemmingsvermogen van € 30 miljoen voor gebiedsgerichte projecten zal worden aangewend. Een en ander zal uiteraard afhangen van de verdere uitwerking van de gebiedsgerichte projecten enerzijds en de hoeveelheid en aard van de aanvragen voor individueel gedupeerden anderzijds.

3. Toelichting Bestemmingsreglement Individueel gedupeerden

3.1 Definitie

Bij individueel gedupeerden gaat het om bewoners of bedrijven, in combinatie met een woonfunctie, die vlakbij de luchthaven Schiphol wonen of gevestigd zijn en die naar de geest van de wet wel, maar

naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie. De situatie moet daarbij dermate onhoudbaar zijn, dat sprake is van een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie. Of en in welke mate iemand in een onwerkbaar of een onleefbare situatie verkeert, is mede subjectief bepaald, vaak hoogst persoonsgebonden en (dikwijls) onvoorzienbaar. Overigens geldt ook hier dat een goede en objectieve informatievoorziening door overheden, Schiphol en de Omgevingsraad aan toekomstige en huidige bewoners rondom de luchthaven essentieel blijft, óók bij het voorkomen dat mensen in een voor hen onleefbare situatie belanden. Maar niet kan worden uitgesloten dat mensen pas na jaren in situaties komen te verkeren waarbij een beroep op hulp gerechtvaardigd kan zijn. Dit betekent dat er in de tweede tranche niet wordt gewerkt met een limitatieve lijst zoals in 2008 maar dat een regeling voor individueel gedupeerden moet worden uitgewerkt opdat aanvragers gedurende de looptijd van de tweede tranche (dus tot en met 2020) daarop een beroep kunnen doen. De meer individuele, persoonlijke, benadering van aanvragers sluit aan bij de ombudsfunctie waarmee door de stichting een begin is gemaakt.

Individuele problemen vragen om individuele oplossingen. Als eenmaal is vastgesteld dat een individueel gedupeerde inderdaad in een onleefbare of onwerkbaar situatie verkeert en er de duidelijke relatie is met het vliegverkeer op Schiphol, moet er een breed instrumentarium ter beschikking staan om hem te helpen en een oplossing te bieden. In de tweede tranche is de inzet van een breed instrumentarium regel en niet de (formele) uitzondering. Benadering en oplossing worden op de persoon toegesneden.

Bij wijze van illustratie betekent dit dat een individueel gedupeerde kan worden geholpen met isolatie van de woning. Maar dat zal niet voor een ieder de oplossing zijn. Het kan ook gaan om mensen waar veelal sprake is van een stapeling van problemen, zoals medische, psychische of sociale.

Geluidsoverlast kan dan de druppel zijn die de emmer doet overlopen. Het kan zowel om bewoners van koop- als huurwoningen gaan. Om tot een oplossing te komen kan worden gedacht aan verhuizing. Voor huurders gaat het veelal om bemiddeling voor een andere woning. Bij kopers om de verkoop van hun woning. Dit kan door bemiddeling of door aankoop door de stichting. Na aankoop door de stichting zal de woning weer worden verkocht waarbij gebruik wordt gemaakt van een kettingbeding en het verstrekken van goede informatie over de situatie. Een verhuisvergoeding kan eveneens een oplossing bieden. Daarnaast kan de inzet van specialisten op sociaal, medisch/maatschappelijk of financieel gebied aan de orde zijn om mensen bijstand en hulp te bieden als onderdeel van het proces.

Voor de exacte voorwaarden waaraan een aanvraag voor een uitkering met betrekking tot een schrijnende situatie moet voldoen, wordt verwezen naar de beoordelingscriteria hieronder in paragraaf 2.4.

3.2 Uitkering in natura

Uitgangspunt is dat de Stichting ten aanzien van individueel gedupeerden alleen geldelijke uitkeringen verstrekt, indien die zijn gekoppeld aan een tegenprestatie die het probleem daadwerkelijk oplost. Dit is dus geen geldelijke compensatie ("verzachten van de pijn").

3.3 Onderscheid SLS, Progis en Schadeschap

De Stichting neemt geen aanvragen voor het aanbrengen van collectieve isolatiemaatregelen in behandeling. Ook neemt de Stichting geen aanvragen in behandeling waarin wordt verzocht om waardevermindering en/of nadeelcompensatie. De stichting draagt er zorg voor dat de aanvragen voor deze maatregelen ter beoordeling worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde instantie.

De Stichting moet worden onderscheiden van Progis en het Schadeschap luchthaven Schiphol. Deze twee instanties hebben een andere, duidelijk afgebakende, wettelijke taak en het is niet de bedoeling dat deze taak door de Stichting wordt overgenomen of dat overlap ontstaat. De Stichting is juist opgericht om te voorzien in oplossingen daar waar de wet niet, of onvoldoende, mogelijkheden biedt. Zo neemt de Stichting een aanvraag die betrekking heeft op het aanbrengen van isolatiemaatregelen niet in behandeling indien de aanvrager op basis van de wettelijke regeling in aanmerking komt of kwam voor isolatiemaatregelen door Progis. Daarnaast zal in de regel geen sprake zijn van een schrijnend geval, indien de Aanvrager reeds afdoende is gecompenseerd door het Schadeschap luchthaven Schiphol dan wel indien een dergelijke compensatie mogelijk is of was.

3.4 Beoordelingscriteria

Artikel 5 van het Bestemmingsreglement vermeldt de criteria waaraan een schrijnend geval moet voldoen wil sprake zijn van een uitkering. Hieronder zullen deze criteria puntsgewijs worden behandeld.

a. De hinder is aantoonbaar en individualiseerbaar

De ondervonden hinder moet aantoonbaar en individualiseerbaar zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de aanvrager moet kunnen onderbouwen waarom hij of zij hinder ondervindt die dermate ernstig is, dat sprake is van een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie. Het alleen maar stellen dat hinder wordt ondervonden is dus onvoldoende. Een onderbouwing zou kunnen bestaan uit bijvoorbeeld een verklaring van een specialist arts op het gebied van de geestelijke volksgezondheid. Met de term "individualiseerbaar" wordt bedoeld dat een aanvrager moet kunnen toelichten waarom hij of zij

zichzelf als een individueel gedupeerde ziet. In andere woorden: waarom verkeert hij of zij in een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie (en een ander niet).

b. De uitkering leidt tot een oplossing

Met de verzochte aanvraag moet daadwerkelijk een oplossing worden gecreëerd ten aanzien van de door de aanvrager gestelde onleefbare of onwerkbaar situatie. Dit vereiste ligt in het verlengde van de doelstelling van de Stichting om duurzame oplossingen te creëren in plaats van het verschaffen van compensatie. Een aanvraag voor bijvoorbeeld een nieuwe keuken of een nieuw bankstel zal dan ook niet worden gehonoreerd, omdat daarmee redelijkerwijs geen oplossing kan worden gecreëerd voor hinder veroorzaakt door de luchthaven.

c. Reële alternatieve oplossingen

De aanvrager moet zelf al het nodige hebben geprobeerd om een oplossing te vinden om de hinder weg te nemen. Hiermee wordt benadrukt dat de Stichting alleen een uitkering doet als daadwerkelijk sprake is van een individueel gedupeerde. Daarvan is geen sprake als een eenvoudige alternatieve oplossing beschikbaar is. Voorkomen moet worden dat een (zeer) groot aantal personen (te) lichtvaardig een aanvraag doet voor een uitkering, terwijl daar onvoldoende reden voor is. Op deze wijze kan worden bereikt dat het Bestemmingsvermogen daadwerkelijk terecht komt bij de meest individueel gedupeerden, wiens situatie daadwerkelijk uitzichtloos is.

d. De hinder was niet te verwachten

Bij de beoordeling van een aanvraag is verder van belang in hoeverre de situatie waarin iemand verkeert voor die persoon te verwachten was. Ter illustratie: iemand die recentelijk een woning heeft gekocht terwijl hij of zij op de hoogte was van de door het vliegverkeer veroorzaakte hinder, of redelijkerwijs daarvan op de hoogte had kunnen zijn, geldt in beginsel niet als individueel gedupeerde. Dit sluit overigens niet uit dat in bijzondere gevallen van deze hoofdregel kan worden afgeweken. Door de aanvrager moet dan wel uitvoerig worden gemotiveerd waarom de hinder weliswaar te verwachten was, maar niet de uitzichtloze situatie waar hij of zij in is komen te verkeren. Er is sprake van te verwachten hinder als de koper of huurder van tevoren kon weten dat de woning in een geluid belast gebied ligt. Een koper heeft bijvoorbeeld voor aankoop van de woning volgens het Burgerlijk Wetboek (artikel 7:17, lid 5 BW) een onderzoeksplicht en moet zich dus op de hoogte stellen van de situatie van de woning. Als peildatum wordt 2005 aan gehouden, omdat in dat jaar het gebruik van de Polderbaan definitief juridisch is verankerd in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB). In

de regel is dus sprake van een te voorziene situatie als iemand na 2005 in de Schipholregio is komen wonen.

Dit ligt mogelijk anders als er sindsdien of in de toekomst sprake is van een routewijziging of-intensivering van het gebruik. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als er ter plaatse een toename is ten opzichte van het in 2005 in het Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit vergunde verkeersvolume en/of sprake is van een wijziging van de luchtverkeersroutes hetgeen ter plaatse resulteert in een vergroting van de contouren (sloop-, isolatie-, geluids- en externe veiligheid contouren).

e. Causaal verband vliegverkeer en hinder

De ondervonden hinder moet dusdanig ernstig zijn dat sprake is van een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie. Daarbij moet sprake zijn van causaal verband. In andere woorden: de schrijnende situatie dient te worden veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Zo zal bijvoorbeeld een aanvraag die verband houdt met de overlast veroorzaakt door een autosnelweg niet voor honorering in aanmerking komen.

3.5 Aanvraagformulier

Een aanvraag voor een uitkering met betrekking tot een schrijnend geval moet worden gedaan door middel van een speciaal daarvoor bestemd aanvraagformulier. Dit aanvraagformulier kan op de website van de Stichting worden gedownload en wordt op verzoek ook toegezonden.

Het aanvraagformulier bevat meerdere vragen die door de aanvrager moeten worden beantwoord. Deze vragen zijn zo geformuleerd, dat de Stichting aan de hand daarvan een onderbouwde beslissing kan nemen op de aanvraag. Het is van groot belang dat de vragen zo precies en volledig mogelijk worden beantwoord. Bij het beantwoorden van de vragen kan niet worden volstaan met algemene formuleringen zoals "overlast door geluidshinder". Noodzakelijk is dat op gedetailleerde wijze wordt toegelicht waarom iemand dusdanige hinder ondervindt van het vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol, dat hij of zij in een feitelijk onleefbare of onwerkbaar situatie verkeert. Op het aanvraagformulier moet ook worden vermeld wat het doel is van de aanvraag. In andere woorden: welke oplossing wordt door de aanvrager van de Stichting gevraagd? Verder moet worden toegelicht in hoeverre met de oplossing daadwerkelijk een oplossing wordt gecreëerd ten aanzien van de gestelde schrijnende situatie.

De Stichting kan alleen een goed onderbouwde beslissing nemen als zij bekend is met alle relevante

feiten en omstandigheden. Zij is hierbij grotendeels van de aanvrager afhankelijk. Ingeval onjuiste of onvolledige informatie wordt verstrekt, kan de Stichting de aanvraag afwijzen of een reeds verstrekte uitkering intrekken.

Als men advies of hulp wenst bij het invullen van het aanvraagformulier kan een afspraak worden gemaakt met een van de medewerkers van de Stichting. Deze zijn bij het invullen graag behulpzaam en kunnen waar nodig een verdere toelichting geven.

Voor het in behandeling nemen van een aanvraag met betrekking tot een schrijnend geval is betaling van € 50,- vereist. Dit geldbedrag dient ter dekking van de administratieve kosten die met een aanvraag zijn gemoeid. Als de aanvraag (al dan niet gedeeltelijk) wordt gehonoreerd zal dit bedrag worden terugbetaald.

3.6 Uitvoering oplossing probleemsituatie

Omdat uitkeringen met betrekking tot individueel gedupeerden in beginsel in natura zijn, dat wil zeggen dat er een tegenprestatie tegenover staat. Zo zal de Stichting, indien de uitkering betrekking heeft op geluidsisolatie, een aannemer inschakelen teneinde op kosten van de Stichting de vereiste isolatievoorzieningen aan te brengen. Als de uitkering betrekking heeft op de begeleiding van een uitkoopproces, dan zal de Stichting een bemiddelingstraject opzetten en indien nodig op haar kosten een externe deskundige inschakelen.

Steeds geldt dat de aanvrager in beginsel zelf niets hoeft te doen: de Stichting neemt de uitvoering uit handen en draagt de kosten daarvan (het betreft immers een uitkering in natura). Dat neemt niet weg dat de aanvrager gehouden is waar nodig medewerking te verlenen aan de uitvoering van de uitkering. Zo zal de aanvrager de aannemer toegang moeten verschaffen tot zijn woning, zodat de aannemer de vereiste werkzaamheden kan uitvoeren. Een aanvrager is verder gehouden medewerking te verlenen aan onderzoek door de Stichting naar de wijze waarop het werk is uitgevoerd. Op deze wijze kan de Stichting controleren of de uitvoerder (aannemer of deskundige) zijn werk goed heeft gedaan.

Waar nodig zal bij een positieve beslissing op een aanvraag een overeenkomst worden meegezonden, waarin de verschillende voorwaarden voor de uitkering expliciet zijn neergelegd. De uitkering wordt alleen dan van kracht, indien de aanvrager door ondertekening van deze overeenkomst bevestigt met deze voorwaarden in te stemmen. Indien de aanvrager dit nalaat, wordt geen uitkering gedaan en komt deze (als geen bezwaar en/of beroep wordt ingesteld) te vervallen.

Ingeval van klachten van de aanvrager met betrekking tot de uitvoering van een uitkering in natura, dient dit zo spoedig mogelijk aan de Stichting te worden gemeld. De Stichting zal dan de vereiste actie nemen om de klachten te verhelpen en indien nodig de uitvoerder op zijn werkzaamheden aan te spreken.

Nadat er vanuit de Stichting, in overleg met de aanvrager, voorzieningen zijn getroffen om de vastgestelde problematiek op te lossen, wordt schriftelijk vastgelegd dat hiermee de schrijnende situatie van de aanvrager is opgelost.

4. Fysieke schade (Vortex schade)

Vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol veroorzaakt soms fysieke schade (ook wel Vortex schade genoemd) aan de bebouwing gelegen in de directe nabijheid van de start- en landingsbanen. Hierbij gaat het met name het om schade aan daken (dakpannen of glasschade) als gevolg van turbulentie veroorzaakt door stijgende en landende vliegtuigen.

Omwonenden kunnen fysieke schade (Vortex schade) telefonisch melden via het op de website van de Stichting vermelde telefoonnummer. Nadat twee rapporteurs de schade hebben opgenomen zal een gespecialiseerd aannemingsbedrijf de schade zo snel mogelijk herstellen. De herstelwerkzaamheden zullen meestal bestaan uit het terugleggen en/of vervangen van dakpannen of het vervangen van gebroken onderdelen van een glazen dak. Deze reparatiewerkzaamheden worden volledig door de Stichting betaald. Het enige dat de bewoner hoeft te doen is de schade telefonisch melden. Naast deze melding is geen schriftelijke aanvraag bij de Stichting vereist.

Het maximale bedrag dat de Stichting jaarlijks kan besteden aan herstelwerkzaamheden met betrekking tot fysieke schade (Vortex schade) bedraagt € 50.000. Dat bedrag kan jaarlijks worden herzien.

5. Gebiedsgerichte projecten

5.1 Definitie

Om de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren is niet alleen nodig dat oplossingen worden gevonden voor individueel gedupeerden en fysieke schade wordt hersteld, maar ook dat wordt geïnvesteerd in de leefomgeving zelf. Deze investeringen zijn vooral nodig omdat door de ruimtelijke beperkingen in het gebied rondom de luchthaven, nieuwe bebouwing vaak niet, of slechts onder strenge voorwaarden, is toegestaan. Hierdoor bestaat het risico dat de aantrekkingskracht en het voorzieningenniveau binnen dit gebied langzaam afneemt. Om een positieve impuls te geven aan een dergelijk gebied, kan de Stichting projecten ondersteunen die de omgevingskwaliteit verbeteren. Deze projecten worden door de Stichting "gebiedsgerichte projecten" genoemd. Het kan hierbij gaan om lokale en gemeentelijke initiatieven voor omgevingsprojecten en/of projecten en activiteiten in het kader van sociale cohesie die bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid van de Schipholregio. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan de aanleg/inrichting van een ontmoetingsplek, speelplaats, park of andere openbare voorzieningen of de herinrichting van een gebied tot groen/recreatiegebied.

5.2 Aanvraag

Aanvragen voor gebiedsgerichte projecten kunnen door een gemeente worden gedaan of via een gemeente in geval van een lokale initiatiefnemer (publiekrechtelijk rechtspersoon b.v. een stichting of vereniging). Het gaat bij gebiedsgerichte projecten altijd om het verbeteren van de leefomgeving en niet om het oplossen van een individueel probleem. Gemeenten hebben bij de particuliere initiatieven geen toetsende rol. Wel spelen zij veelal een rol bij de uitvoering/realisatie van een project.

Anders dan ten aanzien van individueel gedupeerden doet de Stichting met betrekking tot gebiedsgerichte projecten geen uitkering in natura, maar in geld. De uitkering is bedoeld om het gebiedsgerichte project mee te helpen financieren. Voorwaarde is dat de gemeente of derden zelf ook geld in het project steken, de financiering is dus nooit 100%. De exacte grootte van de medefinanciering hangt onder meer af van de mate waarin het project bijdraagt aan een structurele verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De initiatiefnemer zal het project ook zelf moeten (laten) uitvoeren, dit gebeurt dus niet door de Stichting.

Belangrijk is dat een aanvraag door de Stichting wordt beoordeeld op basis van de feiten en omstandigheden waarvan op dat moment sprake is. Dat betekent onder meer dat in geval van

routewijzigingen een project pas in behandeling kan worden genomen als het besluit over die routewijziging definitief is. Een aanvraag kan in andere woorden niet vooruitlopen op eventuele toekomstige hinder, waarvan ten tijde van de aanvraag nog geen sprake is. In dat geval wordt niet voldaan aan de beoordelingscriteria zoals genoemd in artikel 16.1 van het Bestemmingsreglement.

5.3 Tranchering en budget

De voor de gebiedsgerichte projecten beschikbare middelen zullen per gebied verdeeld worden. Per gebied wordt een maximum bedrag toegekend. Een gebied kan een gemeente, kern of wijk zijn in het verlengde van de start- en landingsbanen.

Voor de verdeling wordt gebruik gemaakt van de leefbaarheidstool van RIVM en RIGO. Daarbij wordt rekening gehouden met de geluidsbelasting, het aantal inwoners per gebied en de ruimtelijke beperkingen. De zwaarst belaste gebieden met veel inwoners en ruimtelijke beperkingen komen in aanmerking voor een hogere bijdrage dan minder belaste gebieden. Bij het vaststellen van de bijdragen voor een gebied wordt ook rekening gehouden met de verleende bijdrage in het kader van de eerste tranche.

5.4 Relevante beoordelingscriteria

Voor de beoordeling van aanvragen wordt o.a. gebruik gemaakt van de Leefbaarheidstool van RIVM en RIGO. In dit afwegingskader is naast de geluidbelasting gekeken naar de verschillende leefbaarheidsaspecten in een gebied waarbij inzichtelijk is gemaakt waar verbeterpotentieel in een gebied zit.

- a. Het project lost een leefbaarheidsprobleem op in een gebied met negatieve gevolgen in termen van geluidoverlast en/of door het Rijk opgelegde ruimtelijke beperkingen zoals bouwbeperkingen of sloopzones.

Alleen maatregelen in een gebied (binnen de 20 Ke-contour) waar aantoonbaar de leefbaarheid onder druk staat door de nabijheid van Schiphol komen voor een bijdrage in aanmerkingen. Met behulp van de Leefbaarheidstool van RIVM en RIGO stelt de Stichting vast welke gebieden belast zijn en welke aspecten van de leefbaarheid onder druk staan. Aan de hand hiervan kan worden gezien of een maatregel daadwerkelijk een positief effect heeft op de leefbaarheid.

- b. Het gebied waarop het project betrekking heeft ondervindt naar verwachting ook op de middellange termijn geluidsoverlast door de luchthaven Schiphol en/of is naar verwachting ook op de middellange termijn onderworpen aan ruimtelijke beperkingen.

Investerings in de leefbaarheid zijn voor de langere termijn. In de leefbaarheidstool wordt de belasting op de langere termijn meegenomen doordat de gegevens van de MER 2020 – ook op basis van de nieuwe rekenmethodiek – worden verwerkt. Hiermee worden ook de wijzigingen in de geluidsbelasting voor de werkingstijd van de tweede tranche meegenomen.

- c. Het project draagt zichtbaar en significant bij aan het bevorderen van de leefbaarheid in de Schipholregio, waarbij sprake is van een duidelijke meerwaarde voor de bewoners en
- d. Het project is zoveel mogelijk in dialoog en in onderlinge samenwerking met bewoners tot stand gekomen.

De betrokkenheid van bewoners bij de in te dienen aanvragen is een vereiste. Duidelijk moet zijn dat een project voorziet in een behoefte van bewoners. Immers het gaat om het verbeteren van de leefbaarheid voor de bewoners. Bij particuliere initiatieven moet worden aangetoond dat de initiatieven de steun hebben van de leden/deelnemers van de organisatie die het initiatief neemt. Voor gemeentelijke projecten geldt dat moet worden aangetoond dat het project samen met de bewoners vorm is gegeven. Het gaat dan om extra maatregelen die niet binnen het gemeentelijk plan kunnen worden uitgevoerd maar die met een bijdrage van de Stichting een extra impuls geven aan het project en de leefbaarheid. Deze maatschappelijke plus moet samen met de bewoners worden vorm gegeven.

- e. Er is sprake van medefinanciering van het project door de Aanvrager zelf dan wel door derden.

Een project wordt niet voor 100% gefinancierd door de Stichting. Aangetoond moet worden dat andere partijen ook een deel van de kosten financieren. Bij gemeentelijke projecten zal alleen de maatschappelijke plus in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit de Stichting. Een dergelijk project moet ook zonder de maatschappelijke plus aantoonbaar levensvatbaar en uitvoerbaar zijn. Bij projecten in het kader van sociale cohesie is ook altijd sprake van een bijdrage door derden. Dit kan door een bijdrage van de lokale initiatiefnemer (publiekrechtelijk rechtspersoon) of een partner in het project.

- f. De uitvoering van het project is een aanvulling op al bestaand en/of toekomstig regulier rijks-,

provinciaal of gemeentelijk beleid en is robuust en tijdsbestendig.

Vanuit de Stichting wordt geen bijdrage verleend aan maatregelen die tot de reguliere taken van de overheden behoren.

- g. De toewijzing van een bijdrage is mede afhankelijk van financiële impulsen in eerste tranche.

Een project waar in het kader van de eerste tranche al een bijdrage aan verleend is komt niet nogmaals voor een bijdrage in aanmerking. Bij de verdeling van de gelden wordt ook rekening gehouden met de investeringen in het kader van de eerste tranche (zie ook 5.3)

- h. Het betreffende gebied is niet na 2005 (her)ontwikkeld. Dat jaar is het gebruik van de Polderbaan definitief juridisch verankerd in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB).

Bij de beoordeling van een aanvraag is van belang wanneer een gebied ontwikkeld is. Bij ontwikkelingen vanaf 2005 was de geluidbelasting door verkeer van en naar Schiphol te voorzien. Investerings in deze gebieden om de overlast van Schiphol te compenseren komen, in beginsel, dan ook niet voor een bijdrage in aanmerking.

Dit ligt mogelijk anders als er sindsdien of in de toekomst sprake is van een routewijziging of-intensivering van het gebruik. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als er ter plaatse een toename is ten opzichte van het in 2005 in het Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit vergunde verkeersvolume en/of sprake is van een wijziging van de luchtverkeersroutes hetgeen ter plaatse resulteert in een vergroting van de contouren (sloop-, isolatie-, geluids- en externe veiligheid contouren).

6. Klachten

Tegen een schriftelijk gemotiveerde beslissing van de Stichting kan, indien deze een omissie bevat, bij de Stichting een klacht worden ingediend. Deze klacht moet binnen zes weken nadat de beslissing door de stichting bekend is gemaakt worden ingediend bij de stichting.

Indien een klacht wordt ingediend zal de Stichting haar beslissing heroverwegen en een beslissing nemen ten aanzien van de klacht. In het kader van de heroverweging kan de indiener van de klacht de gelegenheid krijgen zijn klacht mondeling toe te lichten tijdens een hoorzitting door een onafhankelijke klachtencommissie.

BIJLAGE



Het kaartbeeld betreft een indicatieve weergave van de 20 KE contour.