

## Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol

### PARTIJEN:

- 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 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 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 de heer mr. dr. L.F. Asscher, hierna te noemen: Amsterdam;
- VI. het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente **Amstelveen**, handelend als bestuursorgaan, en de burgemeester, handelend als vertegenwoordiger van de gemeente Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door de heer R.E. Pols, hierna te noemen: Amstelveen;
- VII. de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening bedoeld in artikel 5.22 van de Wet luchtvaart, handelende onder de naam **Luchtverkeersleiding Nederland**, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar algemeen directeur de heer G.H. Kroese, hierna te noemen: LVNL;
- VIII. de naamloze vennootschap **N.V. Luchthaven Schiphol**, statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine en haar vice-President de heer mr. A.P.J.M. Rutten, 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 Laatstelijk bij brief van 13 april 2007 heeft de minister van V&W de Tweede Kamer bericht over de voortgang van het Schipholbeleid (Kamerstukken 29 665, nummer 44). De brief van 13 april 2007 bevat een actualisatie van het Kabinetsstandpunt Schiphol, dat de minister van V&W op 25 april 2006 mede namens de minister van VROM aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (Kamerstukken 29 665, nummer 28).
- b De brief van 13 april 2007 memoreert de volgende hoofdlijnen, die zijn geschetst bij brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 (Kamerstukken 29 665, nummer 39):
- Het onderzoek naar het beter benutten van de milieuruimte en maatregelen voor de hinderbeperking voor zowel de korte als de middellange termijn wordt integraal en gelijktijdig uitgevoerd.
  - Over de opties voor betere benutting van de milieuruimte en afspraken over het beperken en het compenseren van hinder wordt in samenhang besloten. De afspraken worden vastgelegd in convenanten waarin Schiphol, LVNL en KLM, de lokale en regionale overheden en het rijk partij zijn. De CROS vertegenwoordigt de bewoners en adviseert in het traject.
  - Schiphol en LVNL zijn initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure waarin de opties voor betere benutting van de milieuruimte worden onderzocht. Het rijk is het bevoegd gezag in de procedure.
  - De m.e.r.-procedure en de convenanten, evenals het onderzoek naar maatschappelijke kosten en baten en de effecten op het netwerk, worden besproken in een overlegtafel waarin de betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. CdK Alders is voorzitter van dit overleg.
- c Partijen zullen aan het eind van 2007 of het begin van 2008 besluiten over de in overweging b bedoelde maatregelen voor de middellange termijn op basis van onderzoek naar luchthavenontwikkeling en hinderbeperkende maatregelen. De voor de korte termijn te nemen maatregelen mogen voor die besluitvorming geen onomkeerbare gevolgen hebben.
- d Bij brief van 16 mei 2006 hebben Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam, CROS, Schiphol en KLM aan de ministers bericht het beperken van hinder en verbetering van de kwaliteit van de leefbaarheid in de omgeving als een gezamenlijke verantwoordelijkheid te zien van alle betrokken partijen, te weten de luchtvaartsector, de lokale overheid, de regionale overheid en de rijksoverheid.
- e Bij brief van 29 juni 2005 hebben Schiphol, KLM en LVNL aan de minister van V&W aangeboden het verbetervoorstel "Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio".

Daarin hebben deze sectorpartijen aangegeven samen met de regio actief te willen werken aan verbeteringen en het milieustelsel verder te willen uitwerken.

- f In juni 2006 heeft BRS 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 de luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, verbetering van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
- g Het Kabinetsstandpunt Schiphol geeft aan dat het kabinet in overleg met de luchtvaartsector een convenant zal opstellen, waarin voor de korte termijn harde en handhaafbare maatregelen worden vastgelegd waarmee de hinder wordt teruggedrongen. Dat convenant is het onderhavige Convenant hinderbeperking Schiphol. Dit convenant beoogt een goede balans tussen de ontwikkeling van de luchtvaart op Schiphol en de kwaliteit van de leefomgeving. De overeengekomen maatregelen zijn indicatief beschreven in **bijlage A** bij dit convenant. Partijen beogen uiterlijk gelijktijdig met de besluitvorming over het milieueffectenrapport voor de middellange termijn, naar nu wordt voorzien begin 2008, een convenant voor de middellange termijn te sluiten, dat het onderhavige convenant zal vervangen.
- h Het Kabinetsstandpunt geeft aan dat door de gekozen beleidsinstrumenten de in het Schipholbeleid voorziene groei ruimte niet volledig kan worden benut. Partijen wensen deze beleidsinstrumenten zodanig aan te passen dat deze belemmeringen worden weggenomen.
- i De minister van V&W, de minister van VROM, BRS, Schiphol, KLM en LVNL zullen in een afzonderlijk convenant leefbaarheid – in nauwe samenhang met de keuzen in het kader van het milieueffectenrapport Schiphol en met het onderhavige convenant – afspraken maken over compenserende maatregelen op het gebied van leefbaarheid rondom Schiphol. De effecten van de in het onderhavige convenant opgenomen hinderbeperkende maatregelen zullen mede bepalen in welke gebieden compenserende maatregelen ten aanzien van de leefbaarheid zullen worden getroffen.
- j Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam zijn de kernpartners in het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol" (BRS), waarin de regionale overheden overleggen over Schipholaangelegenheden. Partijen beogen dit convenant in nauw overleg met en in BRS uit te voeren. Omdat BRS zelfstandige rechtspersoonlijkheid mist is zij geen partij bij dit convenant.

## OVEREENKOMST:

### 1 Definities

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

BRS	: het overleg- en samenwerkingsorgaan "Bestuurlijke Regie Schiphol";
CROS	: commissie regionaal overleg luchthaven Schiphol, bedoeld in artikel 8.34 van de Wet luchtvaart;
LVB	: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol;
Ministers	: de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM;
Netwerkanalyse	: de in artikel 3.2 bedoelde analyse;
Omwonenden	: inwoners van het geografische gebied rond Schiphol waarin vliegverkeer geluidhinder veroorzaakt;
Rapportage	: de jaarlijkse voortgangsrapportage die partijen volgens artikel 19.2 opstellen.

### 2 Doelstelling

- 2.1 Partijen streven gezamenlijk naar beperking van de geluidhinder die van het vliegverkeer wordt ondervonden door de Omwonenden. Daartoe nemen zij de maatregelen verwoord in de artikelen 4 tot en met 18 van dit convenant.
- 2.2 De Ministers spannen zich in om binnen de ruimte die wordt geboden door artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart de tot 2010 verwachte groei van het verkeer dat van belang is voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk mogelijk te maken (volgens de startnotitie voor het Milieueffectenrapport Schiphol ongeveer 480.000 tot 520.000 vliegtuigbewegingen per jaar).
- 2.3 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan nadere 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 het aan zijn doel beantwoordt.
- 2.4 BRS en de CROS-delegatie aan de Alders-tafel stellen uiterlijk 15 juli 2007 een prioritering en tijdplanning op voor de uitvoering van de in dit convenant opgenomen maatregelen,

gehoord de LVNL, Schiphol en KLM voor de operationele aspecten daarvan. Uitgangspunt is dat maatregelen die het meeste effect sorteren bij voorrang worden uitgevoerd.

### **3 Benutting milieuruimte**

- 3.1 De Ministers spannen zich in om het LVB zodanig aan te passen dat de voorziene groei volgens artikel 2.2 mogelijk is.
- 3.2 Schiphol en KLM voltooien uiterlijk 1 augustus 2007 een Netwerkanalyse waarin zij vaststellen welk verkeer zij van belang achten voor de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk. De minister van V&W stelt in juni 2007 een notitie op over de uitgangspunten op basis waarvan hij de Netwerkanalyse zal beoordelen. BRS en CROS worden in de gelegenheid gesteld daarover te adviseren.
- 3.3 De Ministers ronden uiterlijk 31 december 2007 de verkenning af van de mogelijkheid het geldende stelsel voor normering en handhaving van geluidsbelasting te verbeteren of, als verbetering onmogelijk of onvoldoende blijkt, te vervangen door een nieuw stelsel, een en ander binnen de grenzen van artikel 8.17 lid 7 van de Wet luchtvaart. Zij doen de andere partijen daarover een rapportage toekomen voordat wordt besloten over hinderbeperkende maatregelen voor de luchthaven Schiphol op de middellange termijn.

### **4 Voorspelbaarheid baangebruik**

- 4.1 De hinderbeperkende maatregel, tevens experiment in de zin van artikel 8.23a Wet luchtvaart "*CROS Pilot 1. Voorspelbaarheid noordelijk versus zuidelijk baangebruik*" beoogt een verhoging van de voorspelbaarheid van het noordelijk dan wel zuidelijk baangebruik en daarmee de voorspelbaarheid in tijd van de verdeling van de geluidbelasting op de omgeving.
- 4.2 LVNL stelt een gewijzigd preferentieschema op overeenkomstig lid 1. Op basis daarvan verzoekt CROS de minister van V&W uiterlijk met ingang van 1 november 2007 voor de duur van een jaar een ministeriële regeling vast te stellen als bedoeld in artikel 8.23a lid 1 van de Wet luchtvaart (met de wettelijke mogelijkheid van verlenging).
- 4.3 Partijen volgen verder de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 4.4 Nadat uitvoering is gegeven aan artikel 4.1 tot en met en 4.3 geven LVNL en Schiphol voor de duur zoals is bepaald op grond van artikel 8.23a Wet luchtvaart uitvoering aan het baangebruik als bedoeld in dit artikel. Schiphol draagt zorg voor de beschikbaarheid

van de banen die voor de uitvoering van het preferentieschema noodzakelijk zijn. LVNL draagt zorg voor de toewijzing van de baan, voorzover deze baan op grond van operationele dan wel andere omstandigheden bruikbaar is, aan de gezagvoerders overeenkomstig het preferentieschema gelet op de meteorologische omstandigheden.

## **5 Verticale aanpassing nachtnaderingen Polderbaan**

- 5.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder voor Omwonenden ten noorden van de luchthaven 's nachts afneemt door aanpassing van het verticale profiel van de (glijvlucht) nachtnadering naar de Polderbaan, zodanig dat de nadering op een grotere hoogte wordt uitgevoerd (CROS pilot 5a). Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 5.2 LVNL ontwerpt een wijziging van het verticale profiel van de naderingsprocedures naar de Polderbaan tussen 23.00 uur en 6.00 uur zodanig dat de nadering vanaf een grotere hoogte aanvangt en de gemiddelde aanlieghoogte boven land toeneemt. Hiertoe treft LVNL de navolgende maatregelen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**:
- verhoging van de minimum vlieghoogte op NIRSI van 4000 ft naar 5500 ft;
  - invoering van een monitoringprogramma voor het verticale profiel;
  - publicatie op [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl) van onderhoudswerkzaamheden aan luchtverkeersleidingsystemen die tot gevolg hebben dat de nauwkeurigheid waarmee de betreffende nadering wordt gevlogen afneemt.
- 5.3 Bij een positief advies van CROS over de gewijzigde naderingsprocedures legt LVNL de gemaakte ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- 5.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de naderingsprocedures worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening en worden gepubliceerd in de Staatscourant.
- 5.5 LVNL publiceert de gewijzigde naderingsprocedures in de Luchtvaartgids.

## **6 Vaste bochtstraal vertrekkende vluchten Kaagbaan**

- 6.1 KLM leidt het ertoe dat bij vertrek vanaf de Kaagbaan langs de route SPY tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep een zoveel mogelijk vaste bochtstraal wordt gevolgd opdat zo min mogelijk spreiding van vluchten optreedt en de woonkernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zoveel mogelijk worden vermeden (CROS pilot 3b).

- 6.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting.
- 6.3 Dit artikel geldt uitsluitend voor vliegtuigen van KLM van het type Boeing 737 die zijn uitgerust met navigatieapparatuur die het volgen van een vaste bochtstraal mogelijk maakt, voor zover de veiligheid zich daartegen niet verzet en behoudens andersluidende luchtverkeersleiding.
- 6.4 Indien uit de evaluatie van deze maatregel volgens artikel 20 blijkt dat zij succesvol is, beoordelen partijen in hoeverre soortgelijke maatregelen mogelijk zijn voor het terugbrengen van geluidhinder voor Omwonenden. Zij leggen deze maatregelen vast in het te sluiten convenant voor de middellange termijn.

## **7 Idle reverse thrust**

- 7.1 Het gebruik van idle reverse thrust overdag wordt geadviseerd bij de landing in plaats van full reverse thrust, doch slechts voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Met deze maatregel wordt geluidhinder voor Omwonenden dichtbij de luchthaven zoveel mogelijk verminderd.
- 7.2 Lid 1 geldt niet voor het gebruik van de baan Schiphol Oost.
- 7.3 LVNL publiceert op verzoek van de minister van V&W de navolgende wijziging van de Luchtvaartgids.  
 Huidige tekst: "After landing, reverse thrust above idle shall not be used from 2200-0600 (2100-0500) on all runways, safety permitting."  
 Vervangen door: "From 2200-0600 (2100-0500): After landing, reverse thrust above idle shall not be used on all runways, safety permitting.  
 From 0600-2200 (0500-2100): After landing, the use of idle reverse is advised on all runways except rwy 04/22, safety permitting."
- 7.4 De uitvoering van de onderhavige maatregel zal worden gemonitord en geëvalueerd, waarbij gekeken wordt naar de mate van toepassing van idle reverse thrust, de gerealiseerde hinderbeperking en het effect op de capaciteit.

## **8 Vertrekkende ochtendvluchten Polderbaan**

- 8.1 Partijen leiden het ertoe dat de geluidhinder en slaapverstoring voor Omwonenden tussen 6.00 uur en 6.45 uur afnemen door vertrekkend vliegverkeer vanaf de Polderbaan de nachtroute te laten volgen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.

8.2 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting. De ministeriële regeling bevat tevens een vrijstelling van de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 19 in bijlage 1 bij het LVB (dagluchtverkeerweg) voor de periode van 6.00 uur tot 6.45 uur en stelt de luchtverkeerweg weergegeven op kaart 20 in bijlage 1 bij het LVB (nachtluchtverkeerweg) daarvoor in de plaats.

8.3 Alvorens definitief wordt besloten over de ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn evalueren partijen het experiment in het licht van de beperking van geluidhinder op de middellange termijn en de Netwerkanalyse.

## 9 **Aanpassing van routes**

9.1 Partijen leiden het ertoe dat vertrekkend vliegverkeer aangepaste routes volgt, zoals indicatief weergegeven in **bijlage A**, met het doel zoveel als mogelijk de onderliggende woonkernen te vermijden en de geluidhinder ter plaatse te verminderen. Daartoe nemen zij de in dit artikel bedoelde maatregelen.

9.2 LVNL ontwerpt in overleg met KLM zodanige aanpassingen van de geldende Standard Instrument Departures (SID) dat zoveel mogelijk:

- het vliegverkeer ter hoogte van IJmuiden wordt geconcentreerd boven het Noordzeekanaal door de routes vanaf de banen 04, 06 en 09 aldaar in westelijke richting te verleggen overeenkomstig de huidige uitvliegroute van baan 36L;
- het vliegverkeer ter hoogte van het IJmeer wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK overeenkomstig de huidige vertekroute vanaf baan 09;
- het vliegverkeer ter hoogte van Abcoude wordt geconcentreerd langs de vertrekroutes ANDIK en ARNEM vanaf baan 22, overeenkomstig de huidige vertekroute vanaf baan 18L;
- het vliegverkeer ter hoogte van Beverwijk wordt geconcentreerd langs de vertekroute BERGI vanaf baan 36L;
- het vliegverkeer vanaf baan 36L langs de vertekroutes LEKKO en LOPIK ten noorden van Zwanenburg wordt geleid en vervolgens ten westen van Amsterdam-Centrum en Amstelveen, waarbij routing in zuidelijke richting over de rijksweg A10-west zal worden onderzocht en BRS besluit of deze variant de voorkeur verdient.

9.3 Partijen volgen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van de grenswaarden voor geluidsbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.



- 9.4 Bij een positief advies van CROS ontwerpt LVNL de aanpassingen, zoals indicatief omschreven in **bijlage A**. LVNL legt de ontwerpen ter beoordeling van hun veiligheid voor aan de minister van V&W (Inspectie Verkeer en Waterstaat).
- 9.5 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- 9.6 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.

## 10 Parallel starten

- 10.1 LVNL ontwerpt in overleg met KLM Standard Instrument Departures (SID's) die de huidige operationele uitvliegprocedure van baan 36C kunnen vervangen.
- 10.2 LVNL en Schiphol beschrijven de milieueffecten van deze SID's alsmede van de vigerende SID's in het deel van het Milieueffectenrapport voor de korte termijn.
- 10.3 Indien de Ministers niet besluiten tot herziening van het LVB zal eventuele invoering van de ontworpen SID's plaatsvinden via artikel 8.23a van de Wet luchtvaart. Daarbij volgen partijen de procedure beschreven in **bijlage B** bij deze overeenkomst voor aanpassing van grenswaarden voor geluidbelasting en voor aanpassing van de luchtverkeerwegen.
- 10.4 De minister van V&W zet zich ervoor in dat de SID's worden vastgesteld in de zin van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
- 10.5 LVNL publiceert de gewijzigde SID's in de Luchtvaartgids.
- 10.6 LVNL onderzoekt op korte termijn in overleg met KLM de mogelijkheden om de in lid 1 bedoelde SID's verder te optimaliseren.

## 11 Grondgeluid

- 11.1 Haarlemmermeer en Schiphol vervolgen met voortvarendheid hun lopende onderzoek naar het tegengaan van de verspreiding van het geluid dat vliegtuigen op de grond voortbrengen. Dit onderzoek is erop gericht de dag, avond en nacht C-gewogen geluidbelasting in het noorden van Hoofddorp terug te brengen met circa 10 LA<sub>eq</sub> dB(C).
- 11.2 Schiphol heeft uiterlijk 9 september 2009 de voorziene gekartelde geluidswal gerealiseerd, behoudens voorzover deze datum in redelijkheid niet haalbaar zou zijn omdat de daarvoor benodigde vergunningen niet tijdig zijn verleend. Het voorgaande geldt slechts voorzover:

- een positief advies van LVNL is verkregen ten aanzien van de vliegveiligheid, waaronder de vliegprocedures, en de bescherming van de communicatie-, navigatie en plaatsbepalingsdiensten;
- Schiphol vaststelt dat de vliegveiligheid niet in gevaar wordt gebracht, met name door aantrekking van vogels en verandering van wind.

- 11.3 Het in lid 1 bedoelde onderzoek betreft ondermeer de mogelijkheden voor het inrichten van de omgeving achter de gekartelde geluidswal door het aanbrengen van aanvullende innovatieve maatregelen zuidwestelijk langs de Polderbaan.
- 11.4 Schiphol is verantwoordelijk voor de voorbereiding, de realisatie en de instandhouding van de in dit artikel bedoelde maatregelen.
- 11.5 Schiphol doet in haar Rapportage verslag van de uitvoering die zij heeft gegeven aan dit artikel.
- 11.6 De partijen werken mee om de noodzakelijke planologische procedures mogelijk te maken.
- 11.7 Bij gebleken succes zullen de partijen onderzoeken of een dergelijke oplossing voor het terugbrengen van de hinder door het grondgeluid ook op andere plaatsen rond de luchthaven toepasbaar is.
- 11.8 Schiphol start bij het aangaan van dit convenant onderzoek naar grondgeluid in Amstelveen en naar mogelijke maatregelen daartegen.
- 11.9 Partijen erkennen de overlast vanwege grondgeluid. Partijen onderzoeken in hoeverre landelijke normering voor grondgeluid, niet alleen gericht op de luchtvaart, wenselijk is en onderzoeken de mogelijkheden daartoe. Op basis van het onderzoek adviseren de partijen de minister van VROM en de minister van V&W over normering danwel regelgeving. Onderzoek en advisering vinden plaats voor 31 maart 2008, waarna de minister van VROM en de minister van V&W een besluit zullen nemen over het aan hen uitgebrachte advies.

## **12 Marginaal conforme vliegtuigen**

- 12.1 Dit artikel is van toepassing op onderkant hoofdstuk 3 vliegtuigen (marginaal conforme vliegtuigen in de zin van artikel 1.1 onder m van het LVB).
- 12.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol van marginaal conforme vliegtuigen een tarief dat:

- van 6.00 uur tot 23.00 uur voor startend en voor landend verkeer tenminste 140 procent;
  - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor startend verkeer 315 procent;
  - van 23.00 uur tot 6.00 uur voor landend verkeer 267 procent;
- bedraagt van het basistarief.

12.3 Schiphol maakt de in het vorige lid bedoelde tarieven tijdig, uiterlijk 31 mei 2007, bekend overeenkomstig het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol.

### **13 Tariefdifferentiatie verkeer overdag en in de nacht**

13.1 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor landend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 27% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.2 Met ingang van 1 november 2007 vraagt Schiphol voor vertrekkend verkeer in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur een tarief dat 50% hoger is dan het tarief in de periode van 6.00 uur tot 23.00 uur.

13.3 KLM behoudt zich ten aanzien van de in lid 1 en lid 2 bedoelde tariefverhogingen alle rechten voor.

### **14 Luchthavensysteem en prioritering slots**

14.1 De Ministers streven ernaar op basis van de in artikel 3.2 bedoelde Netwerkanalyse op korte termijn een besluit te nemen over instelling van een luchthavensysteem als bedoeld in Verordening (EEG) nr. 2408/92. Het luchthavensysteem bevordert de functie van de luchthaven Schiphol door verdeling van luchtverkeer, doch zonder discriminatie op grond van nationaliteit of identiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

14.2 De Ministers bezien op basis van de Netwerkanalyse in het kader van het lopende langetermijnonderzoek in hoeverre uitplaatsing van niet netwerkgebonden verkeer van de luchthaven Schiphol naar de regionale luchthavens mogelijk is. Capaciteit die op die luchthavens gecreëerd wordt, zal worden ingezet in het kader van het mainportbeleid.

14.3 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen uiterlijk zes maanden na afronding van de Netwerkanalyse een voorstel uit op basis waarvan stil mainportgebonden verkeer dat bijdraagt aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk in de periode van 23.00 uur tot 6.00 uur voorrang krijgt bij de aanvraag van nieuwe slots.

- 14.4 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op grond van de Netwerkanalyse een voorstel uit hoe de toewijzing van slots kan bijdragen aan de functie van de luchthaven Schiphol in het luchtvaartnetwerk en aan het realiseren van milieudoelstellingen.
- 14.5 Schiphol werkt in samenwerking met de relevante partijen en andere betrokkenen op basis van de in lid 3 en lid 4 bedoelde voorstellen een voorstel uit voor een lokaal richtsnoer voor slotallocatie. Zij legt dit voorstel uiterlijk zes maanden na het gereed komen van de Netwerkanalyse voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatiecomité en bevordert dat dit een overeenkomstige regeling ter goedkeuring voorlegt aan de minister van V&W.

## **15 Microklimaten-aanpak**

- 15.1 LVNL voert een microklimaten-programma uit gericht op maatwerk-geluidmanagement op woonkernniveau. Dit programma strekt tot de 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.
- 15.2 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar, waarbij Amstelveen wordt betrokken. Hierbij zal specifiek aandacht worden besteed aan de vertrekroutes ANDYK en ARNEM. Een programma Rijssenhout is reeds in uitvoering. In Hoofddorp/Nieuw Vennep en in Badhoevedorp is een eerste processtap uitgevoerd, die inmiddels heeft geleid tot CROS pilot 3b (zie artikel 6) en in een aanpak voor parallel starten (zie artikel 10).
- 15.3 LVNL vangt uiterlijk 31 december 2007 in samenwerking met de gemeente Amstelveen projecten aan voor ontwikkeling van gerichte hinderbeperkende maatregelen aldaar.
- 15.4 Het microklimatenprogramma concentreert zich op hinderbeperkende maatregelen die mede als basis kunnen dienen voor de programma's die partijen uitwerken in een convenant leefbaarheid.
- 15.5 LVNL voert het onderzoek en de ontwikkeling in het microklimatenprogramma uit binnen het door Schiphol, KLM en LVNL opgerichte Kennis en Ontwikkelcentrum KDC.
- 15.6 Schiphol en LVNL houden het centrum ten behoeve van communicatie met Omwonenden en klachtenbehandeling in stand. Dit communicatiecentrum voert de taken uit die op

CROS rusten volgens artikel 2 onder b van de Regeling CROS en verstrekt uit eigen beweging informatie over geluidhinder aan de Omwonenden, beantwoordt hun vragen, neemt hun klachten in ontvangst en houdt hen op de hoogte van de behandeling daarvan.

15.7 Zodra de minister van V&W vaststelt dat aan lid 6 van dit artikel wordt voldaan, zet hij zich ervoor in dat artikel 2 onder b van de Regeling CROS wordt ingetrokken.

15.8 Het volgens lid 6 ingerichte bureau wordt mede ingezet behoeve van het microklimatenprogramma.

## **16 NOMOS**

16.1 Schiphol houdt de 27 huidige vaste NOMOS geluidmeetposten in stand en beschikbaar voor informatievoorziening. Schiphol breidt deze geluidmeetposten uiterlijk 31 december 2007 uit met drie geluidmeetposten, te plaatsen in Amsterdam-Zuid, Amstelveen en Hoofddorp.

16.2 Onverminderd lid 1 houdt Schiphol haar mobiele geluidmeetposten in stand aan de kop van de Aalsmeerbaan ten behoeve van onderzoek naar gemeten geluid voor handhavingdoeleinden. Schiphol zet dit onderzoek voort.

## **17 Milieusimulator**

17.1 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 en houdt rekening met hun wensen.

17.2 Uiterlijk op 31 december 2007 stelt Schiphol een prognose op van de mogelijkheden die de milieusimulator zal bieden en neemt deze op in de Rapportage.

17.3 Uiterlijk in maart 2008 geeft Schiphol feitelijke uitvoering aan de ontwikkeling van de milieusimulator.

## **18 Verplaatsing van vluchten naar luchthaven Lelystad**

18.1 Schiphol spant zich ervoor in dat voor 2010 circa 10.000 vluchten van de luchthaven Schiphol naar de luchthaven Lelystad worden verplaatst, binnen de daarvoor geldende milieuruimte zoals vastgelegd in de PKB Lelystad. De door de verplaatsing beschikbaar gekomen capaciteit wordt niet eerder vrijgegeven dan het in artikel 14.5 bedoelde lokale richtsnoer voor slotallocatie van kracht is.

- 18.2 Schiphol spant zich er als eigenaar van de luchthaven Lelystad voor in om de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Lelystad daartoe tijdig aan te passen.
- 18.3 De Ministers spannen zich ervoor in om de daarvoor benodigde aanwijzingsbesluiten Luchthaven Lelystad fase 2 in overleg met de provincie Flevoland en de gemeentelijke besturen tijdig te nemen.
- 18.4 Bovengenoemde ontwikkeling van Lelystad wordt ingezet ten behoeve van de mainport Schiphol en heeft gevolgen voor de inrichting van het luchtruim. 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 ontwikkeling van Lelystad als onderdeel van de mainport Schiphol is hierin betrokken. In juni 2008 wordt over de oplossing besloten door de betrokken departementen.

## **19 Bewaking uitvoering**

- 19.1 Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant. Ieder van partijen kan overeenkomstig artikel 24.18 in rechte nakoming van dit convenant vorderen en kan vorderen dat de rechter aan schending de verbeurte van een dwangsom verbindt.
- 19.2 Partijen stellen in januari van ieder jaar gezamenlijk een Rapportage op over het voorafgaande gebruiksjaar.
- 19.3 De Rapportage bevat een voor eenieder begrijpelijk verslag van de wijze waarop in de verslagperiode uitvoering is gegeven aan dit convenant. Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt de Rapportage daarvan uitdrukkelijk melding.
- 19.4 Partijen zenden de Rapportage aan de andere partijen bij dit convenant, aan CROS en aan BRS. De Ministers kunnen de Rapportage aan de Tweede Kamer zenden. Partijen maken de Rapportage via de website [www.allesoverschiphol.nl](http://www.allesoverschiphol.nl) voor eenieder kosteloos toegankelijk.
- 19.5 Bij het uitbrengen van een Rapportage doen partijen daarvan gezamenlijk een persbericht uitgaan via het Algemeen Nederlands Persbureau, waarin wordt verwezen naar de publicatie op [www.allesoverschiphol.nl](http://www.allesoverschiphol.nl). Bij schending van dit convenant door een van partijen maakt het persbericht daarvan uitdrukkelijk melding.

## 20 Evaluatie

- 20.1 Partijen richten een bestuurlijk overleg in, waarin van elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt twee maal per jaar bijeen en evalueert op hoofdlijnen de uitvoering van dit convenant. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.2 Partijen richten een begeleidingswerkgroep in, waarin van elk van hen een of twee leden aanwijst. De werkgroep komt vier maal per jaar bijeen en bewaakt en begeleidt de uitvoering van dit convenant. De leden van de werkgroep zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 20.3 CROS voert een monitoringprogramma uit teneinde de invloed van de uitvoering van de artikelen 4, 5 en 6 op de hinderbeleving van Omwonenden te bepalen. Het bestuurlijk overleg wijst een partij aan die voor de andere maatregelen een zelfde monitoringprogramma uitvoert. Partijen voorzien deze partijen van de informatie waarom deze in dat kader verzoeken.
- 20.4 CROS brengt naar aanleiding van iedere Rapportage advies uit over de uitvoering van de afzonderlijke in dit convenant opgenomen maatregelen. Dit advies evalueert de invloed daarvan op de geluidhinder en de slaapverstoring die worden ondervonden door Omwonenden. Het advies kan tevens een aanbeveling bevatten tot wijziging of intrekking van maatregelen.
- 20.5 Partijen stellen BRS gelijktijdig in de gelegenheid te adviseren over de in lid 4 bedoelde onderwerpen.
- 20.6 Binnen een maand na het uitbrengen van de adviezen van CROS en BRS evalueren partijen op basis daarvan gezamenlijk de uitvoering van dit convenant in het licht van de beperking van geluidhinder en de Netwerkanalyse.
- 20.7 Op basis van de in het vorige lid bedoelde evaluatie komen partijen desgeraden tot aanpassing van dit convenant, welke aanpassing de schriftelijke instemming van ieder van hen behoeft.
- 20.8 Voor iedere operationele maatregel in dit convenant worden vooraf de veiligheid, de uitvoerbaarheid, de netwerkeffecten en de effecten op de operatie ingeschat. Tijdens het experiment worden deze effecten gemonitord. Na het experiment worden genoemde effecten geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de

besluitvorming over de invoering van de maatregel. Het in lid 1 bedoelde bestuurlijk overleg wijst een partij aan die met deze activiteiten wordt belast.

## **21 Convenant voor de middellange termijn**

- 21.1 Partijen komen aan het begin van 2008 een convenant overeen voor de middellange termijn gericht op de verdere beperking van de hinder als gevolg van het vliegverkeer in de Schipholregio, waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de opzet en uitvoering van dit convenant.
- 21.2 LVNL en Schiphol onderzoeken als initiatiefnemers voor het milieueffectenrapport de mogelijkheden voor ondermeer de volgende hinderbeperkende maatregelen op de middellange termijn als onderdeel van een of meer operationele concepten:
- aanvliegen over zee overdag;
  - vaste naderingsroutes inclusief Continuous Descent Approach (glijvluchten) overdag;
  - reductie van spreiding rond routes;
  - beperken van verkort indraaien (naar de eindnadering);
  - beperken van versneld afdraaien van vertrekroutes;
  - routes zodanig ontwerpen dat woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden.

## **22 Maatschappelijke kosten en batenanalyse Amstelveen e.o.**

- 22.1 Partijen overleggen in een bestuurlijke taskforce over de effecten en oplossingsrichtingen voor de middellange termijn. Deze taskforce opereert onder leiding van Amstelveen onder vigeur van de Alders-tafel en rapporteert daaraan. De deelnemende partijen zijn Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Noord-Holland, stadsdeel Zuider-Amstel en het Rijk, alsmede LVNL, Schiphol en KLM.
- 22.2 Partijen erkennen het belang van inzicht in de maatschappelijke kosten en baten op regionaal niveau, zij het dat Schiphol een MKBA analyse op nationaal niveau vergt. Het Rijk en Amstelveen spreken af dat:
- het Rijk adviseert over methodologie, voortbouwend op ervaring van VROM met regionale MKBA's;
  - het Rijk en Amstelveen gezamenlijk de onderzoeksopdracht ontwerpen en verstrekken;
  - het onderzoek wordt opgeleverd samen met de MKBA voor de middellange termijn die onder regie van het Rijk wordt uitgevoerd;
  - de MKBA specifiek Amstelveen, Aalsmeer en Uithoorn en Zuider-Amstel betreft.



## 23 Bekostiging

- 23.1 Schiphol en LVNL bepalen in onderling overleg de wijze van bekostiging van de maatregelen die in dit convenant zijn opgenomen. Eventuele knelpunten worden voorgelegd aan de Alders-tafel.

## 24 Diverse bepalingen

### *Inwerkingtreding en looptijd*

- 24.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht totdat het in artikel 21 bedoelde convenant in werking treedt, doch ten hoogste voor de duur van vijf jaar. Dit convenant is tussentijds niet opzegbaar.
- 24.2 Bij schending van artikel 2.2 of als de daar bedoelde inspanningen niet het beoogde resultaat opleveren kan ieder van partijen dit convenant ontbinden.
- 24.3 De minister van V&W en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden zodra de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen geeft daarmee niet in te stemmen. Het convenant houdt dan ook voor de andere partijen op te gelden.

- 24.4 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en Amstelveen onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten danwel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders danwel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat de rechten en verplichtingen voor de overige partijen, alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.

### *Zorgplicht*

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

### *Veiligheid en internationale regelgeving*

- 24.6 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 wordt benaderd, tenzij de maatregel in geen enkele vorm realiseerbaar is.

*Verhouding met regelgeving*

- 24.7 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 en Amsterdam onverlet.

*CROS en BRS*

- 24.8 Waar dit convenant een handelen of adviseren van CROS voorschrijft, leiden partijen het ertoe dat CROS deze verplichting nakomt.

- 24.9 CROS draagt ervoor zorg dat de Omwonenden zodanig worden geïnformeerd over de in dit convenant bedoelde maatregelen, dat het effect daarvan op de hinderbeleving zo gunstig mogelijk is.

- 24.10 Partijen bevorderen dat BRS dit convenant in acht neemt.

*Publiekrechtelijke medewerking*

- 24.11 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.

- 24.12 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.

- 24.13 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.

*Wijzigingen*

- 24.14 Dit convenant kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.

*Bijlagen*

- 24.15 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.

*Ongeldigheid*

- 24.16 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*

- 24.17 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 zonedig dit convenant daaraan aanpassen.

*Forumkeuze*

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

*Publicatie*

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

**ONDERTEKENING**

Van dit convenant zijn negen exemplaren ondertekend op 21 en 22 juni 2007.

---

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 Amstelveen  
R.E. Pols

---

namens Amsterdam  
mr. dr. L.F. Asscher

---

namens LVNL  
G.H. Kroese

---

namens Schiphol  
prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine

---

namens Schiphol  
mr. A.P.J.M. Rutten

---

namens KLM  
drs. ing. P.F. Hartman