



Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn

Ondergetekenden:

I. de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van V&W;

II. de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw dr. J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordigster van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VROM;

III. het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, handelend als bestuursorgaan, en de Commissaris van de Koningin handelend als vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland, ten deze vertegenwoordigd door haar gedeputeerde de heer A.C.M.A. Hooijmaijers, hierna te noemen: Noord-Holland;

IV. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Haarlemmermeer, ten deze vertegenwoordigd door haar wethouder de heer drs. M.J. Bezuijen, hierna te noemen: Haarlemmermeer;

V. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amsterdam, ten deze vertegenwoordigd door haar wethouder de heer F. Ossel, hierna te noemen: Amsterdam;

VI. het College van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Amstelveen, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar wethouder de heer R.E. Pols, hierna te noemen: Amstelveen;

VII. de rechtspersoon volgens artikel 5.22 van de Wet luchtvaart Luchtverkeersleiding Nederland, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar waarnemend bestuursvoorzitter de heer ir. P. Riemens, hierna te noemen: LVNL;

VIII. de naamloze vennootschap Schiphol Group N.V., statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine en haar directeur de heer dr. P.M. Verboom, hierna te noemen: Schiphol;

IX. de naamloze vennootschap Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., statutair gevestigd te Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer drs. ing. P.F. Hartman, hierna te noemen: KLM.

Hierna gezamenlijk en afzonderlijk ook te noemen: Partij(en).

Overwegen:

- a Op 1 oktober heeft de Tafel van Alders, bestaande uit met vertegenwoordigers van de regio (bestuurders van provincies en gemeenten en bewoners), luchtvaartpartijen (Schiphol, LVNL, KLM) en het Rijk (VenW en VROM), advies uitgebracht over de middellange termijn ontwikkeling (de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020) van Schiphol en daarmee verband houdende gevolgen voor de omgeving van de luchthaven. De partijen van de Tafel van Alders beschouwen dit advies als een en ondeelbaar. De daarin voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het convenant Omgevingskwaliteit is, nadrukkelijk binnen de kaders van het advies, een verdere uitwerking van de afspraken die er aan de Tafel van Alders zijn gemaakt.
- b Partijen zijn ervan overtuigd dat via een intensieve samenwerking tussen hen de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio nog verder kan worden verbeterd. Partijen wensen dit te realiseren door afstemming tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond afwikkelt verder te verbeteren teneinde gerichter hinder te beperken en een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven mogelijk te maken. Dit is mogelijk door omgevingsvriendelijker vliegprocedures en vaste vliegroutes en daarop afgestemd

ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende gebieds-specifieke projecten te realiseren.

Immers er is een nauwe samenhang met de keuze te maken voor de afwikkeling van het vliegverkeer, de daarbij behorende overeen te komen pakketten aan hinderbeperkende maatregelen en de aard, de omvang en de plaats van gebiedsgerichte projecten. Om die reden dient over de ontwikkeling en afwikkeling van het vliegverkeer en afspraken over het beperken en compenseren van hinder in samenhang te worden besloten, waarbij keuzes voor gebiedsgerichte projecten en andere vormen van compensatie volgen op en voortvloeien uit keuzes over de wijze van afwikkeling van vliegverkeer en daarbij behorende maximale hinderbeperking.

- c Dit convenant Omgevingskwaliteit voor de middellange termijn komt in de plaats van het convenant Leefbaarheid en bevat mede de afspraken uit dat convenant. Om die reden zijn de in dat convenant gemaakte afspraken onverminderd van kracht. De afspraken in dit convenant zijn in te delen in twee categorieën: (1) afspraken die voortkomen uit de uitvoering van het convenant Leefbaarheid en (2) afspraken die voortvloeien uit het totaalpakket van afspraken over de middellange termijn, zoals tot stand gekomen aan de Alderstafel. Dit laatste type afspraken heeft met name betrekking op de woongebieden, waar hinder als gevolg van het gebruik van Schiphol ook met hinderbeperkende maatregelen (zie convenant Hinderbeperking) niet weggenomen kan worden.
- d Door de liberalisering van markten, waaronder de luchtvaartmarkt, neemt de internationale concurrentie verder toe.
Er is sprake van toenemende internationale wedijver tussen grootstedelijke regio's bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten, die een toenemend aandeel uitmaken van het totaal van maatschappelijke activiteiten. Wereldwijde, frequente rechtstreekse verbindingen vormen voor internationaal georiënteerde grootstedelijke regio's een cruciale vestigingsfactor. Luchtvaartmaatschappijen en hun netwerken concurreren in combinatie met hun thuisbasis als knooppunt met andere allianties van luchtvaartmaatschappijen en knooppunten. In toenemende mate gaat het daarbij om concurrentie tussen luchthavenregio's als complexen van netwerken, knooppunten en hun omgeving met elkaar versterkende activiteiten en bedrijven. In dit verband gaat het om het netwerk van KLM en partners, knooppunt Schiphol en de Randstad en daarbinnen in het bijzonder de Noordvleugel.
- e Teneinde concurrerend te kunnen blijven is voor KLM een betrouwbare piekruimtecapaciteit noodzakelijk. Overstaptijden dienen te worden geminimaliseerd en overstapmogelijkheden gemaximaliseerd. De kwaliteit van de afwikkeling van het vliegverkeer en de overige afhandeling tegen internationaal concurrerende tarieven alsmede de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de aantrekkelijkheid van de regio als bestemming zijn daarbij randvoorwaarden. Langs deze weg kan KLM als onderdeel van het netwerk van KLM en partners een groot concurrerend netwerk aanbieden. Voor Schiphol zijn de beschikbare fysieke en milieucapaciteit, een hoge bezettingsgraad en een internationaal concurrerende omgevingskwaliteit inclusief landzijdige bereikbaarheid essentieel. Voor de regio is een groot aantal wereldwijde, frequent bereikbare bestemmingen én een aantrekkelijk, internationaal concurrerend vestigingsmilieu inclusief landzijdige bereikbaarheid van wezenlijk belang.
- f Gezien de stimulerende rol van het luchthavencomplex bij de maatschappelijke ontwikkeling van Nederland, in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid maar vooral ook als vestigingsfactor voor bedrijven en instellingen, is het met succes aangaan van de internationale concurrentie met andere Europese regio's van wezenlijk nationaal belang: de maatschappelijke voordelen van het luchthavencomplex op macroniveau overtreffen de voordelen op bedrijfseconomisch niveau in hoge mate.
- g Voornoemde doelstellingen liggen in elkaars verlengde, maar leveren onderling ook spanningen op. De wereldwijde bereikbaarheid door de lucht leidt enerzijds tot boven genoemde positieve externe effecten. Anderzijds gaat de ontwikkeling van de luchtvaart gepaard met negatieve externe effecten: de belasting van het milieu, de geluidhinder in de omgeving, de externe veiligheid en de door geluid- en veiligheidscontouren bepaalde ruimtelijke beperkingen en ruimtedruk. Partijen hebben – elk vanuit hun eigen positie en verantwoordelijkheden – belang bij maximalisatie van de positieve effecten en minimalisatie van negatieve effecten.
- h De positieve effecten werken door in de gehele regionale en nationale economie; de negatieve effecten zijn geconcentreerd in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en van de vliegroutes. Als gevolg daarvan staat de kwaliteit van de woon- werk- en leefomgeving onder druk. De huidige wettelijke regelingen op het gebied van de ordening van het gebied rondom de luchthaven laten minder ruimte voor maatwerk dan vanuit regionaal perspectief gewenst. Daarmee dreigt niet alleen afbrokkeling van het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven, maar is ook de aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu in het geding.
- i In de Evaluatie Schipholbeleid van februari 2006 heeft het kabinet gesignaleerd dat veel bestuurders en omwonenden in de regio rond Schiphol de regels van het Luchthavenindelingbesluit als (te) knellend ervaren. In hun beleving zit de ontwikkeling van gemeenten op slot door stringente ruimtelijke beperkingen. Het gevolg daarvan kan zijn dat de vitaliteit van kleine woonkernen rondom Schiphol vermindert. In de Evaluatie Schipholbeleid is in juli 2005 door het Rijk besloten



- om bij beslissingen omtrent verklaringen van geen bezwaar niet alleen de geluidsbelasting maatgevend te laten zijn maar ook het aspect van de vitaliteit van kleine woonkernen mee te wegen. Dit aspect is de laatste twee tot drie jaar ook meegenomen in de afweging van verklaringen van geen bezwaar voor projecten in de regio.
- j In juni 2006 heeft Bestuurlijke Regie Schiphol haar visie voor de middellange termijn 'Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving' uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, het verbeteren van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
 - k In juli 2006 heeft KLM zijn Corporate Social Responsibility statement kenbaar gemaakt. Vanuit het bewustzijn dat de activiteiten van KLM en partners effecten hebben op de leefomgeving in een markt waar de vraag naar mobiliteit toeneemt, verklaart KLM dat zij zich inzet om in de luchtvaart-industrie een vernieuwende voorbeeldfunctie neer te zetten wat betreft verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het milieu en de omgeving door zich in te zetten om de best beschikbare technologieën toe te passen en waar mogelijk de meest efficiënte vliegprocedures te hanteren.
 - l Partijen constateren dat zoals afgesproken in het convenant Leefbaarheid voor de korte termijn de inventarisatie van de schrijnende gevallen heeft plaatsgevonden en een plan van aanpak is opgesteld en voorts dat de in dat convenant genoemde omgevingsprojecten op microklimaat-niveau nader zijn uitgewerkt. Partijen willen hierover – nu de Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio is opgericht – in dit convenant nadere afspraken maken. Daarnaast willen partijen in dit convenant een aantal meer algemene afspraken vastleggen.
 - m Vanuit planologisch oogpunt en de kosten voor gemeenten is het niet wenselijk om het ruimtelijke beleid voor Schiphol frequent aan te passen. Alle betrokken partijen onderkennen dit en streven zo veel mogelijk naar planologische rust en continuïteit van het ruimtelijk beleid. Daarom hebben het Rijk, de gemeenten en de provincies afgesproken om aanpassingen van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol zoveel mogelijk te laten samenvallen en te stroomlijnen met de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden. Dit geldt ook voor de eerder (zie TK 2007/08, 31500, nr. 1) aangekondigde borging van het 20Ke beleid uit de Nota Ruimte in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.
 - n In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afspraken gemaakt over wanneer en de wijze waarop de aan de Alderstafel gemaakte afspraken worden geëvalueerd. Partijen willen daarom de uitvoering van de financiering van de in dit convenant gemaakte afspraken over gebiedsgerichte projecten opknippen in een eerste tranche, tot 2012 en een tweede tranche van 2012 tot 2020. In 2012 worden de in dit convenant gemaakte afspraken geëvalueerd.
 - o Amstelveen heeft de ministers van VROM en VenW verzocht de huidige bouwbeperking in het noordelijk deel van de noorder Legmeerpolder, verder te noemen de Scheg, op te heffen omdat het gebied, wel aan, maar buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte ligt. De Scheg is in de Nota Ruimte als uitsluitingsgebied voor nieuwbouw van woningen opgenomen, als aanvulling op het vrijwaringgebied (de 20Ke), om ontwikkelruimte voor de luchthaven te creëren. In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 is geconcludeerd dat uit de strategische milieuverkenning 2020 blijkt dat de argumentatie die daarvoor indertijd is gebruikt op basis van de nu beschikbare informatie niet langer van toepassing is. Afgesproken is dat Schiphol en LVNL deze informatie verifiëren en dat de ministers van VROM en VenW onderzoek doen naar de omvang van mogelijke geluidshinder in de Scheg na 2020. Om na te gaan of de Scheg ook in de periode tot 2020 buiten het vrijwaringgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte ligt is door Schiphol en LVNL aanvullend onderzoek gedaan (zie bijlage 4). De sector heeft onder andere met de inzichten van de Strategische Milieuverkenning 2020 en op basis van de diverse factoren die de geluidbelasting bepalen, de mogelijke ontwikkeling van de geluidbelasting ingeschat bij een groei passend binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Geluidbelasting in het uitsluitingsgebied de Scheg is met name het gevolg van de intensiteit (volume, vlootmix, frequentie en nauwkeurigheid van vliegen) van het gebruik van de startroute Arnem/Andik van de Aalsmeerbaan. Het onderzoek van Schiphol en LVNL geeft aan dat er, op basis van de huidige inzichten, geen reden is om aan te nemen dat tot 2020 buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte in de Scheg een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal plaatsvinden. Ook de optimalisatie van de startroute Arnem/Andik, die in het microklimaataanpak van LVNL voor Uithoorn/Amstelveen is voorzien, zal niet leiden tot een toename van de geluidsbelasting in de Scheg boven 20Ke. Het onderzoek van VROM en VenW, getoetst en akkoord bevonden door LVNL, Schiphol en KLM, naar de lange termijn, de periode vanaf 2020 laat zien dat, op basis van de huidige inzichten over het gebruik van een eventuele parallelle Kaagbaan (6PK), er geen reden is om aan te nemen dat er ter plaatse van het uitsluitingsgebied de Scheg buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal komen.

Komen overeen



1 Doelstellingen convenant

- 1.1 Partijen wensen voor de middellange termijn in samenhang met het convenant Hinderbeperking voor de middellange termijn afspraken vast te leggen over hun inspanningen gericht op het versterken van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid en positie. De afspraken die partijen voor de korte termijn vastlegden in het convenant Leefbaarheid dienen mede als basis voor dit convenant.
- 1.2 Partijen wensen daartoe een pakket van afspraken te maken dat ziet op de volgende drie onderdelen:
- Gebiedsgerichte projecten: omgevingsprojecten die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied
 - Individuele maatregelen: maatregelen ten behoeve van gevallen van bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen die naar de geest van de wet wel maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie en die als schrijnend – er is sprake van een feitelijk onleefbare dan wel onwerkbaar situatie – kunnen worden aangemerkt (hierna te noemen: schrijnende gevallen)
 - Generieke afspraken: afspraken zoals vastgelegd in artikel 4 van dit convenant.
- 1.3 Partijen beogen door dit pakket van afspraken, binnen de kaders van het advies van de Tafel van Alders over de groei van Schiphol, het convenant Hinderbeperking en het convenant Selectiviteit, voor de middellange termijn:
- een betere afstemming te realiseren tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt;
 - het draagvlak voor een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart bij bewoners in de omgeving te vergroten door herkenbare en aansprekende projecten ter verbetering van de omgevingskwaliteit te realiseren en aan individuele schrijnende gevallen tegemoet te komen en
 - het bestuurlijk draagvlak voor een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart en daarmee verband houdende activiteiten te versterken.
- De leidende gedachte daarbij is dat een omgeving 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 een draagvlak tot stand te brengen of in stand te houden.
- 1.4 Noord-Holland en Schiphol hebben ten behoeve van het realiseren van gebiedsgerichte projecten en individuele maatregelen conform het convenant Leefbaarheid een stichting opgericht: de Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio (hierna te noemen: de Stichting). Het bestuur van de Stichting bestaat, conform het convenant Leefbaarheid, uit drie en ten hoogste vijf personen. De bestuurders zijn benoemd door de Raad van Toezicht van de Stichting. Het toezicht op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de Stichting wordt opgedragen aan een Raad van Toezicht. Conform het convenant Leefbaarheid zijn de leden van de Raad van Toezicht uit de leden van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 6.1 benoemd.
- 1.5 De Stichting is belast met het toetsen, nader afwegen, beoordelen en prioriteren van aanvragen voor het verlenen van geldelijke steun voor gebiedsgerichte projecten en voor het geven van steun in individuele schrijnende gevallen.
- 1.6 Partijen wensen in de artikelen 2 en 3 van dit convenant nadere afspraken over de werkzaamheden van de Stichting vast te leggen.
- 1.7 Partijen constateren dat – conform het bepaalde in het convenant Leefbaarheid – de leden van de Raad van Toezicht van de Stichting zijn benoemd uit hun midden. Partijen achten op deze wijze genoegzaam verzekerd dat de in dit convenant gemaakte nadere afspraken over de werkzaamheden van de Stichting door de Stichting worden uitgevoerd. Partijen achten het voorts van belang dat de Raad van Toezicht wanneer de agenda daartoe aanleiding geeft een bewoners-vertegenwoordiger namens de CROS bij het overleg uitnodigt.

2. Afspraken over gebiedsgerichte projecten

- 2.1 Partijen spreken af dat, om voor behandeling door de Stichting in aanmerking te kunnen komen, gebiedsgerichte projecten in beginsel moeten zijn gelegen in het gebied begrensd door de 20-Ke geluidscontour zoals deze voor Schiphol is vastgelegd in de Nota Ruimte.
- 2.2 Partijen spreken af dat aanvragen voor gebiedsgerichte projecten bij de Stichting alleen door de gemeenten kunnen worden ingediend waarbinnen het project plaatsvindt. Zij spreken nadrukkelijk als hun bedoeling uit dat zij beogen dat initiatieven voor gebiedsgerichte



projecten (mede) op initiatief van, in dialoog met en in onderlinge samenwerking met dorpsraden, bewonersorganisaties, woningbouwverenigingen en dergelijke tot stand komen. Dit geldt ook voor de uiteindelijke realisatie van een project.

Uitgangspunt is dat gemeenten eigenaar van het plan of project zijn in de zin van verantwoordelijk voor de totstandkoming en de uitvoering van een project en primair verantwoordelijk voor de financiering ervan.

- 2.3 Partijen spreken af dat de Stichting in zijn prioriteitstelling projecten in gebieden met de meest gehinderde woonkernen in termen van geluidsoverlast en ruimtelijke beperkingen dient te beschouwen. Op basis van gelijkbegunstiging tussen gebieden kunnen projecten voor behandeling door de Stichting in aanmerking komen die zijn gelegen in gebieden waar sprake is van een overeenkomstige mate van hinder in termen van overlast en beperkingen vergeleken met andere gebieden waarin projecten zijn gelegen die door de Stichting zijn gehonoreerd.
- 2.4 Partijen komen overeen dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat indien de Stichting besluit dat een project in aanmerking komt voor geldelijke steun daaraan geen rechten kunnen worden ontleend met betrekking tot eventuele andere soortgelijke projecten.
- 2.5 Partijen spreken af aan dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat voor het door de Stichting in behandeling nemen van aanvragen tenminste wordt voldaan aan de a tot en met f genoemde criteria:
- a *Relatie met Schiphol*
Een project dient een probleem op te lossen dat gerelateerd is aan de aanwezigheid van Schiphol in termen van geluidsoverlast en/of door het Rijk opgelegde ruimtelijke beperkingen zoals bouwbeperkingen of sloopzones.
 - b *Robuuste gebieden*
Het gebied waar het project betrekking op heeft moet ook op de middellange termijn geluidsoverlast door Schiphol ondervinden en/of onderworpen zijn aan ruimtelijke beperkingen. In geval van routewijzigingen kan een project pas in behandeling worden genomen als het besluit over een routewijziging definitief is
 - c *Bijdrage aan leefomgeving en draagvlak*
Een project moet zichtbaar en significant bijdragen aan de verbetering van de leefomgeving. Er dient een duidelijke meerwaarde te zijn voor bewoners, al dan niet vertegenwoordigd door een dorpsraad of wijkorganisatie en het moet zo mogelijk voldoen aan hun wensen.
 - d *Additioneel beleid*
Een project komt voor geldelijke steun van de Stichting in aanmerking indien de uitvoering ervan een aanvulling is op al bestaand en toekomstig regulier rijks-, provinciaal- of gemeentelijk beleid en robuust en tijdsbestendig is. Door de Stichting worden geen projecten gefinancierd ter vervanging van wat tot de taak, verantwoordelijkheid en investering van derden zoals gemeenten, woningbouwcorporaties en ontwikkelaars behoort.
 - e *Degelijke onderbouwing*
Om in aanmerking te komen voor geldelijke steun van de Stichting moeten in te dienen projecten degelijk (waaronder financieel) zijn onderbouwd.
 - f *Cofinanciering*
Alleen projecten op basis van cofinanciering, daaronder begrepen eventuele bijdragen van bijvoorbeeld de EU of woningbouwcorporaties, komen in aanmerking voor geldelijke steun van de Stichting.
- 2.6 Partijen constateren dat een aantal projecten gelegen in de meest gehinderde woonkernen rond Schiphol als eerste tranche onder de vigeur van het convenant Leefbaarheid al in vergaande mate is uitgewerkt. Dit betreft de projecten genoemd in bijlage I bij dit convenant. Partijen stellen om die reden vast dat deze projecten al voldoen aan de in artikel 2.5 genoemde criteria en dus door de Stichting bij voorrang in behandeling worden genomen. Dit laat overigens onverlet de bevoegdheid van de Stichting de, nu nog nodige, verdere uitwerking van (onderdelen van) de projecten nader inhoudelijk te beoordelen aan de hand van de in artikel 2.7 genoemde criteria en te besluiten over (de hoogte van) de geldelijke steun.
- 2.7 Partijen spreken af dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat, wanneer een aanvraag voor een project conform artikel 2.5 door de Stichting in behandeling kan worden genomen, ter beoordeling van de urgentie, de hoogte en de aard van een bijdrage tenminste wordt getoetst aan de navolgende criteria voor de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag:
- a De mate waarin er een relatie bestaat tussen het project en de nadelige effecten van de luchtvaart op Schiphol.
 - b De mate waarin het project bijdraagt aan verbetering van de omgevingskwaliteit.
 - c De onderlinge samenhang tussen projecten in een bepaald gebied.
 - d De eventuele synergie die kan worden bereikt dankzij de samenhang met overig beleid gericht



- op het bevorderen van de omgevingskwaliteit en de sociale cohesie.
- e De hoogte van de geldelijke bijdragen aan het project door gemeenten, woningbouwcorporaties en dergelijke.
- f De mate waarin investeringen in (onderdelen van) het project kunnen worden terugverdiend.
- g De mate van financiële draagkracht van de betreffende gemeente.
- h Bij de beoordeling van het project wordt vastgesteld Rijksbeleid in acht genomen.

2.8 Partijen spreken af dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat de Stichting geen aanvragen in behandeling neemt waarvan de aanvraag is gedaan na 1 januari 2012 of zoveel eerder of later indien partijen dit gezamenlijk besluiten. Daarmee wordt voorkomen dat vooruit wordt gelopen op de resultaten van de evaluatie als bedoeld onder artikel 7.1 en de besluitvorming over de tweede tranche.

3. Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)

3.1 Partijen komen overeen dat als schrijnend geval in beginsel wordt aangemerkt het geval:

- a *Binnen de geluid- en veiligheidsloopzone:*
 - waarbij de eigenaar van een woonhuis in de in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone nog steeds wacht op de aan en verkoop van zijn eigendom en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.
 - waarbij de eigenaar van een bedrijfswoning gelegen in de in het LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbaar ernstige hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf en bijbehorende bedrijfswoning aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.
 - waarbij de eigenaar van een bedrijfsgebouw in de in het LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbare hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.
- b Buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluidisolatiecontour volgens de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997
 - waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking komt voor geluidisolatie maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel heeft aangegeven te willen verhuizen omdat hij aantoonbaar hinder ondervindt.
 - waarbij de woning is gelegen pal naast de veiligheidszone van de Aalsmeerbaan, de geplande omlegging van de N201 en het aquaduct onder de Ringvaart als gevolg waarvan aantoonbaar de buurwoningen en voorzieningen zullen verdwijnen.
- c Buiten de geluidisolatiecontour
 - waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking komt voor een schadevergoeding van het schadeschap maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel aan deze partijen heeft aangegeven te willen verhuizen.
 - waarbij de eigenaar van een woning niet in aanmerking komt voor geluidisolatie en of een schadevergoeding van het schadeschap maar wel aantoonbaar ernstige hinder ondervindt van grondgeluid afkomstig van Schiphol en die hinder niet door een maatregel op grond van het convenant Hinderbeperking wordt ondervangen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.
 - waarbij de woning is gelegen in een gebied tussen 2 geluidisolatiezones in en de eigenaar van de woning toch aantoonbaar vergelijkbare ernstige hinder ondervindt en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.
- d Fysieke schade vanwege het vliegverkeer van en naar Schiphol
 - dat het vliegverkeer van en naar Schiphol aantoonbaar fysieke schade (zoals bijvoorbeeld aan dakbedekking en vervuilingsschade) veroorzaakt.

3.2 Partijen komen overeen dat de schrijnende gevallen zo snel mogelijk in behandeling worden genomen en dat daarover wordt beslist voor 1 januari 2012.
Partijen komen overeen dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat de Stichting geen schrijnende gevallen in behandeling neemt waarvan de aanvraag is gedaan na 1 januari 2012 of zoveel eerder indien partijen dit gezamenlijk besluiten.

3.3 Partijen komen overeen dat de Stichting de individuele schrijnende gevallen in behandeling neemt overeenkomstig het plan van aanpak 'Schrijnende Gevallen' zoals opgenomen in bijlage 2 en dat dit in de reglementen van de Stichting vastgelegd wordt.

4. Generieke afspraken

4.1 De ministers van VenW en VROM, Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten erkennen dat het vanuit planologisch oogpunt en kosten voor gemeenten niet wenselijk is om het ruimtelijk



beleid voor Schiphol frequent aan te passen. Daarom spreken zij af aanpassingen van het Luchthavenindelingbesluit zoveel mogelijk te laten samenvallen en te stroomlijnen met de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden. Dit geldt ook voor de eerder (zie TK 2007/08, 31 500, nr 1) aangekondigde borging van het 20 Ke beleid uit de Nota Ruimte in het Luchthavenindelingbesluit. Zij spreken af dat tot en met de actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol naar aanleiding van het Nieuwe normen- en handhavingstelsel zoals aangegeven in het advies van de Tafel van Alders de Beleidslijn 20 Ke geldt zoals die op 11 juni 2008 met alle delegaties aan de Alderstafel is besproken. Deze beleidslijn geldt in die periode door gemeenten en provincies als randvoorwaarde voor alle ruimtelijke planfiguren en planontwikkelingen die gelegen zijn binnen de contouren, zoals deze in de Nota Ruimte zijn vastgelegd. De minister van VROM zal samen met de voorzitter van de BRS de aan de BRS deelnemende doch niet ondertekenende gemeenten van het convenant en in het bijzonder van deze bepaling op de hoogte stellen.

- 4.2 De minister van VROM, Noord-Holland en Haarlemmerliede laten gezamenlijk een onderzoek doen naar het realiseren van een oplossing voor het revitaliseringsproject Sugar City in die gemeente.
- 4.3 Partijen erkennen dat vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidbelasting door vliegtuiggeluid noodzakelijk is, teneinde de hinderbeleving te minimaliseren. Met inachtneming van artikel 9.1, en voor zo ver dit mogelijk is binnen hun bevoegdheden, zorgen Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten er voor dat binnen het gebied van de 48 dB(A) Lden contour (TK 2006-2007, 29 665, nr 46):
- huidige en nieuwe inwoners in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
 - in reclame-uitingen of verkoopbrochures van verkopende of bemiddelende instanties voor koop- en/of huurwoningen een standaard informatietekst wordt opgenomen over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
 - via vergunningvoorschriften bij de afgifte van vergunningen voor nieuwbouwprojecten dat projectontwikkelaars in de rechtsverhouding van kopende of hurende rechtspartijen ook worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
 - in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten aangaande onroerend goed een kettingsbeding wordt opgenomen inhoudende dat kopers/huurders kennis dragen van het feit dat geluidbelasting en hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten zullen met betrekking tot hetgeen in de onderdelen a tot en met d van dit artikel is aangegeven binnen zes maanden een plan van aanpak opstellen. De ministers van VenW en VROM zullen, indien wettelijke bevoegdheden van provincies respectievelijk gemeenten ontoereikend blijken te zijn samen met Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de voornoemde informatieverstrekking op te leggen.
- 4.4 De ministers van VenW en VROM en de ondertekenende gemeenten treden met elkaar in overleg om gezamenlijk te bezien hoe de huidige samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van het Luchthavenindelingbesluit nog verder procedureel kan worden verbeterd en/of gestroomlijnd. Noord-Holland en de minister van VROM voeren, in samenwerking met gemeenten, een verkenning uit naar situaties waar het belang van een goede omgevingskwaliteit en de eisen van het Luchthavenindelingbesluit met elkaar op gespannen voet staan. In het voorjaar van 2009 rapporteren zij partijen over de uitkomsten van deze verkenning. Zo mogelijk per situatie maken de minister van VROM, Noord-Holland en de betrokken gemeente afspraken over de gerezen knelpunten. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met het mogelijk in de toekomst verleggen van routes voor het vliegverkeer.
- 4.5 De minister van VenW komt medio 2009, op basis van een advies van KLM, Schiphol en BRS, met een voorstel om de schade- en geluidsisolatieregelingen budgettair neutraal te verbeteren opdat deze regelingen beter aansluiten bij de behoeften van de omgeving. Randvoorwaarde bij dit voorstel is een efficiënte, effectieve en budgetneutrale besteding van de voor GIS geraamde middelen. Het voorstel zal de gewenste flexibiliteit bieden met meer mogelijkheden tot maatwerk en bestendig zijn tegen veranderingen tot en met 2020.
- 4.6 Partijen constateren dat er bij bewoners veel vragen leven over de relatie tussen vliegverkeer en gezondheidsklachten in het algemeen en concentratiestoornissen en leerachterstanden bij kinderen in het bijzonder. Amsterdam stelt een werkgroep in die tenminste bestaat uit vertegenwoordigers van het ministerie van VROM, Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Uithoorn en het stadsdeel Zuideramstel en Schiphol. Deze werkgroep dient, gebruikmakend van bestaande onderzoeken zoals het GES-onderzoek en het



onderzoek van de regionale GG en GD, de relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol inzichtelijk te maken. Uiterlijk in juni 2009 rapporteert de werkgroep aan partijen. Partijen maken afhankelijk van de uitkomst van de rapportage nadere afspraken over mogelijk te zetten vervolgstappen. Indien de rapportage daartoe aanleiding geeft, kunnen partijen besluiten tot aanvullend nader onderzoek. Amsterdam zet zich in om ten behoeve van de werkgroep een substantieel bedrag beschikbaar te stellen. De deelnemende partijen in de werkgroep maken verdere afspraken over de financiering van werkzaamheden van de werkgroep.

- 4.7 Provincies en gemeenten zullen, ter vergemakkelijking van verhuizing van omwonenden die ernstig worden gehinderd, een onderzoek starten naar de mogelijkheden het stelsel van overdrachtsbelasting zo in te richten dat een glijdende schaal wordt geïntroduceerd waarbij de hoogte van de belasting gerelateerd wordt aan de mate waarin sprake is van ernstige hinder. Eveneens zullen zij een onderzoek starten naar om de mogelijkheden om de mate van hinder te verdisconteren in het puntensysteem van de Onroerende Zaak Belasting (OZB).
- 4.8 Op basis van onderzoek van LVNL, Schiphol en de ministers van VenW en VROM naar de verwachte geluidbelasting in het uitsluitingsgebied de Scheg in de noorder Legmeerpolder constateren LVNL, Schiphol, KLM, Noord-Holland, Amstelveen en de ministers van VROM en VenW dat op basis van de huidige inzichten tot 2020 en de lange termijn verkenning na 2020 er geen reden is om aan te nemen dat buiten het huidige vrijwaringsgebied (de 20Ke) in het aanvullende uitsluitingsgebied de Scheg een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal plaatsvinden. Dit laat onverlet de constatering dat er in dit gebied een toename van hinderbeleving zal optreden en dat daarmee bij de ontwikkeling van plannen voor dit gebied rekening moet worden gehouden. Op basis van de in overweging o genoemde onderzoeken constateren de ministers van VROM en VenW met Noord-Holland en Amstelveen dat er geen reden is om de bouwbeperking uit de Nota Ruimte voor het uitsluitingsgebied de Scheg, buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke), te handhaven. De minister van VROM zal bevorderen dat de bouwbeperking wordt opgeheven. Omdat de Scheg tegen het vrijwaringsgebied (de 20Ke) aanligt zal Amstelveen extra aandacht besteden aan een zorgvuldige ontwikkeling van dit gebied die is afgestemd op de specifieke met name geluidshinder problematiek van een dergelijke aan de grens van het vrijwaringengebied gelegen woonwijk. Amstelveen en VROM werken samen aan een bouwplan met extra aandacht voor de kwaliteit van de leefbaarheid met oog op het minimaliseren van hinderbeleving en behandelen het als een voorbeeldproject voor het realiseren van woningen op een plek dicht bij een vliegroute. Informatievoorziening aan toekomstige bewoners vindt plaats conform artikel 4.3. Partijen spreken af dat Schiphol, KLM en LVNL, gevrijwaard blijven van alle verantwoordelijkheden en alle kosten die samenhangen met de ontwikkeling van het gebied de Scheg voor woningbouw en de consequenties daarvan. Conform de huidige systematiek voor het vaststellen van de gelijkwaardigheidscriteria zullen de inwoners van de gebouwde woningen in de Scheg worden verdisconteerd in de dan eerst volgende actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria.

5. Financiering Stichting

- 5.1 Noord-Holland, Schiphol en Amsterdam dragen ieder voor een gelijk deel bij aan de financiering van de bureaunkosten van de Stichting.
- 5.2 Schiphol stelt 10 miljoen euro beschikbaar uitsluitend bestemd voor de financiering van individuele maatregelen (schrijnende gevallen).
- 5.3 De minister van VenW stelt 10 miljoen euro beschikbaar uitsluitend bestemd voor de financiering van gebiedsgerichte projecten niet zijnde projecten die tot doel hebben het isoleren van woningen.
- 5.4 Noord-Holland stelt 10 miljoen euro beschikbaar voor de aanpak van individuele maatregelen (schrijnende gevallen) en gebiedsgerichte projecten.
- 5.5 Partijen constateren dat de minister van VenW, Noord-Holland en Schiphol de intentie hebben, indien de gekozen aanpak succesvol is gemeten aan de inhoudelijke criteria uit het convenant, het proces en het beschikbaar komen van projecten waarvan de primaire financiering is geregeld, 30 miljoen Euro aan de Stichting ter beschikking te stellen voor de periode 2012–2020.
- 5.6 Partijen spreken af dat indien zou blijken dat er in de 1e tranche (periode 2008–2012) voldoende kwalitatieve projecten door tussenkomst van de Stichting beschikbaar komen waarvoor in die periode geen middelen meer beschikbaar zijn, zij kunnen beslissen middelen ter beschikking te stellen. Deze middelen worden verrekend met de middelen die voor de tweede tranche beschikbaar worden gesteld.



6 Bestuurlijk overleg en evaluatie convenant

- 6.1 De dit convenant ondertekenende partijen zetten het bestuurlijk overleg overeengekomen in het convenant Leefbaarheid voort onder voorzitterschap van Noord-Holland, waarin elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt ten minste twee maal per jaar bijeen en wordt voorbereid door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van partijen. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd zich te doen vervangen.
- 6.2 Taak van het bestuurlijk overleg is de monitoring en evaluatie van de in het onderhavige convenant gemaakte afspraken en het opstellen van het maatregelenplan 2012–2020 op grond van de resultaten van de evaluatie.
- 6.3 Indien door het bestuurlijk overleg geen overeenstemming wordt bereikt op een of meer onderdelen waarover zij op basis van het tweede lid overeenstemming moet trachten te bereiken, wordt het bestuurlijk overleg uitsluitend geacht geen overeenstemming te hebben bereikt over die onderdelen. Betrokken partijen zullen zich inspannen alsnog overeenstemming te bereiken over de onderdelen waarover in het bestuurlijk overleg geen overeenstemming bestaat.
- 6.4 De uitvoering van het Aldersadvies tot en met 2020 wordt op bestuurlijk niveau eens in de vier jaar gemonitord en geëvalueerd. De eerste evaluatie wordt uitgevoerd in 2012 en richt zich naast op het gestelde in artikel 6.1 van het convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn ook op de voortgang van de in dit convenant gemaakte afspraken omtrent de omgevingskwaliteit.
- 6.5 Partijen maken op basis van de in het vorige artikel bedoelde evaluatie naar bewind van zaken nadere afspraken ten aanzien van de voortgang.
- 6.6 Partijen komen twee maal per jaar in een soortgelijke samenstelling als aan de Tafel van Alders bijeen om de voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies te bewaken en eventuele geschilpunten op te lossen. Partijen richten voor dat doel een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie, zoals in het Aldersadvies is bedoeld, in en maken van deze uitvoeringsorganisatie gebruik ook voor wat betreft de elementen uit het Aldersadvies die de omgevingskwaliteit betreffen.

7 Evaluatie Stichting

- 7.1 Partijen komen overeen dat het bestuurlijk overleg op 1 januari 2012, of zoveel eerder indien zij daartoe aanleiding zien, de eerste evaluatie van de convenantafspraken en de uitvoering van de maatregelen en projecten door de Stichting uit de periode 2008–2012 heeft afgerond. Bij de evaluatie zullen nadrukkelijk worden betrokken de mate van voortgang en de wijze van uitvoering van de projecten en de individuele maatregelen waarvoor de Stichting steun heeft verleend en de mate waarin de door de Stichting ondersteunde projecten hebben bijgedragen aan de omgevingskwaliteit rond Schiphol. Aan de hand van de evaluatie zal duidelijk worden of er behoefte is aan een vervolg waarbij ook de ontwikkeling van het vliegverkeer en de overlast die daarmee in relatie staat in aanmerking wordt genomen.
- 7.2 Op basis van de eerste evaluatie en bij gebleken behoefte zullen partijen het maatregelenplan voor de periode 2012–2020 vaststellen. Bij dit plan zullen initiatieven van gemeenten voor gebiedsgerichte projecten, zoals weergegeven in bijlage 3, in goed overleg met hen, worden betrokken.

8 Communicatie

Partijen stemmen informatie en communicatie over dit convenant met elkaar af.

Algemene bepalingen

9 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en voorbehouden

- 9.1 Partijen bevorderen dat het overleg- en samenwerkingsorgaan BRS dit convenant in acht neemt.
- 9.2 De minister van VenW en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden indien de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen geeft niet met het convenant te kunnen instemmen. Het convenant houdt dan ook op voor de andere partijen te gelden.
- 9.3 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten dan wel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten,



respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders dan wel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat rechten en verplichtingen voor de overige partijen alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.

9.4 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Schiphol onder het voorbehoud van goedkeuring door de Raad van Commissarissen.

10 Publiekrechtelijke medewerking

10.1 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.

10.2 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in dit convenant is overeengekomen.

10.3 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen dan wel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

11 Verhouding met regelgeving

11.1 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van VenW, de minister van VROM, Noord-Holland en de betrokken gemeenten onverlet.

12 Wettelijke procedures

12.1 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg. Wanneer de ondergetekenden niet in onderling overleg tot een oplossing komen is de regeling van artikel 10 van toepassing.

13 Wijziging en aanvulling van het convenant

13.1 De ondergetekenden kunnen dit convenant wijzigen en aanvullen. Wijzigingen en aanvullingen vereisen de voorafgaande goedkeuring van alle ondergetekenden en dienen schriftelijk te worden vastgelegd.

14 Inwerkingtreding, looptijd en vervallen convenant Leefbaarheid

14.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht tot 2020 tenzij partijen een nieuw convenant afsluiten in deze plaats, of zoveel eerder indien partijen dit gezamenlijk besluiten. Dit convenant is tussentijds niet eenzijdig opzegbaar.

14.2 Het convenant Leefbaarheid komt te vervallen. Het convenant Omgevingskwaliteit omvat mede de afspraken die zijn gemaakt in het convenant Leefbaarheid.

15 Bijlagen

15.1 De bijlagen bij dit convenant vormen daarvan een integraal onderdeel. Ingeval van strijdigheid tussen het bepaalde in een bijlage en het convenant prevaleert het convenant.

16 Ongeldigheid

16.1 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benaderd. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.



17 Onvoorziene omstandigheden

- 17.1 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden partijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat deze aan zijn doel beantwoordt.
- 17.2 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoort te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

18 Geen rechten voor derden

- 18.1 Uitsluitend partijen kunnen aan dit convenant rechten ontlenuen. Derden kunnen partijen in geen enkel opzicht houden aan of rechten jegens partijen ontlenuen aan dit convenant.

19 Geschillenregeling

- 19.1 Ieder van partijen kan tegenover iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant voor zover die andere partij in dit kader verplichtingen aangaat behoudens het gestelde in artikel 10.3.
- 19.2 Alle geschillen die uit dit convenant of uit te sluiten overeenkomsten ingevolge dit convenant mochten voortvloeien, worden ter beslechting voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag.
- 19.3 Alvorens zich tot de rechter te wenden voeren de ondergetekenden onderling bestuurlijk overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Wanneer dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, treedt het eerste lid in werking. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn de ondergetekenden gehouden tot uitvoering van de in het convenant gemaakte afspraken.

20 Publicatie

- 20.1 De tekst van dit convenant wordt binnen een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.



Ondertekening

Van dit convenant zijn negen exemplaren opgemaakt en ondertekend op 10 december 2008

*De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer.*

*De minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*

*Noord-Holland,
voor deze:
A.C.M.A. Hooijmaijers.*

*Haarlemmermeer,
voor deze:
M.J. Bezuijen.*

*Amsterdam,
voor deze:
F. Ossel.*

*Amstelveen,
voor deze:
R.E. Pols.*

*LVNL,
voor deze:
P. Riemens.*

*Schiphol,
voor deze:
G.J. Cerfontaine.*

*Schiphol,
voor deze:
P.M. Verboom.*

*KLM,
voor deze:
P.F. Hartman.*