

## Convenant leefbaarheid

### 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 Door de liberalisering van markten, waaronder de luchtvaartmarkt, neemt de internationale concurrentie verder toe.
- Er is sprake van toenemende internationale wedijver tussen grootstedelijke regio's bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten, die een toenemend aandeel uitmaken van het totaal van maatschappelijke activiteiten. Wereldwijde, frequente rechtstreekse verbindingen vormen voor internationaal georiënteerde grootstedelijke regio's een cruciale vestigingsfactor. Luchtvaartmaatschappijen en hun netwerken concurreren in combinatie met hun thuisbasis als knooppunt met andere allianties van luchtvaartmaatschappijen en knooppunten. In toenemende mate gaat het daarbij om concurrentie tussen luchthavenregio's als complexen van netwerken, knooppunten en hun omgeving met elkaar versterkende activiteiten en bedrijven. In dit verband gaat het om het netwerk van Air-France-KLM en partners, knooppunt Schiphol en de Randstad en daarbinnen in het bijzonder de Noordvleugel.
- b Teneinde concurrerend te kunnen blijven is voor KLM een betrouwbare piekruurcapaciteit noodzakelijk. Overstaptijden dienen te worden geminimaliseerd en overstapmogelijkheden gemaximaliseerd. De kwaliteit van de afwikkeling van het vliegverkeer en de overige afhandeling tegen internationaal concurrerende tarieven alsmede de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol en de aantrekkelijkheid van de regio als bestemming zijn daarbij randvoorwaarden. Langs deze weg kan KLM als onderdeel van het Air France KLM netwerk een groot concurrerend netwerk aanbieden. Voor Schiphol zijn de beschikbare fysieke en milieucapaciteit, een hoge bezettingsgraad en een internationaal concurrerende omgevingskwaliteit inclusief landzijdige bereikbaarheid essentieel. Voor de regio is een groot aantal wereldwijde, frequent bereikbare bestemmingen én een aantrekkelijk, internationaal concurrerend vestigingsmilieu inclusief landzijdige bereikbaarheid van wezenlijk belang.
- c Gezien de stimulerende rol van het luchthavencomplex bij de maatschappelijke ontwikkeling van Nederland, in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid maar vooral ook als vestigingsfactor voor bedrijven en instellingen, is het met succes aangaan van de internationale concurrentie met andere Europese regio's van wezenlijk nationaal belang: de maatschappelijke voordelen van het luchthavencomplex op macroniveau overtreffen de voordelen op bedrijfseconomisch niveau in hoge mate.
- d Voornoemde doelstellingen liggen in elkaars verlengde, maar leveren onderling ook spanningen op. De wereldwijde bereikbaarheid door de lucht leidt enerzijds tot boven genoemde positieve externe effecten. Anderzijds gaat de ontwikkeling van de luchtvaart gepaard met negatieve externe effecten: de belasting van het milieu, de geluidhinder in

de omgeving, de externe veiligheid en de door geluid- en veiligheidscontouren.bepaalde ruimtelijke beperkingen en ruimtedruk. Partijen hebben – elk vanuit hun eigen positie en verantwoordelijkheden – belang bij maximalisatie van de positieve effecten en minimalisatie van negatieve effecten.

- e De positieve effecten werken door in de gehele regionale en nationale economie; de negatieve effecten zijn geconcentreerd in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en van de vliegroutes. Als gevolg daarvan staat de kwaliteit van de woon- werk- en leefomgeving onder druk. De huidige wettelijke regelingen op het gebied van de ordening van het gebied rondom de luchthaven laten weinig ruimte voor maatwerk. Daarmee dreigt niet alleen afbrokkeling van het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven, maar is ook de aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu in het geding.
- f 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 de sectorpartijen aangegeven samen met de regio aan verbeteringen van de leefbaarheid te willen werken en gezamenlijk het milieustelsel verder te willen verbeteren. Dit biedt naast de mogelijkheid een goede concurrentiepositie voor Schiphol en het netwerk van Air France-KLM in het internationale speelveld te waarborgen, de randvoorwaarden voor een sterk vestigingsmilieu en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefomgeving.
- g 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). 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 aan een overlegtafel waarin de betrokken partijen vertegenwoordigd zijn. CdK Alders is voorzitter van dit overleg.
- h In juni 2006 heeft Bestuurlijke Regie Schiphol haar visie voor de middellange termijn *“Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving”* uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van de luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, het verbeteren van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
- i In juli 2006 heeft Air France-KLM zijn *Corporate Social Responsibility statement* kenbaar gemaakt. Vanuit het bewustzijn dat de activiteiten van Air France-KLM effecten hebben op de leefomgeving in een markt waar de vraag naar mobiliteit toeneemt, verklaart KLM dat zij zich inzet om in de luchtvaartindustrie een vernieuwende voorbeeldfunctie neer te zetten wat betreft verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het milieu en de omgeving door zich in te zetten om de best beschikbare technologieën toe te passen en waar mogelijk de meest efficiënte vliegprocedures te hanteren.
- j Om de groeiruimte op Schiphol beter te kunnen benutten willen de LVNL en Schiphol de afhandeling van het verkeer wijzigen. LVNL en Schiphol hebben daarom het initiatief genomen voor een MER-procedure ter voorbereiding van besluitvorming voor de korte en middellange termijn. Voor deze termijnen worden de milieueffecten getoetst voor een aantal verschillende voorstellen voor een andere afhandeling van verkeer op Schiphol. Voor de korte termijn worden alternatieven onderzocht om de nog aanwezige ruimte beter te benutten door de aanpassing van de statische grenswaarden aan de dynamiek van de netwerkooperatie. Er wordt naar gestreefd om deze overgangperiode zo kort mogelijk te houden, in elk geval tot het jaar 2010.
- k Voor de middellange termijn worden in de MER alternatieve operationele concepten onderzocht voor de afwikkeling van het vliegverkeer (Air Traffic Management concept). Het streven is om in een evolutionair proces stabiele, meer gebundelde vliegpaden te ontwikkelen teneinde een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven mogelijk te maken en gericht de hinder te beperken.
- l Partijen zijn er van overtuigd dat via een intensieve samenwerking tussen hen de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio nog verder kan worden verbeterd. Partijen wensen dit te realiseren door de afstemming tussen hetgeen zich luchtzijdig voltrekt en hetgeen zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt verder te verbeteren.

Dit is mogelijk door omgevingsvriendelijker vliegprocedures en vliegroutes en daarop afgestemd ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende beleidspakketten op de maat van de gebiedspecifieke problematiek te realiseren.

- m Daartoe willen partijen in convenanten nadere afspraken maken voor zowel de hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving op de korte en de middellange termijn. Deze convenanten vormen een samenhangend geheel met de alternatieve operationele keuzes die op de korte en middellange termijn gemaakt worden voor de afwikkeling van het vliegverkeer. De convenanten beogen een regio-specifieke aanpak, waarbij het pakket van compenserende maatregelen en investeringen in de woon-, werk- en leefomgeving uitgebreider is naar de mate waarin er op bepaalde plaatsen minder mogelijkheden zijn voor hinderbeperkende maatregelen. Het onderhavige convenant heeft in het bijzonder betrekking op de korte termijn.
  
- n De huidige wet- en regelgeving kent harde contouren als gevolg waarvan bewoners net buiten deze contouren die dezelfde hinder zouden ondervinden niet voor wettelijke compenserende maatregelen in aanmerking kunnen komen. Aankoop van woningen, isolatie respectievelijk adequate isolatie of adequate nadeelcompensatie is bij de bestaande regelgeving en uitvoeringspraktijk op dit moment niet in alle gevallen mogelijk. De Provincie en Schiphol hebben besloten de bewoners waarvoor geen beroep op een wettelijke regeling mogelijk is en die schrijnend zijn te noemen een oplossing aan te bieden naast de bestaande wettelijke regelingen. Aangezien er sprake is van 'bovenwettelijke' oplossingen in de aanpak en afhandeling van deze problematiek, kan hier ook uit geleerd worden voor structurele aanpassing van de uitvoeringspraktijk. Provincie en Schiphol stellen daarvoor elk 10 miljoen Euro ter beschikking, met dien verstande dat de provinciale middelen bij wijze van medefinanciering ook ingezet kunnen worden voor maatregelen gericht op de verbetering van de leefomgeving. Het gaat bij de oplossing van individuele schijnende gevallen om gevallen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie.

## **OVEREENKOMST:**

### **Algemeen**

#### **1 Doelstelling Convenant**

- 1.1 Partijen wensen de afspraken op hoofdlijnen vast te leggen over hun inspanningen gericht op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio voor de korte termijn, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheden en positie en in samenhang met het gelijktijdig af te sluiten Convenant hinderbeperking voor de korte termijn.
- 1.2 Dit Convenant dient mede als basis voor een voor de middellange termijn af te sluiten Convenant gericht op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio.
- 1.3 Partijen wensen zo spoedig mogelijk te komen tot realisatie van met het convenant hinderbeperking samenhangende gebiedsgerichte projecten ter verbetering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving aldaar;
- 1.4 Partijen wensen zo spoedig mogelijk te komen tot de instelling van een uitvoeringsorganisatie ten behoeve van de uitvoering van de convenantafspraken;
- 1.5 Ieder van partijen kan jegens iedere andere partij aanspraak maken op nakoming van dit convenant voor zover die andere partij in dit kader verplichtingen aangaat.
- 1.6 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 Afspraken op hoofdlijnen**

- 2.1 Het Rijk, de Provincie, Amsterdam en Haarlemmermeer streven een vitale ruimtelijke ontwikkeling na, in samenhang met de ontwikkeling van de luchthaven en gericht op een hoogwaardige woon-, werk en leefomgeving, binnen de grenzen van de door het Rijk gestelde ruimtelijke beperkingen en mede gericht op het beperken van de kans op hinder van het vliegverkeer. Met het oog daarop worden de mogelijkheden verkend om binnen het beperkingengebied verhuizingen te vergemakkelijken, sloop- en isolatieregelingen te verruimen en kleinschalig bij te bouwen binnen de door het Rijk geboden beleidsruimte.

Deze verkenning dient als basis voor een samenhangend omgevingsbeleid voor de middellange termijn.

- 2.2 Schiphol, KLM en LVNL streven in gezamenlijkheid naar stabiele, zo smal mogelijke vliegpaden binnen de randvoorwaarden die de knooppuntoperatie stelt en op basis van het in het kader van de MER-procedure gekozen alternatief.
- 2.3 De in het kader van het Convenant hinderbeperking door LVNL uit te voeren analyses van woonkernen op microklimaatniveau worden mede benut voor identificatie van plaatsen die in beginsel in aanmerking komen voor projecten voor de middellange termijn.
- 2.4 Partijen onderzoeken in gezamenlijkheid, maar elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden en in samenwerking met lokale partijen nut, noodzaak en mogelijkheden voor gebiedspecifieke projecten gericht op een verbeterde woon-, werk- en leefomgeving.
- 2.5 Partijen onderzoeken elk vanuit de eigen positie en verantwoordelijkheden op zo kort mogelijke termijn de mogelijkheden en wenselijkheid van financiering van de uitvoering van de beoogde projecten. Aan gemeenten op wier grondgebied projecten gerealiseerd worden, wordt de eis van medefinanciering van de desbetreffende projecten gesteld.

### **Korte Termijn**

## **3 Projecten voor de Korte Termijn**

- 3.1 Partijen stellen in dialoog met dorpsraden en wijkorganisaties en in overleg met de desbetreffende gemeentebesturen voor 1 januari 2008 een uitvoeringsplan op voor omgevingsprojecten op microklimaatniveau die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in samenhang met de in artikel 4.1. beschreven aanpak van individuele gevallen en die de volgende woongebieden omvatten:
  - De woonkernen Zwanenburg en Halfweg staan symbool voor specifieke gebieden, die structureel veel hinder ervaren van het vliegverkeer. De nabijheid van de luchthaven en de ruimtelijke restricties binnen het beperkingengebied Schiphol leiden ertoe dat het gebied geconfronteerd wordt met sterke ruimtelijke beperkingen. Deze beperkingen en de (hinder als gevolg van ) geluidsoverlast werken door in de mogelijkheden het woon-en leefgenot in Zwanenburg te verbeteren. In Halfweg zijn als gevolg van het extern veiligheidsbeleid beperkingen in de revitalisering van het voormalige CSM terrein een relevant voorbeeld. In het uitvoeringsplan zal onder meer gebruik worden gemaakt van de resultaten van het leefbaarheidsonderzoek voor

Zwanenburg en Halfweg. Ook zal het Ontwikkelingskader voor Zwanenburg van de gemeente Haarlemmermeer daarvoor een relevante input vormen.

- Woonkernen 'Aalsmeer en Uithoorn': In Aalsmeer en Uithoorn wordt veel hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. Op wijkniveau zal in vervolg op de in het convenant hinderbeperking overeengekomen aanpak op microklimaat niveau door LVNL gekeken moeten worden hoe met maatregelen de leefbaarheid verbeterd kan worden in Aalsmeer en Uithoorn.
- Gebied Amstelveen / Uilenstede: Op grond van het externe veiligheidsbeleid worden beperkingen opgelegd aan de noodzakelijke herstructurering van het Uilenstede complex, terwijl in een omvangrijker zone een sterke toename van de geluidsbelasting aan de orde is. In dit gebied wordt samen met het gemeentebestuur van Amstelveen en wijkplatforms gezocht naar oplossingen en compenserend omgevingsbeleid.

3.2 Van elk project worden de effecten geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie worden meegewogen bij de besluitvorming over de aanpak van de verbetering van de omgevingskwaliteit voor de Middellange Termijn.

3.3 De Provincie en de ondertekenende gemeenten stellen in samenwerking met het Rijk, Schiphol, KLM en LVNL een communicatieplan op dat huidige en toekomstige bewoners binnen de 20 Ke contour van Schiphol informeert over de geluidsbelasting en de hinderbeleving. Het communicatieplan beoogt te verkennen op welke wijze omwonenden van Schiphol bewust kunnen worden gemaakt van zowel de voor- als nadelen van de luchthaven en haar gebruikers. Het gaat daarbij onder andere om:

- Informatie bij burgerzaken van de gemeenten bij registratie van de bewoner in de betreffende gemeente;
- Elektronische beschikbare informatie via de gemeentewebsite;
- Kettingbedingen in koopovereenkomsten;
- Voorzover relevant opname van informatie in het kadaster.

#### **4 Individuele schrijvende gevallen**

4.1 De Provincie inventariseert de individuele schrijvende gevallen. Dit zijn gevallen van bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen die naar de geest van de wet wel, maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie en die als schrijvend - er is sprake van een feitelijk onleefbare dan wel onwerkbaar situatie - kunnen worden aangemerkt. Het gaat daarbij onder andere om:

- Woningen al dan niet met bedrijven binnen de sloopzone die nog bewoond zijn.
- Woningen waar de contour van de sloopzone door de 'dakgoot' loopt en die daarom niet voor de wettelijke aankoopregeling in aanmerking komen.



- Woningen die overlast hebben van grondgeluid ten zuiden van de Polderbaan die net buiten de sloopzone vallen.
- Woningen grenzend aan de gehanteerde geluidisolatiecontouren. Het gaat daarbij o.a. om woningen waarvan de burens wel zijn geïsoleerd maar de betreffende woningen niet. De bewoners ervaren het geluid van de vliegtuigen echter wel als even storend.
- Woningen binnen de isolatiecontour die vanwege hun technische staat niet te isoleren zijn omdat de fundering en of constructie onvoldoende is om het isolatiepakket te dragen.
- Woningen die niet voor een schadevergoeding in aanmerking komen omdat ze net buiten de schadecontouren vallen maar wel degelijk overlast ervaren door o.a. afwijkingen van de voorgeschreven procedures.
- Bedrijven binnen de bestaande contouren die niet of onvoldoende gecompenseerd worden.
- Woningen waar regelmatig of af en toe de dakpannen moeten worden teruggelegd.

4.2 De Provincie verwerkt de inventarisatie op kaarten met de bestaande diverse contouren.

4.3 De Provincie en Schiphol stellen een kader vast op grond waarvan individuele schrijvende gevallen financieel kunnen worden gecompenseerd.

4.4 De Provincie en Schiphol stellen op basis van het voorgaande kader een uitvoeringsplan vast, in samenhang met het onder 3.1. bedoelde uitvoeringsplan.

## **5 Voorstel voor compensatie**

5.1 De minister van V&W komt op korte termijn - op basis van advies van KLM, Schiphol en BRS, inspraakreacties Startnotitie 'MER werken aan de toekomst van Schiphol en de regio' en verbetervoorstellen evaluatie Schipholbeleid - met een voorstel hoe de huidige nadeelcompensatie, schade en geluidisolatie regelingen budgettair neutraal kunnen worden verbeterd zodat deze beter aansluiten bij de behoefte van de omgeving en waardoor efficiënter en effectiever met de middelen kan worden omgegaan.

### **Middellange Termijn**

## **6 Plan van Aanpak voor de Middellange Termijn**

6.1 Partijen stellen voor 1 januari 2008 een Plan van Aanpak op gericht op omgevingskwaliteit voor de middellange termijn, bestaande uit een:

- Probleembeschrijving per woongebied mede op basis van de in het kader van het Convenant hinderbeperking door LVNL uit te voeren analyses van woonkernen op microklimaatniveau;
- Inventarisatie van mogelijke oplossingen voor geïdentificeerde problemen
- Pakket met haalbare maatregelen ("menukaart") om de leefbaarheid per woongebied te verbeteren uitgesplitst in tijd;
- Uitvoeringsplan

## **7 Convenant Middellange termijn**

- 7.1 Partijen komen aan het begin van 2008 een convenant overeen voor de middellange termijn gericht op de verdere verbetering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, gebaseerd op het Plan van Aanpak als bedoeld onder 6.1 waarbij zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de opzet en uitvoering van dit convenant.

### **Organisatie**

## **8 Bestuurlijk overleg**

- 8.1 Partijen richten een bestuurlijk overleg in onder voorzitterschap van de Provincie, waarin elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt ten minste vier maal per jaar bijeen en wordt voorbereid door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van partijen. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd partijen te vertegenwoordigen.
- 8.2 Taak van het bestuurlijk overleg is:
- Het vaststellen van het uitvoeringsplan als bedoeld onder 3.1
  - Het vaststellen van een Plan van Aanpak voor de Middellange termijn als bedoeld onder 6.1
  - Het goedkeuren van de plannen als bedoeld in 3.1, 4.4 en 6.1
  - De monitoring en evaluatie van de in het onderhavige Convenant gemaakte afspraken.
  - Het (doen) oprichten van een stichting met als doel het bevorderen van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, alles in de ruimste zin van het woord waarbij de stichting in ieder geval de volgende taken heeft:
    - a Het (doen) uitvoeren en monitoren van de door het bestuurlijk overleg goedgekeurde plannen en daaraan gerelateerde opdrachten;
    - b de coördinatie van en afstemming tussen de in het kader van de uitvoering van de goedgekeurde plannen te entameren onderdelen;

- c het beheren en (doen) verdelen van de gelden, die aan de stichting [door onder meer de Provincie Noord-Holland en [de naamloze vennootschap: N.V. Luchthaven Schiphol, gevestigd te Schiphol]] ter beschikking worden gesteld, een en ander overeenkomstig de door het bestuur vast te stellen en door de raad van toezicht goed te keuren uitkeringsreglementen;
  - Het bestuur van de stichting zal bestaan uit ten minste drie en ten hoogste vijf natuurlijke personen. De bestuurders worden benoemd door de Raad van Toezicht uit een bindende voordracht [van ten minste twee personen voor iedere vacature], op te maken door partijen. Het toezicht op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de stichting zal worden opgedragen aan een Raad van Toezicht. Het bestuurlijk overleg benoemd uit haar midden de leden van de Raad van Toezicht.
- 8.3 Indien door in het bestuurlijke overleg geen overeenstemming wordt bereikt op een of meer onderdelen waarover zij op basis van het tweede lid overeenstemming moet trachten te bereiken, wordt het bestuurlijk overleg uitsluitend geacht geen overeenstemming te hebben bereikt over die onderdelen. Betrokken partijen zullen zich inspannen alsnog overeenstemming te bereiken over de onderdelen waarover in het bestuurlijk overleg geen overeenstemming bestaat.

### **Bekostiging**

## **9 Kostenverdeling**

- 9.1 Voor de verdeling van de kosten van het opstellen van het uitvoeringsplan als bedoeld onder 3.1 en van het plan van aanpak als bedoeld onder 6.1 geldt de volgende verhouding: Provincie Noord Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, het Rijk en Schiphol elk 25%. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de inzet in natura van de convenantpartners om niet plaats vindt.
- 9.2 Voor de verdeling van de kosten van het opstellen van het kader als bedoeld onder 4.3, het uitvoeringsplan als bedoeld onder 4.4 en het oprichten van de stichting als bedoeld onder 7.5 geldt de volgende verhouding: Noord Holland 50%, Schiphol 50%.
- 9.3 Voor de kosten van de uitvoering van de omgevingsprojecten en de oplossing van individuele gevallen voor de Korte Termijn wordt per project de verdeling tussen partijen vastgesteld.

### Algemene bepalingen

#### **10 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en voorbehouden**

- 10.1 Partijen bevorderen dat het overleg- en samenwerkingsorgaan BRS dit convenant in acht neemt.
- 10.2 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.
- 10.3 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.

#### **11 Publiekrechtelijke medewerking**

- 11.1 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
- 11.2 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij hetgeen in dit convenant is overeengekomen.
- 11.3 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.

## **12 Verhouding met regelgeving**

- 12.1 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.

## **13 Wettelijke procedures**

- 13.1 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit Convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg. Wanneer de ondergetekenden niet in onderling overleg tot een oplossing komen is de regeling van artikel 11 van toepassing.

## **14 Wijziging en aanvulling van het Convenant**

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

## **15 Inwerkingtreding en looptijd**

- 15.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht totdat het in artikel # bedoelde convenant in werking treedt, doch ten hoogste voor de duur van vijf jaar. Dit convenant is tussentijds niet opzegbaar.

## **16 Bijlagen**

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

## **17 Ongeldigheid**

- 17.1 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die 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.

**18 Onvoorziene omstandigheden**

- 18.1 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.

**19 Geen rechten voor derden**

- 19.1 Uitsluitend partijen kunnen aan dit Convenant rechten ontlenen. Derden kunnen partijen in geen enkel opzicht houden aan of rechten jegens partijen ontlenen aan dit Convenant.

**20 Geschillenregeling**

- 20.1 Alle geschillen die uit dit Convenant of uit te sluiten overeenkomsten ingevolge dit Convenant mochten voortvloeien, worden ter beslechting voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag.
- 20.2 Alvorens zich tot de rechter te wenden voeren de ondergetekenden onderling bestuurlijk overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Wanneer dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, treedt het eerste lid in werking. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn de ondergetekenden gehouden tot uitvoering van de in het Convenant gemaakte afspraken.

**21 Publicatie**

- 21.1 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