

Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol 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.

OVERWEGINGEN:

- a Naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid heeft het toenmalige kabinet op 25 april 2006 een standpunt ingenomen inzake het Schipholbeleid (Kamerstukken II 2005-2006, 29 665, nummer 28). Hierin wordt gesteld dat het Schipholbeleid werkt, maar op een aantal punten beter kan, zowel waar het gaat om beperking van hinder, met name in de verder weg gelegen gebieden rondom de luchthaven Schiphol, als om de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven.
- b In oktober 2006 hebben de toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de toenmalige staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besloten om het kabinetsstandpunt verder uit te werken. Om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving is in december 2006 onder leiding van de heer J.G.M. Alders een overlegtafel opgericht (Alderstafel). Aan de Alderstafel hebben vertegenwoordigers van de lokale en regionale overheden, bewoners, luchtvaartsectorpartijen (Schiphol, LVNL en KLM) en de ministers van V&W en van VROM deelgenomen. Voor het overleg aan de Alderstafel heeft het kabinet kaders en uitgangspunten meegegeven.
- c Voor de korte termijn (periode tot 2010) heeft de heer Alders op 13 juni 2007 advies uitgebracht aan de ministers van V&W en van VROM. Tevens is een milieu-effectrapport opgesteld en is het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol aangepast om het verwachte gebruik van de luchthaven (maximaal 480.000 vliegtuigbewegingen) per jaar te kunnen accommoderen (*Stb.* 2008, 390). In het bijbehorende Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn zijn afspraken gemaakt over de beoogde ontwikkeling van Schiphol en daarbij behorende hinderbeperkende maatregelen. In het Convenant leefbaarheid zijn afspraken gemaakt gericht op de verbetering van de directe leefomgeving van de luchthaven.
- d Het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn eindigt met de inwerkingtreding van het onderhavige convenant voor de middellange termijn. Maatregelen daaruit die nog niet zijn gerealiseerd zijn daarom, al dan niet geactualiseerd, opgenomen in het onderhavige convenant.
- e Tijdens het algemeen overleg van de ministers van V&W en van VROM met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer op 6 februari 2008 hebben deze Ministers erkend dat het huidige milieustelsel van normen en handhaving te complex is. De beide Ministers hebben toegezegd dat zij zich nog deze regeerperiode zullen inzetten voor invoering van een nieuw en eenvoudiger milieustelsel. Aan de overlegtafel van de heer Alders is gevraagd om een advies over een toekomstig nieuw milieustelsel (Kamerstukken II 2007-2008, 29 665, nummer 84). Deelnemers aan de Alderstafel erkennen dat het huidige normen- en handhavingstelsel te complex en voor velen nauwelijks inzichtelijk is. Daarom is een voorstel ontwikkeld dat aan dit bezwaar tegemoet komt met behoud van

bescherming voor de omgeving en een verbetering beoogt voor de operationele afhandeling van het Schipholverkeer.

- f Op 1 oktober 2008 heeft de heer Alders met instemming van alle deelnemers aan de Alderstafel advies (het Aldersadvies) uitgebracht aan de ministers van V&W en van VROM voor de middellange termijn (tot en met 2020). Het advies dat betrekking heeft op de periode 2010 tot en met gebruiksjaar 2020 is gebaseerd op een strategische milieuverkenning met als onderdeel een visie op het netwerk, verkenningen naar hinderbeperkende maatregelen, maatregelen ten behoeve van een selectief gebruik van Schiphol, maatregelen ten behoeve van de omgevingskwaliteit, een verkenning naar een nieuw normen- en handhavingstelsel, en een maatschappelijke kosten- en batenganalyse. Tevens is het advies gebaseerd op twee second opinions, die zijn uitgevoerd op onderdelen van de strategische milieuverkenning, namelijk naar mogelijkheden van de uitvoering van de zogenaamde Continuous Descent Approaches (CDA's) binnen het huidige operationele concept en naar mogelijkheden van het aanpassen of bundelen van de route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de routes bij Aalsmeer/Uithoorn en Amstelveen.
- g Ter verdere uitvoering van het Aldersadvies worden gelijk met de ondertekening van het onderhavige convenant een convenant "Omgevingskwaliteit middellange termijn" en een "Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol" gesloten.
- h Deelnemers aan de Alderstafel onderschrijven het grote belang voor de Nederlandse en regionale economie van de instandhouding en verdere ontwikkeling van het intercontinentale en Europese netwerk van verbindingen voor het zakelijk verkeer, zoals dat via de luchthaven Schiphol wordt geleverd en dat in de pas loopt met de internationale ontwikkelingen.
- i Groei op de luchthaven Schiphol dient plaats te hebben binnen de aan de luchthaven Schiphol toegekende milieuruimte, hetgeen wil zeggen binnen de door het kabinet aangegeven gelijkwaardigheidscriteria, die zijn gebaseerd op het gelijkwaardigheidsbeginsel zoals opgenomen in artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart.
- j Uitgaande van een gemiddelde jaarlijkse groeiverwachting voor de luchthaven Schiphol van 2 à 3% neemt het totaal van het verkeer op de luchthaven Schiphol toe naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar rond 2020. Schiphol, LVNL en KLM hebben op basis van recente ontwikkelingen in de markt en de economie deze groeiverwachting bijgesteld naar circa 575.000–580.000 vliegtuigbewegingen per jaar in 2020. Deze groei kan op de luchthaven Schiphol volgens de huidige inzichten niet worden geacommodeerd binnen de gelijkwaardigheidscriteria.

- k Deelnemers aan de Alderstafel zijn het erover eens dat groei op de luchthaven Schiphol selectief moet plaatsvinden en gerelateerd moet zijn aan het onder h van deze overwegingen bedoelde netwerk. Deze gedachte is uitgewerkt in een visie op het netwerk (Netwerkvisie en Selectiviteit) en vormt de leidraad voor de keuzes van het op de luchthaven Schiphol te ontvangen verkeer.
- l Een selectief beleid op de luchthaven Schiphol heeft alleen kans van slagen als voor niet-mainportgebonden verkeer, afhankelijk van de marktvraag in de omvang van circa 70.000 vliegtuigbewegingen, door de rijksoverheid mogelijkheden worden gecreëerd om op regionale luchthavens door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een vergroting van het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven en aan de verdere ontwikkeling van Lelystad.
- m Deelnemers aan de Alderstafel onderschrijven het uitgangspunt dat structurele vermindering van hinder gepaard kan gaan met een selectieve groei van het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol. Er dient een situatie te ontstaan waarbij groei van het luchtverkeer zich rechtstreeks vertaalt in een continue vermindering van het aantal gehinderden in de omgeving van de luchthaven Schiphol.
- n In woongebieden waar, ondanks alle inspanningen om de hinder te beperken, structurele overlast blijft bestaan en waar de ontwikkeling van leefgemeenschappen belemmerd wordt als gevolg van ruimtelijke restricties, dient een programma uitgevoerd te worden om deze beperkingen binnen redelijke grenzen te compenseren. Schiphol, de provincie Noord-Holland en de Staat zijn de financiers.

OVEREENKOMST:

1 Definities

De volgende, met een hoofdletter beginnende, woorden hebben in dit convenant de volgende betekenis:

Aldersadvies	: brief met advies van de heer Alders aan de minister van V&W en de minister van VROM van 1 oktober 2008;
BRS	: het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol";
Convenant korte termijn	: Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol voor de korte termijn van 22 juni 2007;
CROS	: commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart;
Gelijkwaardigheid	: gelijkwaardigheid volgens de gelijkwaardigheidscriteria gebaseerd op artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart, zoals laatstelijk geactualiseerd bij brieven van de minister van V&W aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 en 3 maart 2008;
Ministers	: de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM;
Partijen	: de partijen bij dit onderhavige convenant.

2 Algemeen

- 2.1 Partijen verbinden zich aan de overwegingen, uitgangspunten en aanbevelingen uit de brief van de heer Alders over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn (2010 tot en met 2020) van 1 oktober 2008 en komen overeen dat deze het uitgangspunt vormt van dit convenant. De adviesbrief, die als **bijlage A** bij dit convenant is opgenomen, wordt hiermee integraal onderdeel van dit convenant.
- 2.2 Het Aldersadvies is één en ondeelbaar. De 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 uitgevoerd.
- 2.3 De verplichtingen van de ministers van V&W en van VROM een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens te bevorderen en te ondersteunen dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen en de verplichtingen dienaangaande van Schiphol zijn neergelegd in het "Convenant Behoud en versterking mainport functie en netwerkwaliteit luchthaven Schiphol".

- 2.4 Mochten de ministers van V&W en van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de ministers van V&W en van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen.

3 Verkeersvolume en selectiviteit

- 3.1 Partijen komen overeen dat de capaciteit op de luchthaven Schiphol zich tot en met het gebruiksjaar 2020 als volgt zal ontwikkelen:
- een maximaal verkeersvolume van 510.000 vliegtuigbewegingen (exclusief "general aviation") per jaar in de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020, passend binnen de grenzen van Gelijkwaardigheid;
 - vanaf 2012 tot en met 2020 wordt het verkeersaanbod in de nacht en de vroege ochtend begrensd tot maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar in de periode van 23.00 uur tot 07.00 uur.
 - Het is aan de sectorpartijen om te beslissen over de verdeling van het verkeer binnen de periode in de nacht en de vroege ochtend.
- 3.2 De Ministers spannen zich in te bevorderen dat voor de begrenzing van het verkeersvolume op de luchthaven Schiphol tot en met 2020 (voor het gehele etmaal en voor de nacht en vroege ochtend) alsmede voor de zogenaamde 50-50 benadering als bedoeld in het Aldersadvies een wettelijke basis wordt gecreëerd voor opname in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Partijen achten het opportuun hiervoor te gebruiken het moment dat de Wet luchtvaart wordt aangepast vanwege de ontwikkeling van een nieuw normen- en handhavingstelsel.

4 Operationele concept en baangebruik Schiphol

- 4.1 Partijen komen overeen dat tot en met het gebruiksjaar 2020 op de luchthaven Schiphol zal worden gewerkt met een operationeel concept dat wordt gekenmerkt door:
- a. een strikt geluidspreferentieel baangebruik, waarvan de slotuitgifte is gebaseerd op zogenaamd 2+1 baangebruik en waarbij het verkeer via geluidpreferente baancombinaties en daarbinnen op de meest preferente baan wordt afgehandeld;
 - b. herkomst en bestemming zijn uitgangspunt bij de toewijzing van banen;
 - c. in situaties waarin gevaar bestaat voor een verstoring van de (netwerk)operatie kan LVNL afwijken van het gebruik van de meest preferente baan. Van deze afwijking wordt, met redenen omkleed, aan het einde van het gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) verslag gedaan aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

- d. ten behoeve van operationele betrouwbaarheid kan de vierde baan worden benut met gemiddeld 40 vliegtuigbewegingen per dag met een maximum van 60 vliegtuigbewegingen per dag bij operationele verstoringen. Dit laat onverlet dat ingeval van extreme verstoringen van de netwerkoperatie van het maximum van 60 bewegingen kan worden afgeweken. Van deze gevallen wordt met redenen omkleed verslag gedaan aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat.
 - e. indien er ten behoeve van hinderbeperkende maatregelen de aangetoonde noodzaak bestaat voor een extra inzet van de vierde baan dan zullen daarover per maatregel afspraken worden gemaakt;
 - f. een verhoging van de piekcapaciteit ten behoeve van de netwerkoperatie;
 - g. maximale realisatie van geluidshinderbeperkende maatregelen;
 - h. verbetering van de operationele maakbaarheid en voorspelbaarheid.
- 4.2 Schiphol, LVNL en KLM zetten in op een geleidelijke transitie naar een nieuw ATM systeem dat in lijn is met de ontwikkeling en realisatie van een Europees ATM concept (SESAR). Voorbereiding en invoering van een Europees ATM concept vindt stapsgewijs plaats in de periode van 2009 tot 2020 en de jaren daarna. Daarbij wordt maximaal ingezet op de mogelijkheden tot de invoering van vaste naderingsroutes en glijvluchten, reductie van verkort in- en uitdraaien, aanvliegen over zee en op routeoptimalisaties. Invoering van nieuwe elementen van dit ATM-concept worden zodra mogelijk ingevoerd binnen het onder 4.1 beschreven operationele concept, tenzij Partijen overeenkomen daarvan af te wijken.

5 Nieuw normen- en handhavingstelsel

- 5.1 Partijen komen overeen dat het huidige normen- en handhavingstelsel wordt vervangen door een stelsel dat minder complex en meer inzichtelijk is, dat operationeel beter uitvoerbaar is voor Schiphol, LVNL en KLM en dat afdoende bescherming biedt aan de bewoners in binnen- en buitengebied. Daarnaast dient het stelsel robuust te zijn voor ruimtelijke ordening, alsmede handhaafbaar, transparant, uitlegbaar en navolgbaar. Ook dient het stelsel een prikkel te bieden tot innovatie en duidelijkheid te bieden over lokale bescherming.
- 5.2 De Ministers werken in overleg met de participanten aan de Alderstafel binnen de contouren van het stelsel zoals die in het Aldersadvies zijn opgenomen het stelsel verder uit ter voorbereiding op een twee jaar durend experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel in het kader van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Daarbij zal een zorgvuldig proces van betrokkenheid van de omgeving worden betracht. Mocht bij de uitwerking van het stelsel blijken dat een onderdeel nadere uitwerking of aanpassing behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden Partijen in overleg.
- 5.3 In lijn met het uitgangspunt van de geactualiseerde Gelijkwaardigheidscriteria en de in het Aldersadvies opgenomen afspraken over het baangebruik (zie artikel 4 van dit convenant) bevat het nieuwe stelsel zowel regels als grenzen. De ministers van V&W

en van VROM zullen zich naar beste vermogen inspannen deze een wettelijke basis te geven:

- a. De regels betreffen de beschikbaarheid en het gebruik van banen, het gebruik en de ligging van routes en vlieghoogten. Met deze regels wordt de verdeling van het geluid over de omgeving beheerst.
- b. Voor de periode tot en met 2020 is gekozen voor een systeem van strikt geluidspreferentieel baangebruik (zie ook onder punt a van Afspraken over het operationele concept in het Aldersadvies). Bij een dreigende ernstige verstoring van de netwerkoperatie mag LVNL afwijken van de inzet van de meest preferente baan (een hardheidsclausule), waarvan met redenen omkleed aan het einde van het gebruiksjaar verslag wordt gedaan bij de Inspectie van Verkeer en Waterstaat.
- c. Er worden tot en met 2020 grenzen gesteld aan de verkeersomvang op jaarbasis (vanaf 2010 voor het etmaal en vanaf 2012 voor de nacht en de vroege ochtend) en aantalsnormen voor op jaarbasis geluidsbelaste woningen, ernstig gehinderde en ernstig slaapverstoorde personen en woningen met een plaatsgebonden risico van 10^{-6} of hoger.
- d. Daarnaast wordt het vliegtuiggeluid gemeten met periodieke publicatie van meetresultaten, onderzoeken naar (oorzaken voor) uitschieters en het aanspreken van vliegtuigmaatschappijen op deze uitschieters. (NB. Dit is geen meten voor handhavingdoeleinden, zie voor geluidmeten artikel 19 (NOMOS) van dit convenant.)
- e. De eis van Gelijkwaardigheid blijft van kracht als ontwerpcriterium voor het operationeel plan vooraf en voor handhaving op de aantalsnormen achteraf. De huidige Gelijkwaardigheidcriteria worden daartoe verlaagd met de meteotoeslag en gebruikt voor de aantalsnormen zoals bedoeld onder c. Hoe dit precies zal worden uitgewerkt, is onderdeel van het nader onderzoek voor de uitwerking van het nieuwe stelsel. Hierbij zullen externe deskundigen worden betrokken.
- f. Dit stelsel komt in de plaats van de thans bestaande handhavingpunten.

5.4 De werking van het stelsel wordt in de praktijk als volgt voorgesteld:

- a. voorafgaand aan het gebruiksjaar stellen Schiphol, LVNL en KLM een operationeel plan op, waarin in ieder geval een prognose van de lokale geluidseffecten is opgenomen. De bestuurders en bewonersvertegenwoordigers in CROS adviseren hierover aan de Ministers. Vervolgens wordt het plan aan de Ministers ter goedkeuring voorgelegd;
- b. maandelijks wordt op het baan- en routegebruik gemonitord. Deze informatie wordt publiekelijk bekend gemaakt en is voor groot publiek toegankelijk via internet;
- c. gedurende het gebruiksjaar wordt gevlogen volgens de afspraken en op basis van uitgegeven slots;
- d. handhaving op de normen (aantal vliegtuigbewegingen en aantalsnormen) vindt plaats aan het einde van het gebruiksjaar. Voordat eventuele maatregelen worden opgelegd, wordt eerst bepaald in hoeverre extreem weer (conform de

- meteoclausule in het huidige stelsel) of groot baanonderhoud (conform het huidige stelsel) een rol hebben gespeeld. Eventuele maatregelen bij overschrijding hebben betrekking op het volgende gebruiksjaar;
- e. handhaving op het baan- en routegebruik zoals dat in de regelgeving is vastgelegd, vindt aan het einde van het gebruiksjaar plaats. Bij grove verwijtbare afwijkingen van deze regels, kan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat tijdens het gebruiksjaar een maatregel opleggen.
- 5.5 De mogelijkheid en wenselijkheid van het inbouwen van een marge ten behoeve van de handhaving voor operationele factoren, zoals verstoringen als gevolg van weersfactoren, technische factoren en operationele factoren, die niet in de modellen voor geluidberekeningen worden meegenomen maar wel optreden, dienen nader te worden uitgezocht. De resultaten hiervan dienen uiterlijk voor de start van het experiment beschikbaar te zijn en de op basis daarvan vast te stellen marge wordt in het experiment voor zover mogelijk beproefd. Hierover zal separate besluitvorming plaatsvinden.
- 5.6 Afwijking van de in het nieuwe normen- en handhavingstelsel omschreven regels is slechts, naast de in onderdeel b van artikel 5.3 genoemde ernstige verstoring van de netwerkoperatie, mogelijk:
- a. indien de veiligheid van de operatie in geding is;
- b. in geval van extreem weer en andere factoren die de baanbeschikbaarheid beïnvloeden (bijvoorbeeld onderhoud, het functioneren en/of beschikbaar zijn van systemen en middelen, sluiting van delen van het luchtruim).
- 5.7 Voordat tot definitieve besluitvorming inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt overgegaan zal gedurende een periode van twee jaar geëxperimenteerd worden om te bezien of het voorgestelde nieuwe normen- en handhavingstelsel voldoet aan de gestelde eisen. Er wordt naar gestreefd dit experiment te starten met ingang van 1 mei 2010. Indien tijdens het proefdraaien met het nieuwe stelsel onverwachte en ongewenste effecten optreden, wordt alsdan bezien of aanpassingen nodig en mogelijk zijn.
- 5.8 Ter uitvoering van artikel 5.7 spannen de Ministers zich in om een ministeriële regeling ex artikel 8.23a van de Wet luchtvaart uit te vaardigen. Tevens zullen de Ministers nadere voorstellen doen over de wijze van monitoring en evaluatie in het kader van het experiment, waarbij de Alderstafel of een opvolger daarvan als adviserend orgaan zal optreden richting Ministers bij de besluitvorming over het experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel.
- 5.9 Uitgangspunt bij de uitvoering van het in artikel 5.8 bedoelde experiment is dat het gedurende het experiment bestaande handhavingssysteem met handhavingpunten van kracht blijft, zonodig met aangepaste grenswaarden.

- 5.10 Partijen komen overeen dat advies wordt ingewonnen bij een onafhankelijke deskundige inzake de vraag of de rechtsbescherming in een nieuw normen- en handhavingstelsel gelijkwaardig is aan de rechtsbescherming in het huidige normen- en handhavingstelsel.
- 5.11 Bij een succesvol verloop van het experiment zal de minister van V&W zich inspanssen voor een spoedige parlementaire behandeling van de benodigde wetswijziging.
- 5.12 Totdat het nieuwe normen- en handhavingstelsel wettelijk is ingevoerd, geldt het kader van het huidige normen- en handhavingstelsel. Dit stelsel vraagt om een periodieke actualisatie (eens in de drie à vier jaar) van met name de grenswaarden in de handhavingspunten, ongeacht het gerealiseerde jaarvolume. Gelet op de laatste marktontwikkelingen hebben de initiatiefnemers (Schiphol en LVNL) besloten de MER-procedure voor het actualiseren van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol te temporiseren. In 2009 (of later) worden nut en noodzaak van een actualisatie heroverwogen.
- 5.13 De Ministers zullen hun medewerking verlenen aan het hervatten van de MER-procedure wanneer de initiatiefnemers daartoe besluiten, onder de voorwaarde dat de "verdere ontwikkeling van Schiphol" niet substantieel zal wijzigen ten opzichte van datgene wat daarover in de Startnotitie "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" van april 2007 is opgenomen.

6 Monitoring, evaluatie en uitvoering

- 6.1 De uitvoering van het Aldersadvies tot en met 2020 wordt op bestuurlijk niveau eens in de vier jaren gemonitord en geëvalueerd. De eerste evaluatie wordt uitgevoerd in 2012 en richt zich op ten minste de volgende onderwerpen:
- de ontwikkeling van de marktvraag en het tempo van de herallocatie van niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens en de ontwikkeling van selectiviteitsinstrumenten;
 - de invoering van de hinderbeperkende maatregelen (inclusief de evaluatie van het experiment met CDA's in de avond);
 - de ontwikkeling van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
 - de voortgang van de afspraken in het kader van de omgevingskwaliteit.
- Daarbij wordt de uitvoering van de afspraken gemonitord op hun consequenties voor economie, netwerkoperatie, hinder, ruimtelijke ontwikkeling, operationele uitvoerbaarheid en emissies. De te bereiken doelstellingen moeten worden geoperationaliseerd.
- 6.2 Partijen maken op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie naar bevind van zaken nadere afspraken ten aanzien van de voortgang.

- 6.3 Niettegenstaande andere artikelen in dit convenant op grond waarvan Partijen met elkaar in overleg kunnen treden, komen Partijen twee maal per jaar in een soortgelijke samenstelling als aan de Alderstafel bijeen om de voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies te bewaken en eventuele geschilpunten op te lossen.
- 6.4 Partijen richten een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie in, die wordt belast met:
- de operationalisering van het Aldersadvies in een uitvoeringsplan met een tijdschema, gebaseerd op de einddatum van dit convenant (tot en met 2020);
 - de bewaking van de uitvoering van het uitvoeringsplan;
 - de in lid 1 bedoelde monitoring en evaluatie;
 - de voorbereiding van het in lid 3 bedoelde overleg;
 - de instelling van een technische werkgroep onder leiding van Schiphol, die de operationalisering en uitvoering ter hand neemt van de hinderbeperkende maatregelen zoals beschreven in dit convenant;
 - de instelling van een technische werkgroep onder leiding van de minister van V&W die de verdere uitwerking en begeleiding ter hand neemt van het nieuwe normen- en handhavingstelsel;
 - de instelling van een technische werkgroep onder leiding van de minister van V&W die de uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium en het creëren van de mogelijkheden voor regionale uitplaatsing ter hand neemt.

De bovengenoemde werkgroepen rapporteren via de uitvoeringsorganisatie aan de in lid 3 bedoelde bijeenkomst.

- 6.5 Partijen beoordelen operationele hinderbeperkende maatregelen voorafgaand aan hun daadwerkelijke uitvoering als experiment volgens artikel 8.23a van de Wet luchtvaart op de volgende onderdelen: veiligheid, effecten op de hinderbeleving en ruimtelijke ordening, operationele effecten, waaronder punctualiteit en piekruurcapaciteit, emissies, uitvoerbaarheid voor LVNL, vliegbaarheid en kosten.
- 6.6 De in het vorige lid bedoelde effecten worden tijdens het experiment gemonitord en na afloop geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de besluitvorming over de invoering van de maatregel. De in lid 4 onder e bedoelde werkgroep wordt met deze activiteiten belast. Voor de effecten op de hinderbeleving wordt advies ingewonnen bij CROS.
- 6.7 Voor zover CROS niet of niet positief adviseert over een voorgenomen experiment of de omzetting van een experiment in een definitieve maatregel, treden Partijen in overleg.

7 Hinderbeperkende maatregelen

- 7.1 Als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen zal er in 2020 een reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) L_{den} ten opzichte van de grens voor Gelijkwaardigheid optreden. Deze maatregelen en

overige voorstellen zijn opgenomen in de "Indicatieve beschrijving van voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen Schiphol middellange termijn", die als **bijlage B** deel uitmaakt van dit convenant.

- 7.2 Voor alle maatregelen geldt dat indien een maatregel op grond van de evaluatie van de hindereffecten tijdens of na afloop van een experiment niet definitief wordt ingevoerd, Partijen met elkaar in overleg treden om de ontstane situatie tegen de achtergrond van alle afspraken uit het Aldersadvies nader te beoordelen. Zij komen zo mogelijk een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze aan haar doel beantwoordt.
- 7.3 Mocht de sector – behoudens overmacht – niet aan haar verplichting voor hinderbeperking voldoen dan stellen de sectorpartijen daarmee de in dit advies overeengekomen groeidoelstelling zelf ter discussie.

8 Grondgeluid

- 8.1 Schiphol treft maatregelen om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met ten minste 10 dB terug te dringen. Hiertoe realiseert Schiphol medio 2011 een geluidswerende voorziening ten westen van de Polderbaan, met als doel een reductie van grondgeluid van ten minste 7 dB.
- 8.2 Tevens zetten de betrokken Partijen voorzieningen treffen om in het achterliggende gebied op termijn een aanvullende reductie van 3 dB te realiseren.
- 8.3 De betrokken Partijen erkennen het grote openbare belang van het treffen van een integrale oplossing conform 8.1 en 8.2. De betrokken Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de benodigde vergunningen tijdig te verlenen, respectievelijk de daarvoor geldende procedures tijdig te doorlopen, en mee te werken aan de planologische procedures voor de realisatie van een integrale oplossing, uitgaande van de voor de Partijen relevante criteria, zoals het Rijksbufferzonebeleid.
- 8.4 Schiphol en Amstelveen ronden het lopende onderzoek af naar het optreden van grondgeluid in de gemeente Amstelveen, de oorzaken hiervan en de mogelijke maatregelen daartegen. Schiphol en Amsterdam gaan na of de overlast van grondgeluid in Amstelveen substantieel is en of dat aanleiding geeft voor nader onderzoek naar grondgeluid in het aangrenzende gebied van Zuideramstel.
- 8.5 Schiphol start in overleg met de betrokken gemeenten een onderzoek naar (de aard en effecten van) grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West en zo nodig Zuideramstel. Partijen treden in overleg over de volgorde van het onderzoek en de streefdatum van de afronding.
- 8.6 Partijen erkennen de overlast vanwege grondgeluid door de luchtvaart. De minister van VROM onderzoekt thans in hoeverre landelijke normering voor grondgeluid, niet

alleen gericht op de luchtvaart, wenselijk is en onderzoekt de mogelijkheden daartoe. De uitkomsten van het daartoe benodigde onderzoek worden, voorzover dit de luchtvaart betreft, aan Partijen voorgelegd voor advies. Partijen geven hier over uiterlijk 1 december 2009 een gezamenlijk advies aan de ministers van VROM en V&W. Mocht besloten worden tot normering of regelgeving, dan zal de minister van VROM deze, voorzover ze betrekking heeft op de luchtvaart, inclusief de gevolgen die normering of regelgeving heeft voor luchtvaartpartijen, ter advisering aan Partijen voorleggen. Eventuele regelgeving wordt integraal in aanmerking genomen bij de verdere uitwerking, beproeving en evaluatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel genoemd in artikel 5.

9 Ontmoediging operaties met "onderkant Hoofdstuk 3" vliegtuigen

- 9.1 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots voorrang wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen waarvan vliegtuigen niet als "onderkant Hoofdstuk 3" kunnen worden aangemerkt (marginaal conforme vliegtuigen in de zin van artikel 1.1 onder m van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol).
- 9.2 Schiphol zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatiecomité en bevordert dat dit een overeenkomstige regeling ter vaststelling voorlegt aan de minister van V&W.
- 9.3 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen een voorstel uit om inzet van "onderkant Hoofdstuk 3" vliegtuigen op de luchthaven Schiphol stapsgewijs verder te beperken, in overeenstemming met onderstaande fasering:
- I. invoering landingsverbod van 23:00 tot 06:00 LT uiterlijk per 31 december 2010;
 - II. invoering start- en landingsverbod van 06:00 tot 07:00 LT uiterlijk per 31 december 2011;
 - III. invoering etmaalverbod voor nieuwe operaties uiterlijk per 31 december 2010;
 - IV. invoering full ban onderkant Hoofdstuk 3 uiterlijk per 31 december 2012.
- 9.4 Schiphol zet dit voorstel om in operationele restricties, met inachtneming van de in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol opgenomen verplichting om bij het toepassen van exploitatiebeperkingen de voorschriften uit richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002 (artikel 4A.2 tot en met 4A.7 Luchthavenverkeerbesluit Schiphol) te volgen.

10 Alternatief voor de maatregel "Verlenging nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures tot 6:30"

- 10.1 Partijen constateren dat ter uitvoering van de hinderbeperkende maatregel zoals beschreven in artikel 8 van het Convenant korte termijn op 13 maart 2008 het gebruik van de nachtprocedures bij wijze van experiment is verlengd tot circa 6.30 uur. Het experiment eindigt onvoorwaardelijk eind oktober 2010.
- 10.2 In 2010 wordt het besluit genomen hoe met ingang van het gebruiksjaar 2010/2011 verder wordt gegaan met een maatregel die qua effect een soortgelijke hinderbeperkende werking heeft en die geen schade toebrengt aan het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol.
- 10.3 Sectorpartijen zoeken hierbij in eerste instantie naar het synchroniseren van de nacht- en dagprocedures zoals aangegeven bij de maatregel over het CDA. Mocht het noodzakelijk en mogelijk zijn dan wordt vervolgens bezien of in het kader van het selectiviteitbeleid voor de periode tussen 05.00 tot 07.00 uur een local rule kan worden uitgevaardigd die een zodanige regulerende werking heeft dat de hinderbeperking kan worden bereikt zonder dat dit schadelijk is voor het in lid 2 bedoelde netwerkverkeer.

11 Micro-klimaten-aanpak

- 11.1 Partijen constateren dat LVNL op grond van artikel 15 van het Convenant korte termijn gestart is met een micro-klimaten-programma gericht op maatwerk-geluidmanagement voor Aalsmeer, Amstelveen, Rijsenhout en Uithoorn. Dit programma strekt tot ontwikkeling en realisatie van gerichte hinderbeperkende maatregelen op het niveau van de individuele woonkernen. Het programma bevat individuele projecten per woonkern of cluster van woonkernen om maatwerkoplossingen te ontwikkelen. Zodra de micro-klimaten-aanpak leidt tot een concrete operationele maatregel zal het proces worden gevolgd zoals beschreven in **bijlage C** bij dit convenant.
- 11.2 LVNL zet de samenwerking als bedoeld in het vorige lid met Amstelveen, Aalsmeer, Rijsenhout en Uithoorn onverminderd voort.
- 11.3 Uit de micro-klimaten-aanpak voor Uithoorn komt naar voren dat in regionaal verband verder onderzoek moet worden gedaan naar optimalisatie van de routes zoals bedoeld in artikel 16 en daarnaast de mogelijkheden onderzocht worden voor toepassing van de vaste bochtstraal techniek via een experiment zoals bedoeld in artikel 17 lid 6.
- 11.4 LVNL voert het onderzoek en de ontwikkeling in het micro-klimaten-programma uit binnen het door Schiphol, KLM en LVNL opgerichte Kennis en Ontwikkelcentrum KDC.

12 Optimaliseren routes vanaf Zwanenburgbaan in het kader van parallel starten

- 12.1 Partijen constateren dat op grond van artikel 10.1 van het Convenant korte termijn Standard Instrument Departures (SID's) zijn ontworpen die de uitvliegprocedures van baan 36C (Zwanenburgbaan) vervangen. Doel hiervan is onafhankelijk parallel te starten op de SID's vanaf baan 36L en baan 36C. Van het vliegen op SID's in plaats van koersinstructies in combinatie met een geoptimaliseerde route ten opzichte van de woonomgeving wordt een gunstig effect op de hinder verwacht.
- 12.2 Partijen constateren dat voor de invoering en optimalisatie van de in het eerste lid bedoelde SID's twee fasen zijn vastgesteld. De eerste fase ziet op invoering van nieuwe SID's vanaf baan 36C, die baan- en weersonafhankelijk kunnen worden gevlogen. De tweede fase ziet op het optimaliseren van de ligging van de SID's vanuit geluidhinderroep punt.
- 12.3 Partijen constateren dat voor fase één van de invoering van de SID's een stappenplan wordt doorlopen. De eerste stap betreft tijdelijk extra gebruik van de SID's vanaf baan 36C en is inmiddels succesvol afgerond. De tweede stap ziet op gelijktijdig gebruikmaken van baan 36L en baan 36C, waarbij vanaf beide banen SID's worden gevlogen, onder omstandigheden van strikte zichtcondities. De tweede stap van fase één van de invoering van de in het eerste lid bedoelde SID's is inmiddels ingezet. Indien gedurende de tweede stap niet wordt voldaan aan strikte zichtcondities dan wordt het verkeer dat vertrekt vanaf baan 36L en baan 36C afgehandeld zoals vóór de start van de invoering van de nieuwe SID's gebruikelijk was.
- 12.4 Partijen zijn overeengekomen dat in stap drie en stap vier van de eerste fase van de invoering van de in het eerste lid bedoelde SID's parallel starten op basis van SID's vanaf baan 36L en de baan 36C geleidelijk zal plaatsvinden onder minder strikte zichtcondities.
- 12.5 Ter uitvoering van fase twee (optimalisatie) zijn Partijen overeengekomen dat:
- de Stuurgroep parallel starten (als bedoeld in de brief van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, d.d. 14 juli 2008) en CROS zich (conform de brief van de voorzitter van CROS d.d. 8 september 2008) ten doel stellen dat in overleg met de omgeving het afdraaipunt direct na de start van de in het eerste lid bedoelde nieuwe SID's zo spoedig mogelijk wordt verbeterd teneinde de situatie voor de bewoners van Zwanenburg op korte termijn al te verbeteren;
 - de Stuurgroep parallel starten in overleg met CROS een voorstel doet voor optimalisatie van de in het eerste lid bedoelde SID's vanaf baan 36C, waarbij als principe wordt uitgegaan van een gelijke afstand van de SID tot de kernen Zwanenburg en Badhoevedorp en dat het aantal woningen binnen de 58 dB(A) L_{den} contour hierbij eveneens in beschouwing wordt genomen;

- c. de Stuurgroep parallel starten de mogelijkheid onderzoekt van een vaste bochtstraal ter hoogte van Oostzaan voor de SID NYKER, met als doel vermindering van de spreiding rond deze SID en daardoor vermindering van hinder in Oostzaan en omgeving; en
 - d. CROS een traject start, waarin in overleg met de omgeving de meest optimale ligging van de SID's naar het zuiden (WOODY en OGINA) wordt bepaald en waarbij CROS verantwoordelijk is voor de procesgang van het overleg met de omgeving en de Stuurgroep parallel starten voor de inhoudelijke voorstellen.
- 12.6 Er wordt naar gestreefd voorstellen tot optimalisatie van SID's die voortvloeien uit het vijfde lid van dit artikel vóór 1 juli 2009 in te dienen bij de Ministers met het verzoek deze bij wijze van experiment als bedoeld in artikel 8.23a van de Wet luchtvaart in een ministeriële regeling op te nemen. Conform de Wet Luchtvaart zal CROS de Ministers hierover adviseren.
- 12.7 Indien CROS positief adviseert als bedoeld in het vorige lid dan spannen de Ministers zich in een regeling uit te vaardigen op grond van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart zodat de voorgestelde geoptimaliseerde SID's uiterlijk in 2010 kunnen worden getest.
- 12.8 Indien zich (onverwachte) onregelmatigheden voordoen dan wordt vanaf baan 36C een beperkt aantal starts uitgevoerd volgens stap één van fase één van de in het eerste lid bedoelde invoering van de SID's.

13 Maatregelen uit het Convenant korte termijn

- 13.1 Idle reverse thrust
Partijen spreken af om de uitvoering van deze maatregel uit het Convenant korte termijn voor medio 2009 te evalueren. Op basis van die evaluatie wordt besloten tot het al dan niet voorzetten van de maatregel.
- 13.2 Verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan (zogenaamde CROS-pilot 5a)
Partijen spreken af om de uitvoering van deze maatregel uit het Convenant korte termijn medio 2009 te evalueren. Op basis van die evaluatie wordt besloten tot het al dan niet voorzetten van de maatregel.
- 13.3 Alternierend Noord-Zuid baangebruik (zogenaamde CROS-pilot 1)
Vanwege de interferentie van dit experiment met andere maatregelen uit het Convenant korte termijn heeft de initiatiefnemer (CROS) aangegeven de implementatie van deze maatregel op te schorten. Voor de aanvang van het gebruiksjaar 2010 zal CROS een definitief besluit nemen over de wenselijkheid van implementatie van deze maatregel.

14 ILS interceptie verhogen

- 14.1 De maatregel verhoging ILS interceptie houdt in dat de aanvangshoogte van een vliegtuig voor de ILS nadering op Schiphol wordt verhoogd van 2000 voet naar 3000 voet of eventueel naar 4000 voet.
- 14.2 Partijen stellen vast dat gebleken is dat deze maatregel interfereert met de maatregel ter introductie van CDA. Omdat in de prioriteitstelling van BRS en bewoners het belang van het starten met CDA boven de maatregel met betrekking tot ILS gaat wordt afgezien van de verdere verkenning van deze maatregel op dit moment. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van verhoging van ILS interceptie zal starten na 2012 als de eerste resultaten van het werken met CDA in de avond bekend zijn. Bij dat onderzoek zal bezien worden of invoering van deze maatregel de hinder per saldo verbetert. Tevens wordt dan onderzocht of deze maatregel operationeel en veilig kan worden uitgevoerd en welke gevolgen de maatregel heeft voor de (piekuur) capaciteit, overige milieueffecten en kosten.

15 CDA's met vaste naderingsroutes

- 15.1 Partijen komen overeen dat in de avond CDA's worden uitgevoerd van 23.00 tot 20.30 uur, te beginnen in 2010 met een experiment in de periode 23.00-22.00 uur. Het experiment wordt zo opgesteld en eventueel bijgesteld dat het niet leidt tot netwerkschade. Zo spoedig mogelijk daarna wordt, afhankelijk van het succes van de start- en testfase in dit eerste uur, de procedure uitgerold tot 20.30 uur.
- 15.2 Afhankelijk van de benodigde capaciteit zal voor de periode 23.00 – 20.30 uur beperkt een tweede landingsbaan kunnen worden bijgezet met 20 vliegtuigbewegingen gedurende deze periode. De verdeling van deze 20 vliegtuigbewegingen over de periode wordt in het experiment nader uitgewerkt.
- 15.3 Op basis van de ervaring opgedaan in de avonduren komen Partijen overeen dat wordt gestudeerd op de mogelijkheden vanaf 2012 een soortgelijk proces te ontwikkelen en te implementeren in de daluren tussen 15.00 en 18.00 uur met vaste naderingsroutes en CDA's.
- 15.4 De RNAV CDA's worden als een set procedures ontworpen die 24 uur per dag te gebruiken is. Daarbij worden tevens de naderingsroutes van de Polderbaan (nacht) verder geoptimaliseerd.
- 15.5 Partijen stellen vast dat het vliegen van een CDA met een vaste naderingsroute slechts mogelijk is voor vliegtuigen die beschikken over en werken met P-RNAV-apparatuur. De minister van V&W onderzoekt de mogelijkheid voor een verplichting tot het aanbrengen en gebruiken van P-RNAV-apparatuur in vliegtuigen die op de luchthaven Schiphol opereren.

- 15.6 De bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en van Defensie hebben in 2006 afspraken gemaakt om het luchtruim zodanig te optimaliseren dat de ontwikkeling van de mainport Schiphol en van de militaire luchtruimbehoeften gewaarborgd kunnen worden. De minister van V&W zal bezien of binnen deze afspraken ruimte kan worden gevonden ten behoeve van het ontwikkelen en het kunnen vliegen van CDA's.

16 Startroutes Kaag- en Aalsmeerbaan

- 16.1 Ten aanzien van het nader onderzoek naar de mogelijkheden van het aanpassen of bundelen van de route tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep en de routes bij Aalsmeer/Uithoorn en Amstelveen, hebben Partijen geconcludeerd
- a. dat er kansen zijn voor netto hinderbeperking bij de wijziging van de SPYKERBOOR route. Partijen werken een voorstel voor een experiment uit waarbij geoptimaliseerd wordt op hinder, piek uurcapaciteit en efficiëntie en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Het experiment wordt ter advisering voorgelegd aan CROS.
 - b. dat ten aanzien van de routes bij Aalsmeer/Uithoorn en Amstelveen er eveneens kansen bestaan voor hinderbeperking via route-aanpassingen en –bundelingen, waarbij de inzet van de Schiphol-Oostbaan ter ontlasting van Aalsmeer in de voorbereiding op een experiment wordt betrokken. Partijen werken een voorstel voor een experiment uit waarbij geoptimaliseerd wordt op hinder, piek uurcapaciteit, efficiëntie en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, en waarbij voor de extra inzet van de Schiphol-Oostbaan wordt gekozen voor maximale reductie van het aantal gehinderden. Het experiment wordt ter advisering voorgelegd aan CROS.

17 Vaste bochtstraal technologie

- 17.1 Op grond van artikel 6 van het Convenant korte termijn volgt KLM bij wijze van experiment bij vertrekkende vluchten vanaf de Kaagbaan langs de route SPY tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep met succes een vaste bochtstraal opdat zo min mogelijk spreiding van vluchten optreedt en de woonkernen Hoofddorp en Nieuw Vennep zoveel mogelijk worden vermeden.
- 17.2 Het eerste lid geldt uitsluitend voor vliegtuigen van KLM van het type Boeing 737. Deze vliegtuigen zijn uitgerust met navigatieapparatuur die het volgen van een vaste bochtstraal mogelijk maakt.
- 17.3 Indien de maatregel in het eerste lid definitief wordt ingevoerd zal KLM een experiment starten om de Spijkerboorroute met een vaste bochtstraal door de gehele KLM vloot (onder voorbehoud van B747) te vliegen. Tevens zullen Partijen onderzoek doen naar verdere optimalisatie van het ontwerp van de vaste bochtstraal

route binnen de huidige luchtverkeersweg van de route SPY vanaf baan 24 (Hoofddorp/Nieuw Vennep).

- 17.4 Partijen zullen onderzoeken op welke vertrekroutes de vaste bochtstraal technologie zinvol kan worden toegepast en of andere maatschappijen kunnen worden aangemoedigd om op vrijwillige basis op deze routes de vaste bochtstraal te vliegen.
- 17.5 Randvoorwaarde voor de brede toepassing van de vaste bochtstraal techniek is acceptatie door de internationale luchtvaartinstanties en ondersteuning door internationaal geldende regelgeving. De ministers van V&W en van VROM, LVNL, KLM en Schiphol spannen zich maximaal in om de brede toepassing van de vaste bochtstraaltechniek ten behoeve van de beperking van hinder in de omgeving binnen de nationale en internationale regelgeving mogelijk te maken en regelgeving zondig te (laten) aanpassen.
- 17.6 Bij andere vertrekroutes als bedoeld in het vierde lid wordt ten minste bedoeld op de routes ANDIK/ARNEM vanaf de baan 18L (Uithoorn), de route LOPIK/LEKKO vanaf baan 36L (korte termijn maatregel 19), de routes OGINA/WOODY vanaf baan 36c (Amsterdam-West), de route NYKER vanaf de Zwanenburgbaan bij Oostzaan en de routes ANDIK/ARNEM/LEKKO/LOPIK vanaf baan 24 (Rijsenhout).
- 17.7 Bij het in het vierde lid bedoelde onderzoek wordt onderzocht of toepassing van vaste bochtstraal technologie op die locaties per saldo de hinder vermindert. Voorwaarde is dat deze maatregel een gunstig effect heeft op de hinderbeleving en niet ten koste gaat van de capaciteit. Indien route-aanpassingen nodig zijn zullen deze zodanig worden ontworpen dat deze nog steeds operationeel en veilig kunnen worden uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigtypen die de route niet met een vaste bochtstraal vliegen.
- 17.8 Indien de in dit artikel bedoelde onderzoeken uitwijzen dat deze maatregel niet leidt tot vermindering van capaciteit, een gunstig effect heeft op de hinderbeleving en aan de overige voorwaarden voldoet, dan zullen Partijen de vaste bochtstraal technologie conform de procedure van artikel 8.23a van de Wet luchtvaart beproeven, evalueren en ter besluitvorming voorleggen aan de Ministers.
- 17.9 Ter uitvoering van lid 8 volgen Partijen de procedure beschreven in **bijlage C** bij dit convenant voor eventuele aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.

18 Beperken van versneld wegdraaien

- 18.1 De maatregel beperken versneld wegdraaien beoogt vliegtuigen langer op de uit een oogpunt van hinderbeperking meest wenselijke route te houden en te voorkomen dat ze deze direct na de start verlaten.

- 18.2 Uit onderzoek is gebleken dat deze maatregel niet als standaard werkwijze kan worden geïntroduceerd. De reden is dat bij toepassing van de maatregel een onaanvaardbaar capaciteitsverlies optreedt in de perioden waarin een startbaan of meerdere startbanen zwaar belast zijn. Buiten de perioden waarin een startbaan of meerdere startbanen zwaar belast zijn wordt geen gebruik gemaakt van verkort afdraaien. LVNL verbindt zich ertoe deze operationele praktijk te handhaven.

19 NOMOS

- 19.1 Op basis van factsheet 35 in bijlage B bij dit convenant stelt Schiphol objectieve criteria vast voor de prioritering van de plaatsing van nieuwe NOMOS meetposten. Schiphol legt deze criteria ter advisering voor aan CROS.
- 19.2 Schiphol spant zich in de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem inzichtelijk te maken, met inbegrip van de ijking van het NOMOS systeem door een hiertoe bevoegd instituut. Schiphol stelt een commissie van bewoners-vertegenwoordigers, vertegenwoordigers van overheden en sectorpartijen via CROS in de gelegenheid deze kwaliteitsborging en ijking te volgen.
- 19.3 Schiphol zal de inhoud en presentatie van de NOMOS rapportages zodanig optimaliseren dat deze het nieuwe normen- en handhavingstelsel ondersteunen en invulling geven aan artikel 5.3 onder d. Hiertoe wordt een eenmalige en tijdelijke werkgroep samengesteld bestaande uit gebruikersgroepen van het NOMOS systeem, te weten bewoners(vertegenwoordigers), vertegenwoordigers van overheden en sectorpartijen. De werkgroep adviseert Schiphol over de verbeteringen in de rapportage.

20 Milieusimulator

- 20.1 Schiphol ontwikkelt een milieusimulator, die de beleving van vliegtuiggeluid op de grond inzichtelijk maakt. Schiphol zoekt daarvoor actief samenwerking met omwonenden, organisaties van omwonenden of CROS, houdt rekening met hun wensen en informeert hen over de uitkomsten van het onderzoek.
- 20.2 Uiterlijk op 31 december 2009 heeft Schiphol een eerste versie van de milieusimulator gereed. Per die datum zal tevens een plan van aanpak voor de verdere uitwerking van de milieusimulator beschikbaar zijn en worden toegezonden aan Partijen.

21 Uitbreiding informatievoorziening

- 21.1 Ter uitbreiding van de informatievoorziening via Bas (Bewoners Aanspreekpunt Schiphol) geven Schiphol en LVNL uitvoering aan de activiteiten opgenomen in factsheet 36 in bijlage B bij dit convenant, waaronder kwartaalrapportages, uitbreiding van pro-actieve informatievoorziening en een geluidsweerbericht.

- 21.2 LVNL onderzoekt de mogelijkheden en randvoorwaarden waaronder het op korte termijn mogelijk zou kunnen worden om online de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol weer te geven.

22 Taskforce routes

- 22.1 Er blijft een voortdurende behoefte om te studeren op de optimalisatie van de routes waarbij woonkernen zoveel mogelijk worden ontzien. Europese ontwikkelingen en ontwikkelingen in het luchtruim brengen een proces op gang waardoor verdere concentratie op de routes mogelijk wordt. De experimenten van de korte termijn hebben nog geen sluitend beeld laten zien van de gevolgen van concentratie op de hinder. Dit moet nader in kaart worden gebracht.
- 22.2 Aangezien Schiphol een luchthaven van nationale betekenis is en de verhoging van de piekruurcapaciteit en punctualiteit van groot belang is voor de instandhouding van het netwerk van de mainport, nemen de ministers van V&W en van VROM het initiatief voor een Taskforce routes.
- 22.3 De ministers van V&W en van VROM zullen daarin samen met de sector en de provincie Noord-Holland de mogelijkheden van de ontwikkeling van nieuwe vliegroutes ter hand nemen alsmede de optimalisaties van bestaande routes. Via consultatie worden de overige lokale en regionale bestuurders en omwonenden betrokken.

23 Ontbindende voorwaarden

- 23.1 Indien een Partij tekort schiet in de uitvoering van een wezenlijk onderdeel van dit convenant of van het in overweging g. bedoelde convenant "Omgevingskwaliteit middellange termijn", kan iedere andere Partij haar bij aangetekende brief in gebreke stellen.
- 23.2 Is de tekortkoming niet verholpen binnen een redelijke termijn na de in het vorige lid bedoelde ingebrekestelling, dan kan elk van Partijen dit convenant ontbinden. Het convenant houdt dan ook voor de andere Partijen op te gelden, behoudens voorzover zij gezamenlijk anders overeenkomen.

24 Uitvoering en bekostiging

- 24.1 Gezien het feit dat LVNL een belangrijke rol te vervullen heeft bij de uitwerking van de afspraken uit het Aldersadvies en dit convenant, zal LVNL in staat worden gesteld om deze taak te vervullen. Op basis van het in artikel 6.4 bedoelde uitvoeringsplan zullen Partijen dit nader concretiseren.

- 24.2 De door Schiphol, LVNL en KLM opgerichte stichting Kennis en Ontwikkel Centrum (KDC) wendt de hiervoor beschikbaar gestelde subsidie van de minister van V&W aan voor de uitvoering van dit convenant.
- 24.3 Schiphol, KLM en LVNL bepalen in overleg de wijze van vergoeding van de structurele kosten van de hinderbepenkende maatregelen die na evaluatie worden ingevoerd.

25 Diverse bepalingen

Inwerkingtreding en looptijd

- 25.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle Partijen en is van kracht tot en met het gebruiksjaar 2020.
- 25.2 Met ondertekening van dit convenant komt het Convenant korte termijn te vervallen.
- 25.3 De minister van V&W en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden zodra de Tweede Kamer de Staten-Generaal te kennen geeft daarmee niet in te stemmen. Het convenant houdt dan ook voor de andere Partijen op te gelden.

Zorgplicht

- 25.4 Ter naleving van de zorgplicht als bedoeld in artikel 8.18 Wet luchtvaart kunnen Schiphol, KLM en LVNL afwijken van dit convenant na overleg met de andere Partijen.

Veiligheid en internationale regelgeving

- 25.5 Mocht blijken dat een in dit convenant opgenomen maatregel niet realiseerbaar is om redenen van veiligheid of internationale technische of operationele regelgeving, dan treden Partijen in overleg. Zij komen een zodanige aanpassing van de maatregel overeen dat deze wél realiseerbaar is en de inhoud van de niet-realiseerbare maatregel zoveel als mogelijk benadert, tenzij de maatregel in geen enkele vorm realiseerbaar is. Dan houdt de verplichting op en treden Partijen met elkaar in overleg over de ontstane situatie in het licht van het totaalpakket aan afspraken uit het Aldersadvies.

Verhouding met regelgeving

- 25.6 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van V&W, de minister van VROM, Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen onverlet.

CROS en BRS

- 25.7 Waar dit convenant een handelen of adviseren van CROS voorschrijft, leiden Partijen het ertoe dat CROS dit doet.
- 25.8 Partijen bevorderen dat BRS dit convenant in acht neemt.

Publiekrechtelijke medewerking

- 25.9 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.
- 25.10 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 hetgeen in dit convenant is overeengekomen.
- 25.11 Indien een Partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen danwel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

Uitwerking

- 25.12 Mocht een van de Partijen bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden Partijen in overleg.

Wijzigingen

- 25.13 Dit convenant kan slechts schriftelijk worden gewijzigd, aangevuld of verlengd.

Bijlagen

- 25.14 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, behoudens bijlage A, die bij tegenstrijdigheid prevaleert boven dit convenant.

Ongeldigheid

- 25.15 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 wél bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Onvoorziene omstandigheden

- 25.16 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 behoren te komen en zullen zonodig dit convenant daaraan aanpassen.

Forumkeuze

- 25.17 Alle geschillen in verband met dit convenant of met afspraken die daarmee samenhangen, worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Publicatie

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

ONDERTEKENING

Van dit convenant zijn negen exemplaren opgemaakt en ondertekend op

_____.

de minister van VROM
mevrouw dr. J.M. Cramer

de minister van V&W
ir. C.M.P.S. Eurlings

namens Noord-Holland
A.C.M.A. Hooijmaijers

namens Haarlemmermeer
drs. M.J. Bezuijen

namens Amsterdam,
mr. F. Ossel

namens Amstelveen
R.E. Pols

namens LVNL
ir. P. Riemens

namens Schiphol
prof.drs. G.J. Cerfontaine

namens KLM
drs. ing. P.F. Hartman

namens Schiphol
dr. P.M. Verboom