

TOELICHTING OP BESTEMMINGSREGLEMENT 2021

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.

De Stichting heeft conform het convenant Omgevingskwaliteit, een looptijd tot januari 2021.

De minister van I&W heeft in haar brief van 5 juli 2019 aangegeven dat er een Omgevingsfonds als opvolger van de Stichting dient te komen. De Stichting zal om die reden na 2020 worden voortgezet totdat de werkzaamheden van SLS worden voortgezet in een Omgevingsfonds. Dit betekent dat de lopende programma's worden voortgezet c.q. afgerond.

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), gebiedsgerichte projecten en innovatieve- en technologische onderzoeken en ontwikkelingen. 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. Daarnaast wordt geïnvesteerd in nieuwe technieken en onderzoeken die in ontwikkeling zijn maar nog niet (of onvoldoende) kunnen worden toegepast en die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

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 buitengrenzen van dit werkterrein, zijn opgenomen in het Convenant omgevingskwaliteit van 2008 en 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. 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 is de 20 Ke contour in het nieuwe Luchthavenindelingbesluit (LIB) opgenomen. Tegenwoordig wordt i.p.v. de 20-Ke norm gebruik gemaakt van de geluidnorm Lden. De 20-Ke contour komt ongeveer overeen met een waarde van 52-Lden. Bij aanvragen wordt daarom gekeken naar zowel de 20-Ke als de 52-Lden contour.

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 zijn 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 volgende 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. 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.

Voor de periode na 2020 zijn de gelden van de N.V. Luchthaven Schiphol en de Provincie Noord-Holland ook beschikbaar voor innovatieve- en technologische onderzoeken en ontwikkelingen.

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 is uitgewerkt opdat aanvragers gedurende de looptijd van de Stichting 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 of zelfverkooppremie indien een andere woning wordt aangekocht 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 in principe geen aanvraag in behandeling indien die betrekking heeft op het aanbrengen van isolatiemaatregelen indien de aanvrager op basis van de wettelijke regeling geholpen is 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 arts. 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 onwerkbare 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 gevraagde 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.

3.6 Uitvoering oplossing probleemsituatie

Uitkeringen met betrekking tot individueel gedupeerden zijn in beginsel in natura, 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 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 schrijvende 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 en initiatieven 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 in het geval van een particulier initiatief door 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 aanvrager of derden 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. Bij een klein particulier initiatief kan de eigen bijdrage ook bestaan uit de inzet van menskracht.

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.

Projecten in het kader van gebiedsgerichte programma's zoals die in januari 2018 zijn vastgesteld dienen voor 31 december 2020 bij de Stichting te zijn ingediend. Aanvragen voor particuliere initiatieven (in het kader van het Initiatievenfonds) kunnen de gehele looptijd van de Stichting worden ingediend. Het initiatievenfonds heeft de Schipholregio zoals beschreven in deze toelichting als werkingsgebied.

5.3 Tranchering en budget

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

Voor de verdeling is gebruik gemaakt van de leefbaarheidstool van RIVM en RIGO. Daarbij is rekening gehouden met de geluidsbelasting, het aantal inwoners per gebied en de ruimtelijke beperkingen. De zwaarst belaste gebieden met veel inwoners en ruimtelijke beperkingen krijgen een hogere bijdrage dan minder belaste gebieden. Bij het vaststellen van de bijdragen voor een gebied is 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 het werkingsgebied van de Stichting) 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 geluidoverlast 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 – zijn 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 bewoners.
- 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 kunnen worden gerekend.

- 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. Onderzoeken op gebied van innovatie & technologische ontwikkelingen in het kader van het verbeteren van de leefbaarheid.

6.1 Definitie

Nieuwe technieken en onderzoeken, die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, zijn momenteel in ontwikkeling maar kunnen vaak nog niet (of onvoldoende) worden toegepast omdat deze technieken nog onvoldoende zijn getest of uitgewerkt. De Stichting heeft in de loop van de jaren veel kennis en ervaring op gebied van leefbaarheidsaspecten binnen de Schipholregio opgedaan. Deze kennis en ervaring gaat de Stichting inzetten bij het ondersteunen van onderzoeken naar innovatieve en technologische ontwikkelingen ter verbetering van de leefomgeving. Door het ondersteunen van (deel)onderzoeken wordt ook kennis opgedaan van nieuwe technieken en methoden die mogelijk breed inzetbaar kunnen zijn binnen het werkingsgebied van de Stichting.

Daarbij kan worden gedacht aan b.v. nieuwe isolatie technieken, technieken voor geluidadaptief bouwen of innovatieve ideeën voor de inrichting van een omgeving.

Binnen het werkingsgebied van de Stichting verschilt de problematiek veelal per gebied, waardoor er per gebied ook specifieke oplossingen nodig kunnen zijn. Daarnaast kan sprake zijn van gebiedsoverstijgende thema's, waarbij de gedachte is dat het koppelen van ruimtelijke vraagstukken aan praktijkvoorbeelden van nieuwe technieken de kwaliteit van de leefomgeving versterkt.

Bij bewezen effectiviteit van de onderzochte maatregelen kunnen deze zo mogelijk direct worden ingezet bij b.v. het programma individueel gedupeerden of een plek krijgen bij toekomstige ontwikkelingen in het kader van een Omgevingsfonds als de opvolger van de Stichting.

6.2 Aanvraag

Aanvragen voor onderzoeken kunnen door overheden en private rechtspersonen zoals kennisinstituten, stichtingen, verenigingen en bedrijven worden gedaan. Het gaat altijd om een onderzoek met als doel het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio. Een aanvraag voor een uitkering moet worden gedaan door middel van een speciaal daarvoor bestemd aanvraagformulier. Dit aanvraagformulier kan van de website van de Stichting worden gedownload.

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. Bij het formulier dient een concreet en uitgewerkt voorstel te worden gevoegd, met inzicht in wat de activiteiten zijn en wat de beoogde onderzoeksresultaten zijn. Tevens moet inzicht worden gegeven in de begroting en de planning. Duidelijk moet daarbij worden aangegeven welke

bijdrage aan de Stichting wordt gevraagd en waarvoor deze bestemd is.

De Stichting neemt een aanvraag in behandeling indien deze volledig en voorzien van de juiste gegevens en bijlagen is ingediend.

6.3 Budget

Voor onderzoeken op gebied van innovatie & technologische ontwikkelingen is het maximale bedrag dat de Stichting ten laste van het Bestemmingsvermogen aan Uitkeringen kan verstrekken € 3 mln. Aanvragen worden op volgorde van binnenkomst in behandeling genomen. Indien meerdere aanvragen tegelijk binnenkomen worden de aanvragen geselecteerd op basis van de verwachte effectiviteit van de maatregel op de kwaliteit van de leefomgeving.

Een uitkering is bedoeld om het onderzoek mede te financieren. Voorwaarde is dat de aanvrager of derden ook geld in het project steken, de financiering door de Stichting is dus nooit 100%. Daarbij zal ook worden gekeken naar de financiële draagkracht van de betrokken partijen. Een startup, stichting etc. heeft doorgaans minder financiële middelen dan een gemeente of professionele organisatie.

6.4 Relevante beoordelingscriteria

- a. het onderzoek draagt bij aan het oplossen van een leefbaarheidsprobleem in een gebied in de Schipholregio met negatieve gevolgen in termen van overlast door vliegverkeer van en naar Schiphol en/of door het Rijk opgelegde ruimtelijke beperkingen zoals bouwbeperkingen of sloopzones in het LIB.

Te subsidiëren onderzoeken moeten binnen de doelstelling van de Stichting passen zoals beschreven in het convenant Omgevingskwaliteit, de oprichtingsakte en het Bestemmingsreglement van de Stichting.

Conform het convenant is het werkingsgebied van de Stichting (Schipholregio) het 20 Ke-gebied. Het kan binnen het werkingsgebied gaan om onderzoeken gericht op het oplossen van een leefbaarheidsprobleem in de gehele Schipholregio maar ook om een leefbaarheidsprobleem dat zich voordoet in een gedeelte van de regio. Het moet altijd gaan om een gebied waar de negatieve gevolgen van het vliegverkeer van en naar Schiphol worden ervaren.

- b. een onderzoek moet zich richten op het bevorderen van de leefbaarheid in de Schipholregio, waarbij sprake is van een duidelijke meerwaarde voor bewoners.

Maatregelen die worden onderzocht moeten een verwacht positief effect hebben voor bewoners van de Schipholregio. Dat kan, afhankelijk van het soort onderzoek, zowel voor huidige als toekomstige

bewoners zijn. Daarbij moet worden gedacht aan groepen van substantiële omvang en geen enkelingen.

Het onderzoek hoeft zich niet alleen op geluidsreductie te richten maar kan zich ook richten op andere aspecten van leefbaarheid zoals deze worden gehanteerd bij de Leefbarometer¹. Doel daarbij moet ten aller tijden zijn het verbeteren van de kwaliteit van de leefbaarheid zoals deze door bewoners met overlast door Schiphol wordt ervaren. Aangetoond moet worden dat het dus gaat om een gebied waar de leefbaarheid door de nabijheid van Schiphol onder druk staat. Dit kan b.v. door gebruik te maken van de Leefbarometer of informatie van bewoners of Stichting BAS. Het kan ook gaan om een onderzoek of pilot, zonder dat al de koppeling wordt gelegd met een specifiek gebied maar wel met een problematiek in de Schipholregio.

Door de Stichting zal bij de beoordeling van een aanvraag worden gekeken naar het te verwachten effect van de maatregelen op de ervaren leefbaarheid binnen het onderzoeksgebied.

Dit betekent niet dat van te voren wordt gesteld dat een positief resultaat moet worden gehaald. Het is altijd mogelijk dat een onderzoek niet tot het gewenste of verwachte resultaat leidt.

- c. onderzoeken moeten zich richten op aspecten die de leefbaarheid duurzaam en toekomstbestendig verbeteren.

Ingezet wordt op aspecten die een langdurig positief effect voor bewoners hebben. Onderzoeken naar maatregelen die een kortlopend effect sorteren komen niet voor een bijdrage in aanmerking.

Maatregelen kunnen wel van tijdelijke aard zijn. Het kan dan gaan om maatregelen die bijvoorbeeld tijdelijk kunnen worden ingezet. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen die bv in een bepaald deel van het jaar een positieve bijdrage leveren of uitvoerbaar zijn.

- d. een bijdrage is mogelijk voor de ondersteuning van onderzoeken c.q. processen die betrekking hebben op nieuwe – innovatieve - technologische ontwikkelingen. Het kan daarbij om verschillende fasen in een onderzoek gaan. De uitvoerings-/toepassingsfase is een afzonderlijke fase en maakt hier geen deel vanuit.

Doel is om onderzoeken c.q. processen die betrekking hebben op innovatieve en technologische ontwikkelingen te ondersteunen. Het gaat daarbij om vernieuwende toepassingen. Een bijdrage kan voor verschillende fasen van onderzoek en proces mogelijk zijn. Het kan zowel om een theoretische

¹ De Leefbaarometer wordt gebruikt om de leefbaarheid in kaart te brengen. Dit is een landelijk instrument dat op uniforme wijze de leefbaarheid in alle woongebieden in het land inschat. Aan de basis van de Leefbaarometer ligt een uitgebreide literatuurstudie van het begrip leefbaarheid (Leidelmeijer en Van Kamp, 2003). Aan deze studie is de definitie van leefbaarheid ontleend, waarvan wordt uitgegaan in de Leefbaarometer: "Leefbaarheid is de mate waarin de omgeving aansluit bij de eisen en wensen die er door de mens aan worden gesteld."

als praktische fase gaan. Theoretische onderzoeken moeten wel gericht zijn op een praktische toepassing of de mogelijkheid hiertoe. Een pilot/experiment/showcase voor nieuwe toepassingen in de praktijk valt in principe onder een praktische fase en kan ook voor een bijdrage in aanmerking komen.

De implementatie van de resultaten van onderzoeken valt niet onder dit hoofdstuk. De verwachting is dat deze ook veelal pas kan plaatsvinden na de looptijd van de Stichting. De resultaten van de onderzoeken zullen dan ook worden overgedragen aan het Omgevingsfonds zodat gezien kan worden wat daarin kan worden meegenomen.

- e. de resultaten van een onderzoek moeten voor meerdere gebieden (wijken, kernen en plaatsen etc.) binnen het werkingsgebied van de Stichting toepasbaar zijn.

De resultaten van een onderzoek moeten in principe breder inzetbaar zijn dan in één gebied (wijk, kern of plaats) binnen het werkingsgebied van de Stichting. Dat betekent dat ook anderen dan degene in het proefgebied, moeten kunnen profiteren van eventuele positieve resultaten. Gebieden zijn hier dus geografisch bedoeld.

- f. ambtelijke begeleidingskosten van een onderzoek komen slechts gedeeltelijk voor subsidie in aanmerking. Inhuur van specifieke expertise is een afzonderlijk onderdeel.

Een gedeelte van de begeleidingskosten zijn subsidiabel voor de opdrachtgever. Het gaat dan om de kosten die betrekking hebben op de voorbereiding, administratie en toezicht van onderzoeken. Tot deze kosten horen o.a. projectmanagement, ontwerp, engineering, administratie, onderzoeken, toezicht en directievoering. Het gaat om kosten die noodzakelijk zijn om een onderzoek te kunnen realiseren. Deze kosten moeten afzonderlijk vermeld worden in de kostenopgave van het projectplan. Voor het bepalen van de bijdrage voor deze kosten wordt uitgegaan dat maximaal 10% van het verleende subsidiebedrag kan worden ingezet voor begeleiding. De inhuur van specialisten zoals b.v. consultants en kennisinstituten vallen niet onder de begeleidingskosten en moeten in de kostenopgave van het projectplan apart inzichtelijk worden gemaakt.

- g. een onderzoek is een aanvulling op bestaand en/of toekomstig regulier rijks-, provinciaal of gemeentelijk beleid en betreft geen taak die tot de kerntaken van overheden. kan worden gerekend.

Een onderzoek moet gericht zijn op maatregelen die aanvullend zijn op wat tot de reguliere taken van de overheden kan worden gerekend. De Stichting financiert in principe geen onderzoeken naar maatregelen waar overheden een verplichting toe hebben. Daarbij kan worden gedacht aan

activiteiten op gebied van parkeerbeleid of sociale veiligheid. Indien sprake is van een onderzoek naar maatregelen die als aanvullend op deze taken kunnen worden beschouwd dan is een bijdrage niet uitgesloten. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een onderzoek naar een vernieuwende wijze van de herinrichting van de openbare ruimte die een duidelijk positief effect heeft op de leefbaarheid voor bewoners.

- h. er is sprake van substantiële medefinanciering van het project door de Aanvrager zelf dan wel door derden.

Een onderzoek wordt niet voor 100% volledig gefinancierd door de Stichting. Aangetoond moet worden dat andere partijen ook een substantieel deel van de kosten financieren. Dit kan door een bijdrage van een overheid, een andere initiatiefnemer (publiek/privaat - rechtelijk rechtspersoon) of een partner in het project. Per onderzoek wordt gekeken naar het percentage van cofinanciering. Dit is mede afhankelijk van het belang en beschikbare middelen van de andere partij. De bijdrage van de Stichting kan maximaal € 500.000,- per onderzoek zijn.

In de aanvraag/het onderzoeksvoorstel moet duidelijk worden om welke onderdelen van het onderzoek het gaat, wat de beoogde resultaten zijn, hoe deze passen binnen bestemmingsreglement en doelstelling SLS, wie daar logischerwijs vanuit een belang bij betrokken zijn, en wat een daaruit logisch voortvloeiende begroting en kosten verdeling kan zijn.

- i. indien sprake is van het commercieel toepassen van de resultaten van een onderzoek is een terugverdienmechanisme van toepassing.

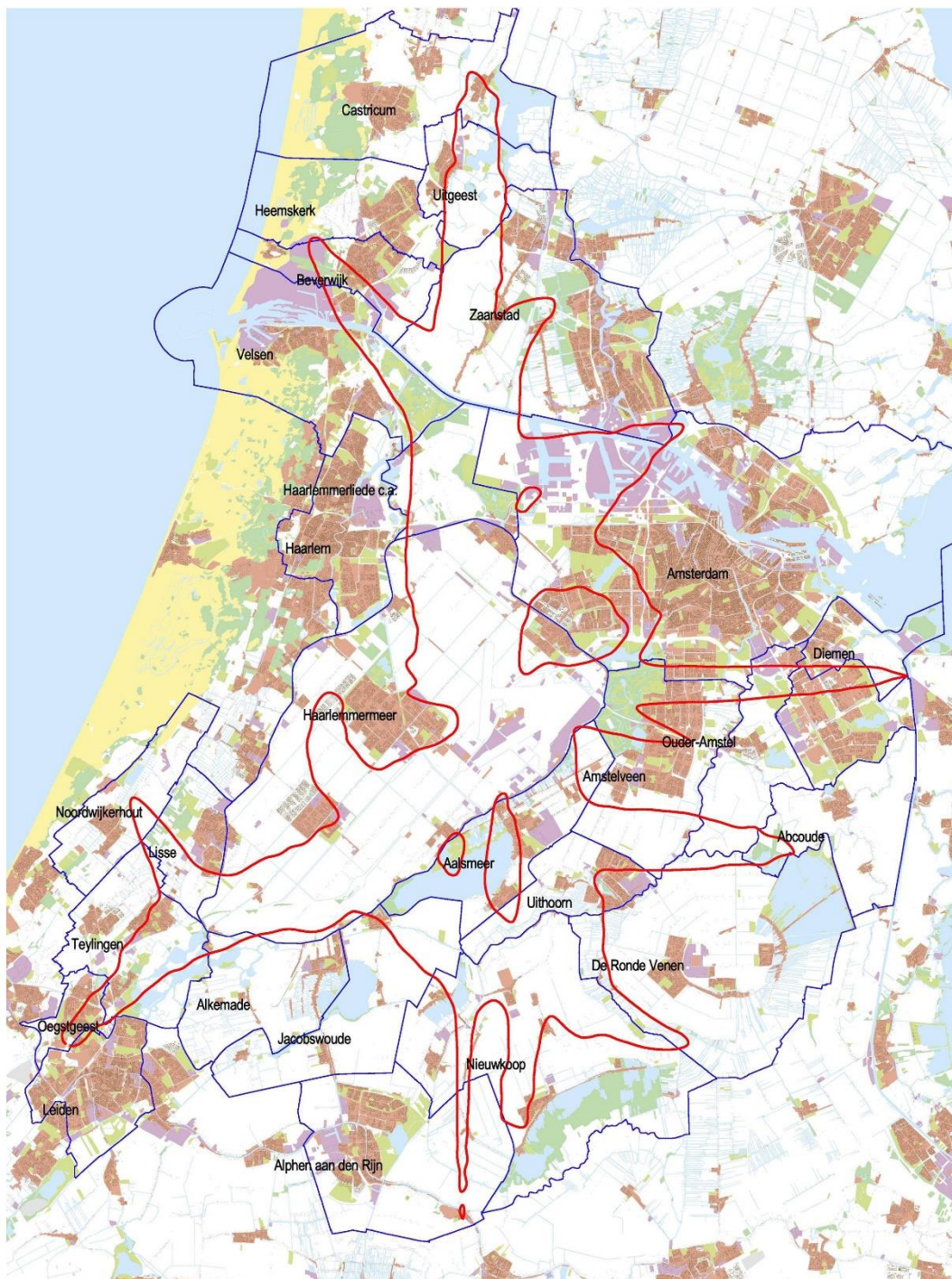
De Stichting levert een bijdrage aan de ontwikkeling van nieuwe technieken etc. die de leefbaarheid in de regio kunnen verbeteren. Het is de bedoeling dat de resultaten breed inzetbaar worden. Indien dit leidt tot een commerciële exploitatie van de onderzoeksresultaten en een positief financieel resultaat dient een percentage van de verleende subsidie te worden verrekend. In de beschikking wordt opgenomen om welk percentage het gaat en op welke wijze dit kan worden verrekend. Dit komt in principe aan de Stichting ten goede. Mocht de Stichting zijn opgevolgd door het Omgevingsfonds dan komen de opbrengsten ten goede aan het Omgevingsfonds. Er kan ook worden bedongen dat als een nieuwe techniek tot een beproefd verkoopbaar product leidt, dat de gebieden binnen het verzorgingsgebied van de Stichting altijd voorrang krijgt bij de toepassing van het nieuwe product.

7. 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.